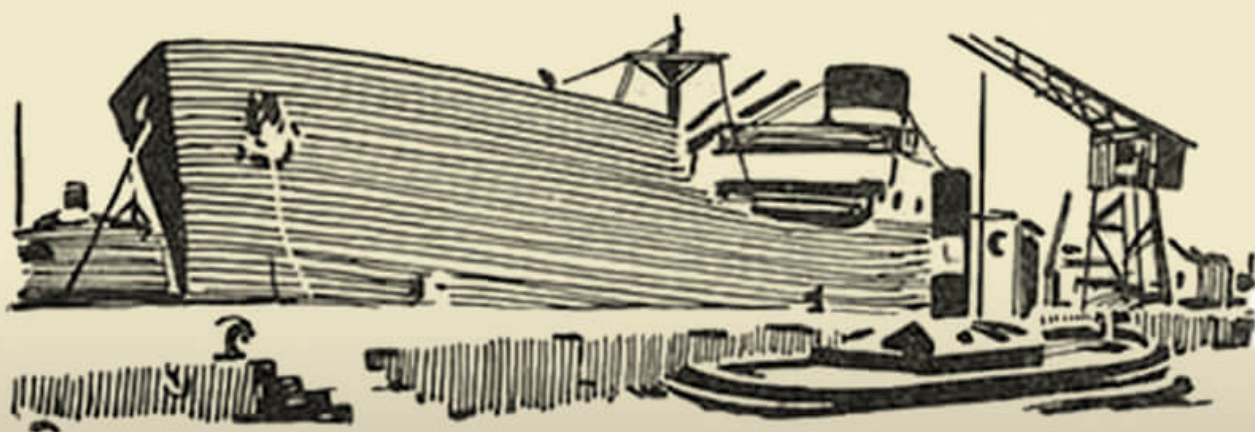


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Αυγούστου 1990
Αρ. Φύλλου 1024/1082

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333

NO PLACE FOR NOVICES



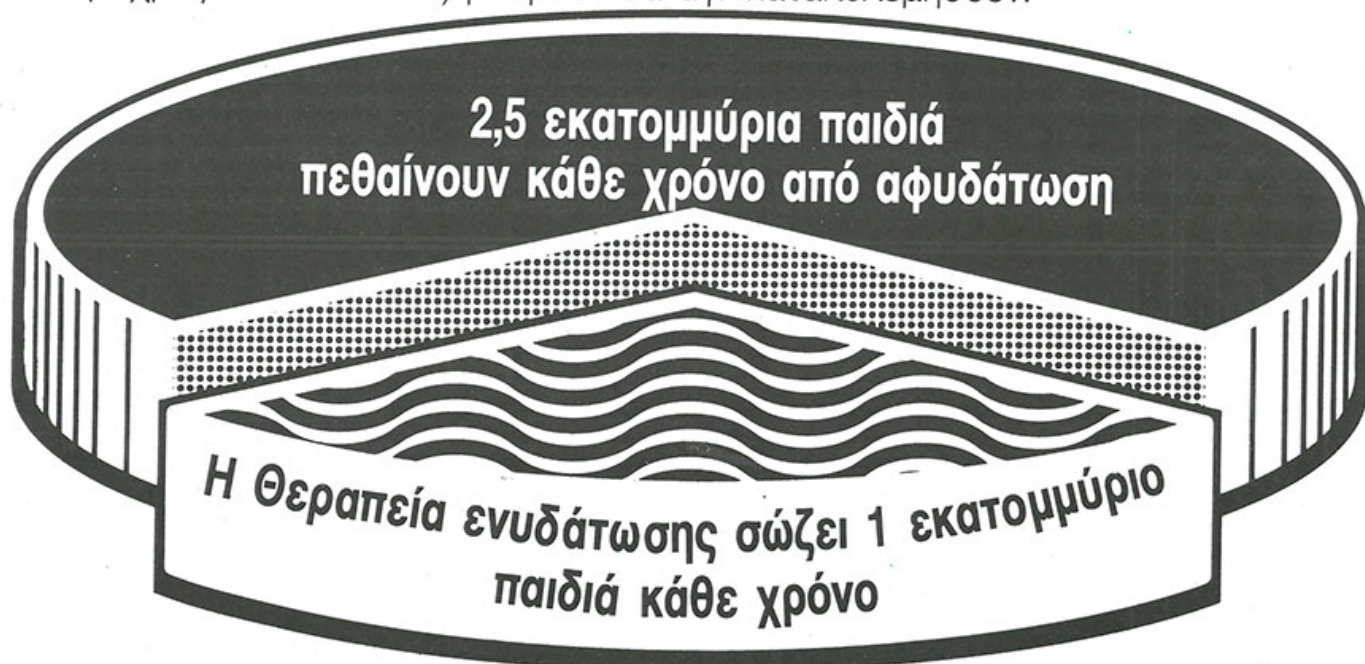
PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LTD

Tradewinds · 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX · United Kingdom
Tel: 01 · 828 9911 Telex: 8956714 FRIXOS G
Telefax: 01 · 828 9179

ΘΕΡΑΠΕΙΑ ΕΝΥΔΑΤΩΣΗΣ

στομα μπορεί να προλάβει. Η θεραπεία συνίσταται στη χορήγηση μεγάλων ποσοτήτων υγρών: ριζόνερο, σούπες, χυμούς, τσάι και άλατα ενυδάτωσης από το στόμα. Ακόμα και αν δεν προληφθεί η αφυδάτωση, τα άλατα αυτά (που στοιχίζουν περίπου 20 δραχμές το σακουλάκι) μπορούν να την καταπολεμήσουν.

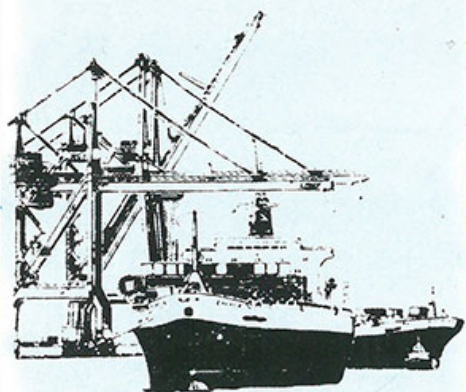
Η διάρροια είναι η ασθένεια που προκαλεί τα περισσότερα θύματα μεταξύ των παιδιών στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Τα περισσότερα παιδιά πεθαίνουν από αφυδάτωση που η θεραπεία ενυδάτωσης από το



Τα ποτήρια δείχνουν το ποσοστό των οικογενειών του αναπτυσσόμενου κόσμου που προσέτρεξαν στη θεραπεία ενυδάτωσης για να σώσουν τα παιδιά τους.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1324/1082

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. 8.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1324/1082 August 1st, 1990

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

- 14** 'Η 34η διάσκεψη της Διεθνούς 'Ενώσεως
Ναυτικού Δικαίου.
Τά πεπραγμένα της διάσκεψης από τον Πρόεδρο της
'Ελληνικής 'Ενώσεως κ. Παναγιώτη Σωτηρόπουλο.
- 20** 'Ενδιαφέρον 'Ομίλου 'Ελλήνων έφοπλιστών για
τά ναυπηγεία.
- 22** Μιά κριτική θεώρηση της χωρητικότητας καί παρα-
γωγικότητας των σταθμών έμπορευματοκιβωτίων.
Μελέτη του Πλοιάρχου Λ.Σ. κ. Παναγιώτη 'Αποστο-
λόπουλου.
- 25** Οί αγοραπωλησίες πλοίων τόν 'Ιούλιο
'Από την Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
27 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
36 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
38 ENGLISH SUPPLEMENT



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα
F/B MILENA
F/B DALIANA
F/B RODANTHI
F/B DIMITRA

A.N.
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΥΤΑ**

Ακτή Κονδύλη και Αιτωλικού 2, τηλ: 4110007, 4119407, 4132970, Fax: 4132383

Νέα διάσταση στα θετικά μέτρα

Η υιοθέτηση των προτάσεων του Εύρωβουλευτού κ. Παύλου Σαρλή από την Έπιτροπή Μεταφορών του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου δίνει νέα διάσταση στα θετικά μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της Κοινοτικής Ναυτιλίας που είχε διατυπώσει η Έπιτροπή της ΕΟΚ. Και εκείνο που προέχει πλέον είναι να συνεχισθεί η υποστήριξη των προτάσεων από όλες τις πολιτικές ομάδες — όπως συνέβη στην Έπιτροπή Μεταφορών — και στην Όλομέλεια του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου τον επόμενο μήνα.

Είναι σαφές ότι η υιοθέτηση των προτάσεων Σαρλή και από την Όλομέλεια του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου έχει τεράστια σημασία για την Ελλάδα και για τα ελληνικά ναυτικά συμφέροντα.

Κατ' αρχήν αποφεύγεται η υποχρεωτική έναρμυνση των εθνικών συστημάτων ναυτιλίας — θα υπάρχει προαιρετική έναρμυνση μέσω της νηολογήσεως στο EUROS αλλά ταυτόχρονα τα πλοία θα είναι νηολογημένα και στο οικείο εθνικό νηολόγιο.

Δίδεται οριστική λύση στο πρόβλημα της αριθμητικής επανδρώσεως με το πιστοποιητικό ελαχίστης συνθέσεως πληρώματος βάσει προδιαγραφών ασφαλών επανδρώσεως που θα παρέχει η Έπιτροπή της ΕΟΚ.

Ρυθμίζεται το θέμα της φορολογίας των κοινοτικών εφοπλιστών με την υπαγωγή των πλοίων του EUROS σε αυτότελες φορολογικό σύστημα, που βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στο ελληνικό σύστημα φορολογίας, ο φόρος δε θα υπολογίζεται σε ECU και θα αποτελεί έσοδο των κρατών - μελών, παρέχεται όμως η ευχέρεια στους κοινοτικούς εφοπλιστές να εξακολουθήσουν να υπάγονται στο εθνικό τους φορολογικό σύστημα.

Εξασφαλίζεται στα πλοία του EUROS η κάλυψη της δια-

φορής κόστους λειτουργίας έναντι των πλοίων ανοικτών νηολογίων με την παροχή οικονομικής ενισχύσεως από την ΕΟΚ που καλύπτει την ναυτική εκπαίδευση επί του πλοίου, τα έξοδα παλιννοστήσεως των ναυτικών, τον εκσυγχρονισμό του στόλου και την αναδιάρθρωση της εφοπλιστικής επιχειρήσεως. Ταυτόχρονα εξασφαλίζεται και κοινοτική ενίσχυση των ασφαλιστικών ταμείων των κοινοτικών ναυτικών οι οποίοι, εφ' όσον απασχολούνται σε πλοία του EUROS και διαμένουν ή κατοικούν στην ΕΟΚ απαλλάσσονται από τη φορολογία εισοδήματος.

Παρέχεται η ευχέρεια στα κράτη - μέλη να διατηρήσουν το CABOTAGE τόσο στην άκτοπλοία όσο και στις κρουαζιέρες.

Υπάρχει μία εκκρεμότητα η οποία αναμένεται να συζητηθεί στην Όλομέλεια του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου: Είναι το θέμα της επανδρώσεως από πλευράς εθνικότητας.

Η πρόταση του κ. Σαρλή προέβλεπε για τα φορτηγά πλοία τέσσερις αξιωματικούς κοινοτικούς, για τα επιβατηγά και όχηματαγωγά που απασχολούνται εκτός των ορίων της Κοινότητας 100% οι αξιωματικοί και το μισό κατώτερο πληρώμα κοινοτικοί και για τα επιβατηγά και όχηματαγωγά, τα απασχολούμενα στην Κοινότητα 100% κοινοτικοί ναυτικοί. Η πρόταση είχε διατυπωθεί σαν πακέτο και αποσύρθηκε μετά από παρέμβαση της σοσιαλιστικής ομάδας, η σχετική δε ρύθμιση που έγινε δεκτή από την Έπιτροπή Μεταφορών του Εύρωκοινοβουλίου προβλέπει την επανδρωση των πλοίων του EUROS με αξιωματικούς και το ήμισυ του κατώτερου πληρώματος κοινοτικούς υπηκόους, αλλά και το θέμα αυτό θα συζητηθεί εκ νέου στην Όλομέλεια λόγω κυρίως της ελλείψεως επαρκούς αριθμού κοινοτικών ναυτικών για την επανδρωση όλων των κοινοτικών πλοίων.

ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Οι συνεχιστές του έργου του Δημητρίου Κωττάκη δεν συνηθίζουν — όπως γνωρίζουν οι τακτικοί αναγνώστες αυτής της μαχητικής επάλξεως της Έλληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της — την έπαρση ή την αυτοπροβολή, ακόμη και όταν οι αντιλήψεις που εκφράζονται από αυτές τις στήλες γίνονται γενικότερα αποδεκτές ή και υλοποιούνται σε συγκεκριμένα μέτρα υπέρ του πλοίου και των ναυτικών μας.

Ωστόσο, μερικές φορές ο δημοσιογράφος δεν μπορεί να σιωπήσει, δεν μπορεί να μην εξωτερικεύσει τη χαρά και την ισχυρή συγκίνηση που δίνει η δικαίωση και η αναγνώριση της προσφοράς του, ή οποία, ειρήσθω εν παρόδω, αποτελεί και την καλύτερη (και την μοναδική) ανταμοιβή του.

Εντελώς συμπτωματικά, τις τελευταίες ημέρες η δικαίωση και η αναγνώριση του έργου και της προσφοράς ήρθε από τρεις διαφορετικές πλευρές: Έναν εν ενεργεία ναυτικό, έναν ναυτικό που προχώρησε στην πλοιοκτησία και έναν τραπέζιτη. Ο πρώτος, σε τυχαία συνάντηση, κατά την πρωινή μας κάθοδο στα γραφεία των «Ναυτικών Χρονικών», έσπευσε να υπογράμμισει ότι κανένας δεν έχει υποστηρίξει με τόσο σθένος και με τόσο πάθος τα πραγματικά συμφέροντα των Έλλήνων ναυτικών όσο τα «Ναυτικά Χρονικά». Ο δεύτερος, σε μία ολιγόλεπτη συνάντηση που την επιδιώξαμε για να τον γνωρίσουμε και από κοντά, δεδομένου ότι ως τη στιγμή εκείνη υπήρχε μόνον τηλεφωνική επικοινωνία, μας μίλησε για την ούσιαστική συμπαράσταση που παρέχεται από τα «Ναυ-

τικά Χρονικά» με την βαθιά γνώση των καθημερινών προβλημάτων του πλοίου και της ναυτιλιακής επιχειρήσεως που διαπιστώνει σε κάθε ευκαιρία. Ένω ο τρίτος, σε τηλεφωνική επικοινωνία, μας ανέφερε ότι στους «Λόυδς», στο Λονδίνο, όπου αναζητούσε στοιχεία για την Έλληνική Ναυτιλία, του συνέστησαν να εντυπώσει στις ετήσιες ειδικές εκδόσεις των «Ναυτικών Χρονικών», που παρέχουν κάθε χρόνο, όπως του είπαν μία ολοκληρωμένη εικόνα της Έλληνικής Ναυτιλίας, των επιτευγμάτων της και των προοπτικών της.

Θέλομε να ελπίζομε ότι οι αναγνώστες θα θεωρήσουν εύλογη αυτή την εξωτερική εκδήλωση της χαράς και της συγκινήσεως από την δικαίωση και την αναγνώριση του έργου και της προσφοράς μας και θα συγχωρήσουν την άναφορά και την αναπόφευκτη περιαισχύολογία.

ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ ΘΑ ΘΕΣΠΙΣΘΟΥΝ ΜΕ ΤΙΣ ΕΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Από τις δηλώσεις του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδης προκύπτει ότι επίκειται η λήψη μέτρων υπέρ του πλοίου, τα οποία θα θεσπισθούν διά των εγκριτικών πράξεων.

Τα νέα μέτρα θα άφορουν κυρίως την αναμόρφωση της φορολογίας των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας και την παροχή φορολογικών απαλλαγών κατά την εκτέλεση επιχειρηματικών εργασιών σε ελληνικές ναυπηγικές επιχειρήσεις μονάδες και φορολογικών κινήτρων και διευκολύνσεων εφ' όσον κάνουν προμήθειες τροφοφοδίων σε έλλη-

νικά λιμάνια, αλλά για να προσελκύσουμε τα πλοία για επισκευές και εφοδιασμούς πρέπει προηγουμένως να σταματήσουμε να τα κυνηγάμε και να φυλακίζουμε τους πλοιάρχους τους. Έτσι, δεν είναι;

Η «ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΑΡΛΗ»

Θεωρούμε ότι χρειάζεται να επισημανθεί ιδιαίτερα η σημασία των νέων ρυθμίσεων που επήλθαν με τον αναπτυξιακό νόμο στην (ελληνική) Ναυτική Έταιρία ή οποία είναι περισσότερο γνωστή σαν «Εταιρία Σαρλή», επειδή ότι με ειδική διάταξη του νέου νόμου (άρθρο 55) η εταιρία αυτή απέκτησε την δυνατότητα να διαχειρίζεται ή εκμεταλλεύεται και πλοία υπό ξένη σημαία, που και αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Κατά την ταπεινή μας αντίληψη, δεν είναι μόνον το γεγονός ότι αυτός ο τύπος εταιρίας επιλέχθηκε να μπορεί να έχει τις μετοχές εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, ούτε ακόμη ότι με ειδική διάταξη του νέου νόμου (άρθρο 55) η εταιρία αυτή απέκτησε την δυνατότητα να διαχειρίζεται ή εκμεταλλεύεται και πλοία υπό ξένη σημαία, που και αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Εκείνο που είναι ιδιαίτερα σημαντικό είναι η σημασία που αποκτά αναφορικά με τις νέες τάσεις που δημιουργούνται στα πλαίσια της Εύρωπαϊκής Κοινότητας σχετικά με τη Ναυτιλία. Η αναμφισβήτητη ελληνικότητα της εταιρίας αυτής, που εξασφαλίζεται

μέ την υποχρέωση τό 50,01% τών μετοχών νά ἀνήκει σέ "Ελληνες ὑπηκόους, διευκολύνει, οὐσιαστικά τήν ἀσκηση τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος στά ναυτιλιακά κέντρα τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος χωρίς νά ἰσχύουν ἡ νά παρεμβάλλονται γι αὐτήν τά διάφορα ἐμπόδια πού ὑφίστανται γιά τή λειτουργία ἐταιριῶν διαχειρίσεως πλοίων πού εἶναι συνησθημένες κατά τό δίκαιο τρίτης χώρας — Παναμά, Λιβερίας κλπ.

Πρέπει νά ἐπισημανθεῖ ἀκόμη ὅτι ὁ θεσμός τῆς (ἐλληνικῆς) Ναυτικῆς Ἑταιρίας στά ἑνδεκα χρόνια πού ὑπάρχει ἀπέδειξε τήν ἀξία του ἔχοντας πολλά πλεονεκτήματα ἀλλά ὅχι καί τά μειονεκτήματα τῶν ἐταιριῶν συναφούς τύπου πού συνιστῶνται κατά δίκαιο τρίτων χωρῶν, ἐνῶ μέ τίς νέες ρυθμίσεις πού ἐπὶ ἔλαττον μέ τόν ἀναπτυξιακό νόμο διανοίγονται νέοι ὁρίζοντες πού διευκολύνουν τήν ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων.

ΙΔΩΜΕΝ

Δέν γνωρίζομε ἀν ἡ ἀνακοίνωση τοῦ Ὑπουργείου τῆς 18ης Ἰουλίου γιά τήν ἀποτροπή τῆς ὑπερφορτώσεως τῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν ἀποτελεῖ ἐμμεση ἀπάντηση στό ἐρώτημα γιά τό "πάτημα" τῆς μπάλας πού εἶχε διατυπωθεῖ στό τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Ἰουλίου, ὅπως δὲ ποτε ὁμως σημαίνει ὅτι καί τό Ὑπουργεῖο πρέπει νά εἶχε ἀνάλογες πληροφορίες.

Στήν προαναφερθεῖσα ἀνακοίνωση τοῦ ΥΕΝ ἀναφέρονταν συγκεκριμένα τά ἑξῆς:

«Μέ στόχο τήν ἀποφυγή φαινομένων ὑπερφόρτωσης, ἰδιαίτερα κατά τή διάρκεια τῆς θερινῆς περιόδου πού ἡ κίνηση εἶναι αὐξημένη, τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας μέ ἐπεῖγον ἐγγράφου τοῦ ζητεῖ ἀπό τίς λιμενικές ἀρχές τῆς χώρας νά ἐλέγχουν μέ μεγάλη προσοχή τή γραμμὴ φόρτωσης τῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν πλοίων.

Ἡ τήρηση τοῦ ἐπιτρεπόμενου ὁρίου βυθί-

σεως τῶν πλοίων, ὅπως καθορίζεται ἀπό τή γραμμὴ φόρτωσης, ἐπισημαίνεται, στό ἐγγράφου τοῦ ΥΕΝ, ἀποτελεῖ σημαντικό παράγοντα γιά τήν ἀσφάλειά του.

Σέ περιπτώσεις πού διαπιστώνεται παράβαση τῆς γραμμῆς φόρτωσης, καταλήγει τό ἐγγράφου, θά ἀπαγορεύεται ὁ ἀπόπλους τοῦ πλοίου μέχρι τήν ἐπαναφορά τῆς γραμμῆς φόρτωσης στό ἐπιτρεπόμενο ὄριο καί θά ἐπιβάλλονται οἱ νόμιμες κυρώσεις.

ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ;

Μέ τήν ὑποκίνηση τῆς ἐταιρίας «Ρεθυμνική» ἀλλά ὅπως συνάγεται ἀπό τίς σχετικές πληροφορίες καί τῶν ἄλλων δύο κρητικῶν ἐταιριῶν παρεμποδίσθηκε ἡ εἴσοδος στό λιμάνι τοῦ Ρεθύμνου τοῦ ὀχηματαγωγῶ «Ἀλέξανδρος», τό ὁποῖο μετά ἀπό ἐγκριση τοῦ Ὑπουργείου θά ἐκτελοῦσε τό δρομολόγιο Πειραιῶς — Ναυπλίου — Ρεθύμνου πού ἀρνήθηκε τελικά νά ἐκτελεῖ τό πλοῖο «Ἀρκάδι» τῆς «Ρεθυμνικῆς», παρά τό γεγονός ὅτι γιά νά χορηγηθεῖ ἡ ἀδεια σκοπιμότητας καί νά ὑπερπηδηθοῦν οἱ ἀντιδράσεις τῆς ΑΝΕΚ καί τῶν Μινωϊκῶν Γραμμῶν, τό προαναφερθέν δρομολόγιο εἶχε περιληφθεῖ στή σχετική αἵτηση τῆς «Ρεθυμνικῆς» πρὸς τό Ὑπουργεῖο.

Καί ὅχι μόνον αὐτό ἀλλά κάποιος κ. Γεώργιος Πορτάλιος, πού εἶναι ἀπό ἐκείνους πού πρωτίστως κερδίζουν ἀπό τίς λεγόμενες ἐταιρίες λαϊκῆς βάσεως, καί κινητοποιοῦν τό πόπολο γιά νά προστατεύουν τά δικά τους (καί ὅχι τά δικά του) συμφέροντα, δήλωσε μέ στόμφο:

«Δέν ἦταν ἀπλῶς ἓνα μέτωπο γιά τὰ ρεθυμνικά συμφέροντα καί τή ρεθυμνική ἀξιοπρέπεια. Ἦταν ἓνα μέτωπο γιά τήν προάσπιση τῶν συμφερόντων καί τῶν τριῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν τῆς Κρήτης ἀπέναντι στήν ἐκφρασμένη βούληση καί στίς μεθοδεύσεις ἐφοπλιστικῶν κύκλων τοῦ Πειραιῶς νά δρομολογήσουν πλοῖα στά λιμάνια τῆς Κρήτης».

Ὑπάρχουν τρία ἐρωτήματα γιά τά ὅσα πρέπει νά ὑπάρξουν ἰσάριθμες ἀπαντήσεις: Ἐρώτημα πρῶτον: Πού ἦταν τό Κράτος 19 Ἰουλίου;

— Ἐρώτημα δεύτερον: Τί λέγει τώρα Μηνᾶς Σιγάλας γιά ὅλα αὐτά;

— Ἐρώτημα τρίτον: Τί θά γίνει ἀν ἀνὰ γῆ κίνηση σημειωθεῖ, λόγου χάρι, καί ὁ Πειραιῶς καί ἐμποδισθεῖ μέ τήν ἴδια λογικὴν κ.κ. Πορτάλιου καί λοιπῶν ἢ προσέγγισιν κρητικῶν πλοίων;

ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ

Ἡ συμμετοχή τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀρ. Παυλίδου στήν ὑπὸ τόν Πρόεδρο τῆς Κυβερνήσεως κ. Κων. Μητσοτάκη σύσκεψη Δευτέρα γιά τό ἀσφαλιστικό πρόβλημα μὴ τί ἄλλο, ἀποδεικνύει τό κυβερνητικό διαφέρον γιά τήν τύχη τοῦ ΝΑΤ καί τήν σφάλιση τῆς καταβολῆς τῶν συντάξεων τουλάχιστον στούς πραγματικούς νεκρούς, δηλαδή σέ ἐκείνους πού ἔχουν ἰσχυρὴν τὴν αἵμα τῆς ψυχῆς τους γιά νά σφαλίσουν τήν οὐσιαστικὰ πενιχρὴ σύνταξή τους λαμβάνουν σήμερα ἀπὸ τό Ταμεῖο τῆς

Γι' αὐτό, ὅσα μέτρα πρόκειται νά ληφθῇ πρέπει νά ἀφοροῦν ἐκείνους πού οἱ διόρες κυβερνήσεις «φόρτωσαν» κατά καιροὺς πλάτες τῶν ναυτικῶν μας, δηλαδή τῶν ἀλεξιπτωτιστῶν οἱ ὁποῖοι λαμβάνουν ἰσχυρὰ ἀπὸ τό ΝΑΤ χωρίς νά ἔχουν καταβῇ οὔτε μία δραχμὴ γιά εἰσφορές. Καί, βεβαίως, ὅσοιδήποτε νέα μέτρα θεσπισθοῦν, ἵπαι νά ἀφοροῦν τοὺς ἐφεξῆς ἀσφαλιζόμενους καί ἐνδεχομένους ἐκείνους ἐκ τῶν ἀσφαλισμένων πού θά δεχθοῦν νά ἰσχυροῦν στό νέο καθεστῶς πού θά καθιερωθῇ γιά νά σταματήσει, ἐπὶ τέλους, ἡ αἰμορρῆς τῶν ἀσφαλιστικῶν ταμείων, πού τίς περισσότερες φορές μεριμνοῦν περισσότερο τοὺς μὴ εἰσφέροντες, παρά γιά ἐκείνους ὅπως εἰσφέρει μὴ ὀλόκληρη ζωὴ — εἰ καὶ αὐτό ἓνα καθαρώς ἐλληνικὸ θλιβερό νόμο.

ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΠΡΟΣΟΧΗ

Ἡ συμφωνία τήν ὁποία ὑπέγραψαν Ν. Βηγοῖ ἐφοπλιστῆς μέ τήν Πολωνική Ἐνὸς Ναυτικῶν γιά τήν χρησιμοποίησιν Πολωνοῦ ναυτικῶν σέ νορβηγικά πλοῖα ἰσως ἀποχέει δικόπο μαχαίρι. Κι αὐτό ἐπειδὴ στήν ὁλοκληρωμένη ἔνωση περιλαμβάνονται καί ναυτοὶ οἱ ὁποῖοι εἶναι γραμμένοι καί στό ὑπὸ κ. μουνιστικό ἐλεγχό συνδικάτο ΟΡΖΖ τό ὅποιο προσπαθεῖ νά ὁργανώσει (καί νά τοὺς ἐξελίξῃ) νά γίνουν πλοῖα μέ ξένες σημαίες.

Δέν γνωρίζομε ἀν Πολωνοὶ ναυτικοὶ ἐργάζονται σέ ἐλληνόκτητα πλοῖα εἶναι μέλη τοῦ προαναφερθέντος συνδικάτου. Ὅπως δὲ ποτε ὁμως χρειάζεται ἰδιαίτη προσοχή ἀπὸ ἐκείνους πού χρησιμοποιοῦν Πολωνοὺς ναυτικούς γιά νά μὴν ὑπάρξῃ παρατάγῃ ἀπὸ ἐνδεχόμενον ἐπηρεασμὸ ἀπὸ τό ἐν λόγω συνδικάτο — εἶναι ἀρκετὰ προβλήματα πού δημιουργοῦν οἱ Πολωνοὶ καί στό χέρι μας εἶναι νά ἡμεῖς ἀφήσουμε νά δημιουργήσουν καί ἄλλοι Βεβαίως, τά κομμουνιστικά κόμματα ἔχουν ὑποστεί πανωλεθρία στίς μέχρι πρό ὅλως λεγόμενες χώρες τοῦ ὑπαρκτοῦ σοσιαλισμοῦ καί δέν μποροῦν πλέον νά διαδραματίσουν σπουδαῖο ρόλο, ἐν πάσῃ περιπτώσει ὅπως ἡ προσοχή δέν βλάπτει.

Metalock

PORTUGAL

General Ship Repairs and Industrial Services in Portugal



Metalock Lda
Armazém B, Cais de Santa Apolónia, 1900 Lisboa, Portugal.
Tel: (1) 86-1233 Fax: (1) 86-1297 Telex: 42753 M LOCK P

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

Metalock

BRASIL

Voyage Repairs for all Brasil



Metalock do Brasil Ltda
Rua Visconde do Rio Branco 20-26, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474 Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.

- DIESEL ENGINE SERVICING
- CRANKSHAFT RECTIFICATION
- WELDING/PLATEWORK
- MACHINE SHOP
- METALOCK Cold Repair Process
- ELECTRICAL (ISES Members)
- ELECTRONICS

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Πρέπει να αντιληφθούν όρισμένοι στο 'Υπουργείο — αυτοί, συγκεκριμένα, που βλέπουν το πρόσωπό τους κάτω από τις γραμμές αυτές — ότι με τον προστατευτισμό, που, ειρήσθω εν παρόδω, είναι απολύτως απaráδεκτος σε μία κατ' έσοχην ναυτιλιακή χώρα, όπως είναι η 'Ελλάδα, ούτε μπορούν να γίνουν αλλά ούτε και να διατηρηθούν όρισμένοι σάν εφοπλιστές. Καί τό κυριότερο ότι με τον προστατευτισμό όχι μόνον δέν διασφαλίζεται ή διατήρηση της 'Ακτοπλοΐας σέ ελληνικά χέρια και μετά την επικείμενη ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, αλλά, αντίθετα, διευκολύνεται και ή «διδασκαλία» την οποία, υποτίθεται, ότι προσπαθούμε να καταπολεμήσουμε.

Γιά μιá ακόμη φορά επαναλαμβάνουμε ότι ή 'Ακτοπλοΐα πρέπει να áφεθεί έλεύθερη να βρεί τό δρόμο της χωρίς κρατικές ή πολιτικές έπεμβάσεις που σέ τελευταία ανάλυση, μόνον ζημία θά προκαλέσουν μακροπρόθεσμως.

Μέ την εύκαιρία, ένα έρώτημα πρós τή διοίκηση του Σωματείου 'Ιδιοκτητών 'Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών, που ζητεί να θεσπισθεί ως υποχρεωτικό δικαιολογητικό γιά την νηολόγηση του Ν. 438/76 βεβαίωση του Σ.Ε.Ε.Τ.Σ. γιά την ελληνικότητα των συμφερόντων των πρós νηολόγηση σκα-

φών: 'Έχει διερωτηθεί κανείς από την διοίκηση τούς κινδύνους που έμπεριέχει ή ανάληψη από ένα άτυπο σώμα μιáς κρατικής αρμοδιότητας: 'Απλώς ρωτάμε γιατί άπάντηση δέν περιμένουμε.

ΠΕΡΙΕΡΓΗ ΣΙΩΠΗ

Τήν 1 'Ιουλίου τά «Ναυτικά Χρονικά» είχαν καταγγείλει την περίπτωση μιáς εικονικής μεταβιβάσεως επιβατηγού πλοίου σέ ελληνική ναυτική εταιρία, που άποσκοπούσε άποκλειστικά στην άπόσπαση της 'Ελληνικής σημαίας ώστε να μπορεί τό συγκεκριμένο πλοίο να παραλαμβάνει επιβάτες και από ελληνικά λιμάνια, αλλά τό 'Υπουργείο, τό όποιο είναι φαίνεται άπασχολημένο μέ άλλα σοβαρότερα θέματα, ούδέν ενδιαφέρον επέδειξε επισήμως. 'Ανεπισήμως — ιδιωτικώς όπως μäs είπαν και χωρίς να εκφράζουν ύπηρεσιακήν βούλησιν — επιδίωξαν να ένημερωθούν όρισμένοι ευαίσθητοι λιμενικοί αξιωματικοί, στους όποιους παρασχεθήκαν τά διαθέσιμα στοιχεία που άποδεικνύουν την εξαπάτηση της Πολιτείας.

Αυτή την εξαπάτηση προσπάθησε να άμφισβητήσει φίλος νομικός, ό όποιος, όπως προέκυψε από τηλεφωνική επικοινωνία που είχε μέ τά «Ναυτικά Χρονικά», χειρίζεται τις υποθέσεις των έμπλεκόμενων στην υπόθεση

αυτή. 'Ο έν λόγω νομικός προσεφέρθη να μäs προσκομίσει στοιχεία, τά όποια, όπως ύποστηρίζει, άποδεικνύουν ότι δέν ύπήρξε εξαπάτηση της 'Ελληνικής Πολιτείας. Γιά τον λόγο αυτόν δέν κατονομάζουμε σήμερα τό συγκεκριμένο πλοίο, όπως σκοπεύαμε να κάνουμε γιά να ύπάρξει επί τέλους ή επιβαλλόμενη, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, παρέμβαση του 'Υπουργείου, στο όποιο έν πάση περιπτώσει είναι διαθέσιμα ανά πäsα στιγμή τά στοιχεία που κατέχουν τά «Ναυτικά Χρονικά» και τά όποια, επίσης κατά την αντίληψή μας, πρέπει να επισύρουν και τον ενδιαφέρον της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Θέλομε να έλπίζουμε ότι δέν θά συνεχισθεί ή σιωπή από την πλευρά του 'Υπουργείου, γιατί τότε ή αδράνεια θά είναι περιέργη.

ΥΠΑΡΧΟΥΝ Ή ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ

Τά έχομε χάσει μέ τά εκ διαμέτρου αντίθετα που ύποστηρίζει κάθε φορά ή διοίκηση της 'Ενώσεως Μηχανικών.

Τή μιá, λόγου χάρη, λέγει ότι πρέπει να επανδρώσουμε όλα τά πλοία μέ 'Ελληνες ναυτικούς.

Τήν άλλη, ότι τώρα οι ναυτικοί από 120.000 που ήταν τό 1978 έχουν περιορισθεί στίς 45.000 περίπου, και μάλιστα ύπάρχουν 10

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



'Αναλαμβάνομε την κάτασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοία
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Πάντοτε αι φλόγες των πολέμων θέτουν εις κατάστασιν βρασμού τόν λήβητα του ναυλοτιμαρίθμου. Κατ' εξαίρεσιν όμως ο σημερινός πόλεμος, ιδίως αφότου εισήλθεν εις την κεραυνόβολον ενεργητικήν φάσιν του, όμου μέ τας πέραν πάσης πείρας καί πάσης φαντασίας εκπλήξεις του, μάς έδωσε καί την εκπληξιν αυτήν. Νά ίδωμεν δηλαδή τόν ναυλοτιμαρίθμον εις ψύξιν.

— Κατά τό διαρρέυσαν β' 159ήμερον του 'Ιουλίου δέν έσημειώθησαν έντυπωσιακά πολεμικά γεγονότα. 'Η παγκόσμιος προσοχή στρέφεται κατά την παρούσαν στιγμήν προς την άναμενομένην γερμανικήν επιθετικήν ενεργειαν έναντίον των βρετανικών νήσων, έκ του άποτελέσματος της οποίας θά έξαρτηθεί ένδεχομένως ο τερματισμός της Εύρωπαϊκής συρράξεως.

— Τό α/π «Ευδοξία» τών κ.κ. 'Ανδρονίκου καί Στεφανοπούλου, 2.018 τόν. γκρός (του 1903) άποπλεύσαν την 10ην 'Ιουλίου έκ Σώντερλαντ διά Πειραιά μέ φορτίον 3.300 τόνων γαιανθράκων, έτορπιλλίσθη την έπομένην υπό γερμανικού ύποβρυχίου καί έβυθίσθη. 'Εκ τών άνδρών του πληρώματος άπώλεσθη ο θερμαστής Παναγής 'Αντίπας.

— 'Υπό του ραδιοφωνικού σταθμού του Λονδίνου μετεδόθη πρό ήμερών ή πληροφορία ότι τό εκεί γραφείον της «'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών» διέθεσεν ύπέρ του 'Αγγλικού 'Ερυθρού Σταυρού τό ποσόν των 3.300 λιρών διά την προμήθειαν φορητού άκτινολογικού συνεργείου.

— Διά του νέου Β.Δ. περί νέας ύποδιαιρέσεως της κεντρικής ύπηρεσίας του Υ.Ε.Ν. προβλέπεται ότι ή διοίκησης του 'Υφυπουργείου θά περιλαμβάνη τας άκολουθους έξι διευθύνσεις: Διοικήσεως, Ναυτιλίας, Ναυτικής 'Εργασίας καί 'Εκπαιδεύσεως, Προνοίας 'Εργάτων Θαλάσσης, Ναυτικής 'Αστυνομίας καί Μελετών καί Στατιστικής.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 231/1.8.1940)

σεις περαιτέρω μειώσεως, πράγμα γιά τό όποιο καί έμεϊς συμφωνούμε καί άρα δέν έπαρκούν γιά την επάνδρωση των ελληνικών πλοίων — έκτός πλέον εάν ή διοίκηση της

ΠΕΜΕΝ θεωρεί έπαρκή τόν αριθμό αυτόν γιά την επάνδρωση των 200-300 ποντοπόρων πλοίων πού χρειάζεται ή χώρα γιά την έξυπνέρεση των μεταφορικών αναγκών της, σύμφωνα μέ κάποια έκτίμηση πού είχε προέλθει από μία κομματική σύνοδο στόν Πειραιά πρό διετίας ή τριετίας, άν ένθυμούμεθα καλώς.

ΤΙΜΗ ΣΕ ΠΛΟΙΑΡΧΟ

'Απόλυτα δικαιολογημένη ή τιμητική διάκριση πού άπένειμε ή 'Αδελφότητα 'Ανδρών «τό Κόρθιον» στόν 'Υδραίο πλοίαρχο κ. Κων. Τζώρτζη γιά τίς πολύπλευρες ύπηρεσίες πού προσέφερε σάν πλοίαρχος δύο επιβατηγών πλοίων — πρώτα του «Χρυσή 'Αμμος» καί από τό 1985 καί έντεύθεν του «'Επτάνησος» — στούς 'Ανδριώτες καί γιά τή γενικότερη συμβολή του στην ανάπτυξη της 'Ανδρου.

'Η σχετική έκδήλωση έγινε στό επιβατηγό «'Επτάνησος» τό όποιο διατέθηκε ειδικά γιά τόν σκοπό αυτόν από την εταιρία Στρίντζη. Μιλώντας στην τελετή, κατά τή διάρκεια της οποίας έπεδόθη στόν τιμώμενο τιμητική πλακέτα καί άσημοχάρακτη εικόνα του 'Αγίου Νικολάου, ο πρόεδρος της 'Αδελφότητας Καθηγητής κ. Γ. Θεοχαράτος χαρακτήρισε τύχη αγαθή την έποχή πού έφερε στό άνδριώτικα νερά τόν πλοίαρχο κ. Κων. Τζώρτζη, ο όποιος, όπως είπε, έδωσε μίαν άλλην διάσταση καί άλλη ποιότητα στό ταξίδι γιά την 'Ανδρο καί τά άλλα νησιά πού την χειμερινή περίοδο πραγματοποιούνται κάτω από πολύ δύσκολες καιρικές συνθήκες. Τιμούμε σήμερα, ύπογράμμισε ο κ. Θεοχαράτος τόν 'Υδραίο καπετάνιο γιά την συμπεριφορά του, τό ήθος του, την εργατικότητα του, τόν άλτρουισμό του, την αὐταπάρνησή του καί τό θάρρος πού πάρα πολλές φορές έχει επιδείξει άντιμετωπίζοντας άντίξοες συνθήκες καί κινδύνους γιά νά έξυπηρετήσει την 'Ανδρο καί τούς κατοίκους της.

Στήν τελετή μίλησε καί ο γεν. γραμματέας της 'Αδελφότητας καπτάν Λεωνίδας Μουστάκας, ο όποιος διάβασε καί την όμόφωνη άπόφαση του Δ.Σ. γιά την άπονομή της τιμητικής διακρίσεως, καί άπάντησε κατασυγκινημένος ο τιμηθείς ο όποιος ύποσχέθηκε ότι θά συνεχίσει τό έργο του γιά την έξυπνέρεση της 'Ανδρου μέ την συμπάρασταση της εταιρίας Στρίντζη, πού όπως είναι γνωστό έχει έν έξελίξει ένα τεράστιο επένδυτικό πρόγραμμα, τό όποιο περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τή ναυπήγηση στην 'Ελλάδα ενός επιβατηγού - όχηματαγού καί την αγορά καί

άλλων πλοίων γιά την κάλυψη διαφυλαγμάτων καί την αναβάθμιση των θύσεων συγκοινωνιών.

ΕΙΝΑΙ ΛΑΘΟΣ

'Η 'Εστία Ναυτικών επιμένει στή λήσμενη, κατά την αντίληψή μας, τακτική πιβραβεύσεως της φυγής από τό ναυτικό πάγγελμα, ένώ ταυτόχρονα άγνοεί σωματικά εκείνους πού τό άκολουθούν κρίνονται είτε μέ την έν γένει επίδοσή είτε μέ περαιτέρω σπουδές.

'Η επανάληψη της αντίληψεως αυτής φέιλεται στην πρό ήμερών άνακοίνωσή 'Εστίας Ναυτικών, σύμφωνα μέ την όποια χορηγήσει καί έφέτος χρηματικά βραβεία στα παιδιά των ναυτικών, έν ενεργεία συνταξιούχων, πού διακρίθηκαν στίς άδεις τους στό άνώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα κατά τό άκαδημαϊκό έτος 1989 - 1990.

Βεβαίως δέν έχομε τίποτε μέ τά παιδιά, κάθε άλλο, καί χαιρόμαστε μαζί μέ τους γονείς τους γιά την πρόοδο καί την επιτυχία τους. Θεωρούμε, όμως, ότι ή 'Εστία Ναυτικών, όπως καί κάθε άλλος ναυτιλιακός όργανισμός — 'Ενώσεις 'Εφοπιστών καί Ναυτικών, Ναυτικό 'Επιμελητήριο κλπ. — όφείλ νά επιβραβεύσει πρωτίστως εκείνους πού άκολουθούν τό ναυτικό επάγγελμα, χαι τούς όποιους δέν θά ύπάρχουν, μέ τόν όλο, οί πόροι πού τόσο άπερίσκεπτα χρησιμοποιεί ή 'Εστία Ναυτικών, καί άν ύπάρχει ρίσσευμα νά επιβραβευθούν καί άλλοι άπορούμε πώς, αυτό τό τόσο άπλό, δέν ρεϊ νά γίνει κατανοητό.

'Εν πάση περιπτώσει, εκείνοι πού συμφωνούν τίς προϋποθέσεις γιά την παγκοσμίου βραβείου, δηλαδή τά παιδιά ναυτικών πού κατά τό άκαδημαϊκό έτος 1990 πέτυχαν βαθμολογία πάνω από 90 πρέπει νά επικοινωνήσουν μέ την 'Εστία Ναυτικών, στόν Πειραιά, στό τηλ. 417.6

ΟΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Μέ 34.648 έκατομ. τόν. γκρός (51.504 τόν. d.w.) τό παγκόσμιο καρνέ των παρτιλών έφθασε κατά τό τέλος του πρώτου μήνου του 1990 στό ύψος περίπου του τταίου τριμήνου του 1981 (35.311 έκατ. γκρός, 45.324 έκατ. τόν. d.w.).

Στίς 31 Μαρτίου τελούσαν υπό ναυπηγία 1.252 πλοία 11.817 τόν. γκρός καί ύπαραγγελία 1.294 πλοία 22.830 τόν. γκρός.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Dona Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O.BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.



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

AMOCO CADIZ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

“Εκλείσαν ήδη δώδεκα χρόνια και η υπόθεση του περιβόητου ναυαγίου του δεξαμενοπλοίου Amoco Cadiz συνεχίζει την ατέλειωτη δικαστική της πορεία.

Κατά εξακριβωμένες πληροφορίες τό ποσό πού θά επιδικασθεί στους ενάγοντες γιά αποζημίωση από τό ‘Αμερικανικό δικαστήριο του Σικάγου θά ανέλθει σέ 160 εκατομ. δολάρια. Πράγματι ο δικαστής Charles Norgle εξέδηλωσε τήν πρόθεσή του νά διατάξει τήν εταιρία Amoco όπως καταβάλει τό παραπάνω ποσό πρός επανόρθωση των ζημιών πού προκάλεσε τό 1978 ή τεράστια πετρελαιοκηλίδα στίς βρετανικές καί γαλλικές ακτές ύστερα από τό ατύχημα του Amoco Cadiz. ‘Από τής πλευράς του ο δικηγόρος τής Amoco εδήλωσε ήδη ότι θά έφεσιβάλει τήν έν λόγω απόφαση.

‘Ο δικαστής Norgle διατυπώνοντας τίσ απόψεις του συνεφώνησε πρός τίσ συστάσεις του άρχικού δικαστού πού είχε αναλάβει τήν υπόθεση καί ο όποιος στό μεταξύ εζηλήθε σέ σύνταξη.

‘Η επιδικαζόμενη αποζημίωση θά κατανεμηθεί μεταξύ των ενάγοντων. Ειδικότερα δέ μεταξύ του Δημοσίου καί των γαλλικών κοινοτικών καί ιδιωτικών συμφερόντων πού θά λάβουν 123 εκατ. δολάρια καί τής εταιρίας Σέλλ ως ιδιοκτήτριας του φορτίου πού θά λάβει 35,9 εκατ. δολάρια.

ΤΑ ΕΜΠΟΡΟΚΙΒΩΤΙΑ

‘Ο αριθμός των ένοικιαζόμενων έμποροκιβωτίων σέ όλον τόν κόσμο ύπολογίζεται ότι υπερβαίνει τά 2,6 εκατ. TEU καί θά φθάσει τά 2,7 εκατ. λήγοντος του έτους. Αυτό είναι τό συμπέρασμα στό όποιο κατέληξε ή έτήσια σύσκεψη του Διεθνούς ‘Ινστιτούτου ‘Εκμισθωτών Κοντέινερς (IICL) τό όποιο περιλαμβάνει μία δεκάδα από τίσ μεγάλες εταιρίες του κλάδου, έκ των οποίων οι περισσότερες έδρεύουν στίς Η.Π.Α. Πρώτες μεταξύ αυτών είναι ή Genstar καί ή Itel πού διαθέτουν άνω των 500.000 TEU ή κάθε μία. ‘Ακολουθεί ή Tiphook, έδρεύουσα στήν ‘Αγγλία, ή όποία μετά τήν πρόσφατη αγορά τής Sea Container διαθέτει 410.000 TEU. Οι τρεις αυτές γιγαντιαίες επιχειρήσεις ύπολογίζεται ότι διαθέτουν άνω του 1,5 εκατ. TEU ήτοι τό 60% του συνόλου.

‘Από τον γενικό στόλο των έμποροκιβωτίων πού υπήρχε στήν αγορά τήν 1 ‘Ιανουαρίου 1990, τά μέλη του IICL διαθέτουν τά 2.236.488 TEU, ένω άλλες εκμισθώτριες εταιρίες, έκτός ‘Ινστιτούτου, ύπολογίζεται ότι

διαθέτουν περί τίσ 320.000 TEU.

Κατά τήν άνωτέρω σύσκεψη διεπιστώθη ότι έντός του 1990 ή βιομηχανία εκμισθώσεως κοντέινερ θά προβεί σέ σημαντικές επενδύσεις γιά νέο ύλικό. Συγκεκριμένα προβλέπεται ότι θά προστεθούν άλλα 262.150 TEU αξίας 820 εκατ. δολλ. ‘Εξ αυτών ή μεγάλη άναλογία (περίπου 231.600) θά άφορούν σέ σάνταρ κιβώτια ξηρών φορτίων των 20 καί 40 ποδών. Οι ύπόλοιπες επενδύσεις θά προσθέσουν περί τίσ 10.000 TEU τύπου κυβικών κοντέινερς ύψους 9 ποδών καί 6 ίντσών, περί τίσ 11.000 ψυκτικά TEU καί περί τίσ 9.000 TEU διαφόρων άλλων ειδικών τύπων (δεξαμεναί, άνοικτού πώματος, επιπέδου σχήματος κ.λ.π.).

Η ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΤΩΝ ΚΟΝΣΟΡΤΙΣΙΟΥΜ

‘Ο ‘Αντιπρόεδρος τής Εύρωπαϊκής ‘Επιτροπής (Κομισιόν) ο όποιος είναι υπεύθυνος γιά τήν Κοινοτική Πολιτική επί του ανταγωνισμού, υπέβαλε πρόταση στους ‘Υπουργούς των 12 όπως συμφωνήσουν γιά τήν παραχώρηση εξαιρέσεως σέ όρισμένα κονσόρτιουμ.

‘Ως γνωστόν ή ίδρυτική τής Κοινής ‘Αγοράς συνθήκη τής Ρώμης έχει θεσπίσει άυστηρούς κανόνες σέ σχέση μέ τήν άσκηση του ανταγωνισμού. ‘Όστόσο τά άρθρα 85 καί 86 προβλέπουν τή δυνατότητα εξαιρέσεως όρισμένων συμφωνιών εταιρικών συγκροτημάτων κατά κατηγορίες. Τήν επί τή βάσει των διατάξεων αυτών εξαίρεση των κονσόρτιουμ ναυτιλίας καί συνδυασμένων μεταφορών έκφράζει ή ύποβληθείσα πρόταση, σύμφωνα μέ τήν όποία οι ‘Υπουργοί των 12 καλούνται νά έξουσιοδοτήσουν τήν Κομισιόν γιά τήν παροχή εξαίρέσεως.

‘Η αίτιολογία τής εξαίρέσεως βασίζεται στό γεγονός ότι οι ύπηρεσίες κοντέινερ στίς τακτικές γραμμές άπαιτούν συνεχώς στενότερη συνεργασία μεταξύ των έφοπλιστών λόγω του ύψους των επενδύσεων πού επιβάλει ή έξυπνέρευση των γραμμών. ‘Η συνεργασία αυτή έχει συνήθως τή μορφή κονσόρτιουμ, τά όποία επιτρέπουν τή συγκέντρωση των άναγκαίων κεφαλαίων γιά τή βελτίωση τής παραγωγικότητας καί συμβάλουν στήν τεχνική καί οικονομική πρόοδο των διά κοντέινερ μεταφορών. ‘Ενώ παραλλήλως επιτρέπουν σέ όσους χρησιμοποιούν τίσ ύπηρεσίες των τακτικών γραμμών πού προσφέρουν τά κονσόρτιουμ, νά επωφεληθούν των πολλών καί σημαντικών πλεονεκτημάτων τής βελτιωμένης μεταφοράς.

Λόγω του μεγάλου αριθμού των κονσόρτιουμ πού υπάρχουν σήμερα, ή πρόταση προβλέπει τήν παροχή μιάς συνολικής εξαίρέσεως καί θέτει τούς όρους καί τίσ προϋπο-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Τό πιό μοντέρνο σέ έσωτερική διασκευή - περωκεάνιο θά είναι άσφαλώς τό κρουαζιερόπλοιο τής Silja Line πού ναυπηγείται στό ναυπηγείο Turku Dock τής Φινλανδικής Massa (πρώην Βαρτσίλα). Τό νέο σκάφος προορίζομενο γιά τή γραμμή ‘Ελσίνκι—Στοκχόλμης θά τεθεί σέ ύπηρεσία τό έρχόμενο φθινόπωρο.

Τά κύρια χαρακτηριστικά του είναι τά ακόλουθα: Μήκος 203 μ., πλάτος 31,5 μ., βύθισμα 6,8 μ., άνώτατη ταχύτητα 23 κόμβοι, χωρητικότης όλική 56.000 τον. γκρός, μεταφορική ικανότης 2.500 επιβάτες σέ 950 καμπίνες καί 450 αυτοκίνητα ή 60 καμιόνια. Τό καινούργιο όμως στοιχείο πού κάνει τό πλοίο ύποδειγματικό είναι ότι επάνω του δοκιμάζονται όρισμένες καινοτομίες οι όποιες ένδέχεται νά δώσουν άφορμή στήν εμφάνιση μιάς νέας γενιάς κρουαζιεροπλοίων τής Βαλτικής.

Καί συγκεκριμένα: ‘Από τό σύνολο των καμπινών του τό μεγαλύτερο ποσοστό πού φθάνει τό 80% θά έχουν φινιστρίνια - παράθυρα — πρός τή θάλασσα, ένω οι ύπόλοιπες θά βλέπουν πρός μία κεντρική στοά περιπάτου πού άποτελεί τό καύχημα των κατασκευαστών καί ιδιοκτητών του καί γιά τήν έκτέλεση τής όποιας χρειάστηκε νά επιλυθούν πολλά καί δύσκολα ναυπηγικά προβλήματα. ‘Η έσωτερική αυτή ζώνη θά έχει μήκος 140 μέτρων καί τό ύψος τής αντίστοιχί σέ 5 καταστρώματα του πλοίου. Πρόκειται δηλαδή γιά μία πολυτελή στοά πού όνομάστηκε «Promenade» καί ή όποία παρουσιάζει όλα τά χαρακτηριστικά των χειρσαίων έμπορικών στοών, άφου διαθέτει καταστήματα, μπουτίκ, έστιατόρια, μπάρ, διάδρομο περιπάτου καί πολλά άλλα.

Στή φωτογραφία πού συνοδεύει τήν είδηση, ή έντύπωση είναι όντως έκπληκτική. ‘Ας εύχθούμε νά είναι έξιςου έκπληκτική καί ή πρακτική τής άπόδοσης.

θέσεις πού θά εξασφαλίζουν ότι ο νόμιμος συναγωνισμός ούτε θά εξαφανισθεί ούτε θά περιορισθεί άσύμφορα. Μιά άλλη κατηγορία κονσόρτιουμ πού θά τύχει χωριστής εξαίρέσεως είναι τά παρέχοντα μικτές μεταφορές ξηράς — θαλάσσης.

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. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η παγκόσμια οικονομία διανύει το δγδοο έτος άνοδου της οικονομικής δραστηριότητας με σαφείς πλέον επιπτώσεις στην ανεργία και τον πληθωρισμό, προβλήματα που απαιτούν συνεχή επαγρύπνηση. Όπως σχολίασαμε στο άμεσως προηγούμενο τεύχος μας, η συνάντηση των Έπιτά μεγάλων βιομηχανικών κρατών τελείωσε με ένα μακρόσυρτο άνακοινωθέν 16 σελίδων, στο οποίο συμφώνησαν ότι διαφωνούν στο μέγεθος και στο τρόπο που πρέπει να δώσουν τη σημαντική οικονομική βοήθεια που χρειάζεται η Σοβιετική Ένωση και οι Ανατολικές χώρες. Όσον άφορα τη διαμάχη ΕΟΚ/ΗΠΑ για την επιδότηση των γεωργικών προϊόντων, αυτή έχει σαφή στόχο τη διατήρησή τους στην Εύρώπη, γιατί άλλοιώς η στρατιά των άνεργων στην ΕΟΚ θά πυκνώσει κατά 3 εκατομ. έργατες.

Δολλάριο ΗΠΑ

Οι δηλώσεις του Προέδρου Μπούς ότι η μείωση των επιτοκίων παραμένει ένας μείζονος σημασίας στόχος σε παγκόσμια κλίμακα, σε συνδυασμό με την άναφορά του Προέδρου της Όμοσπονδιακής Τράπεζας κ. Γκρήνσπαν ότι υπάρχουν περιθώρια μείωσης των επιτοκίων στις ΗΠΑ, προκάλεσαν πτώση του δολλαρίου και άνοδο του δείκτη μετοχών.

Από 1.6740 μάρκα στο τέλος Ιουνίου, το δολλάριο μειώθηκε στα 1.6242 στις 24 Ιουλίου, ενώ αντίθετα ο Dow Jones από 2881 μονάδες στην άρχή του μήνα ξεπέρασε για λίγο το φράγμα των 3000 μονάδων στις 17 Ιουλίου για να κατακυλήσει στις 2870 μονάδες στις 22 Ιουλίου.

Η σοβαρή αυτή κάμψη του Χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης έπηρέασε δυσμενέστατα τα χρηματιστήρια του Λονδίνου (- 40 μονάδες) και Παρισίων (- 40.5) και σε μικρότερο βαθμό τα χρηματιστήρια της Φραγκφούρτης και του Τόκιο.

Λίρα Άγγλιας

Με τη προοπτική άμεσης σύνδεσης της βρετανικής λίρας στο Εύρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα αλλά και με την άνοδο του δείκτη οικονομικής άναπτυξης στη Βρεταν-

νία στο 1,5% για το 1990, συνεχίζεται η άνοδική τάση της λίρας, η όποια από τα 2.9145 μάρκα στο τέλος Ιουνίου έφτασε στις 23 Ιουλίου τα 2.9745 μάρκα, σημειώνοντας άνοδο κατά 2,1%.

Παράλληλα ο δείκτης άξιων του Χρηματιστηρίου του Λονδίνου από τις 2372 μονάδες στις άρχές του υπό άνασκόπηση μήνα έφθασε τις 2416 στις 17 Ιουλίου, για να κατακυλήσει άργότερα στις 2360 (23 Ιουλίου) μετά τη πτώση κατά 100 μονάδες σε μία ήμερα του Άμερικανικού Χρηματιστηρίου. Πάντως όσον άφορα τα επιτόκια στη Βρετανία, αυτά σύντομα θά πρέπει να μειωθούν στα έπίπεδα του 11-12%, έφόσον ισχύσει η άπόφαση για ένταξη της λίρας στο Ε.Ν.Σ.

Μάρκο Γερμανίας

Η Ένωση των δύο Γερμανιών έπηρεάζει ποικιλότροπα τη δυτικογερμανική οικονομία καθώς ο Κρατικός προϋπολογισμός προβλέπει νέα αύξηση 3% για το 1991 και δημόσιο δανεισμό 38 δισεκ. μάρκων περίπου τόν έπόμμενο χρόνο.

Όσον άφορα το άκαθάριστο έθνικό προϊόν (ΑΕΠ) από το ρεκόρ του 4,4% που έφθασε κατά το πρώτο τρίμηνο του 1990, προβλέπεται ότι θά διαμορφωθεί περί το 3,9% για όλο το έτος με πρόβλεψη μείωσής του στο 3,4% το 1991.

Η τιμή του μάρκου τόν Ιούλιο είχε πρωτικές τάσεις μετά την ύπόσχεση του Καγκελάριου Κόλ να ένισχύσει με 3,1 δισεκ. μάρκα την Άνατολ. Γερμανία, ενώ ο δείκτης χρηματιστηριακών άξιων του Χρηματιστηρίου Φραγκφούρτης DAX, έπιασε στις 18 Ιουλίου νέο ρεκόρ ξεπερνώντας τις 1966 μονάδες (1915,3, στις 2 Ιουλίου) μετά την έγκριση της Σοβιετικής Ένωσης να έπιτρέψει στην ένωμένη Γερμανία να συμμετάσχει στο Ν.Α.Τ.Ο. Φήμες όμως ότι τα κέρδη πολλών εταιριών ήταν μικρότερα των άναμενομένων στην συνέχεια έκαμψαν τόν δείκτη, που στις 23 Ιουλίου διαμορφώθηκε στις 1938 μονάδες.

Γιέν Ιαπωνίας

Η άνάκαμψη του γιέν συνεχίσθηκε και με συνεχή άνοδο έφτασε στις 17 Ιουλίου τα 147,82 προς το δολλάριο, έναντι 151,7 γιέν στις 2 Ιουλίου.

Η άνάκαμψη αυτή όφείλεται βασικά στη πιθανολόγηση άνοδου των επιτοκίων αλλά και στους ύψηλους ρυθμούς άνάπτυξης της ιαπωνικής οικονομίας, της τάξεως του 4,7%, βασισμένης σε ισχυρή έγχωριο ζήτηση.

Στο Χρηματιστήριο του Τόκιο οι άυξομειώσεις των άξιων κατά τόν Ιούλιο ήταν περιορισμένες, πιθανώς ένόψει του νέου οικονομικού σκανδάλου της Fuji Tourist Enterprises και ο δείκτης κυμαίνεται περί τις 32.000 μονάδες, πολύ μακριά από το ρεκόρ των 39.000 μονάδων στις άρχές του 1990.

Η Δραχμή

Σε σχετικά ύψηλά έπίπεδα η ίσοτιμία της δραχμής τόν Ιούλιο, καθώς η γενική πτώση του δολλαρίου έπηρεάσε εύνοικά τη τιμή της.

Όπως φαίνεται από τόν πίνακα 3, ύπάρχει και μία μικρή άνοδος έναντι του Έλβετικού φράγκου (1%) και βέβαια μία σημαντική πτώση (2,1%) έναντι της Βρετ. λίρας μετά τη γενική άνοδο της τελευταίας.

Ός προς το ECU η άπόκλιση μεταξύ 25 Ιουνίου και 24 Ιουλίου συγκρατήθηκε στο 0,5% και αυτό σημαίνει ότι το πρώτο έπτάμηνο του έτους η δραχμή προς το ECU έχασε 7,2%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου Ν. Υόρκης

	25.6.90	24.7.90	Διαφ. %
Μαρ. Γερμ.	1.6740	1.6242	- 3.0
Φρ. Έλβετ.	1.4112	1.3827	- 2.0
Λίρ. Άγγλ.	1.7310	1.8228	- 5.0
Φρ. Γαλλ.	5.6265	5.4460	- 3.2
Λίρ. Ιταλ.	1227.0	1188.0	- 3.2
Γιέν Ιαπ.	154.85	148.63	- 4.0

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Έπιτόκια Εύρωνομισμάτων

Μήνες	1	6	12
Δολ. ΗΠΑ	8 1/16	8 1/8	8 1/4
Λίρ. Άγγλ.	15	14 3/4	14 3/4
Μαρ. Γερμ.	8 1/8	8 7/16	8 11/16
Φρ. Έλβετ.	9	9	8 11/16
Φρ. Γαλλ.	9 13/16	10	10 3/16

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
«SMYRNIODI» BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής Fixing Tr. Έλλάδος

	25.6.90	24.7.90	Διαφ. %
Λ. ΗΠΑ	164.120	159.180	+ 3.1
ρ. Γερμ.	97.792	97.958	- 0.2
Έλβετ.	116.362	115.196	+ 1.0
Άγγλ.	284.070	290.130	- 2.1
Γαλλ.	29.131	29.217	- 0.3
Ιταλ.			
Δ)	13.355	13.377	- 0.2
ν Ίαπω.			
ν)	105.465	107.070	- 1.5
U	201.940	202.890	- 0.5

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Διακυμάνσεις τιμών Κυριότερων Χρηματι-

	25.6.90	24.7.90	Διαφ. %
στηρίων			
Dow Jones			
(N.Y.)	2881.0	2901.0	+ 0.7
Fin. Times			
(Λονδ.)	2398.5	2360.9	- 1.6
Dax (Φραγκ.)	1896.2	1938.0	+ 2.2
CAC (Παρίσι)	542.9	536.2	- 1.2
Nikkei (Τό-			
κιο)	31124	31702	+ 1.9
S.S.I. (Ζυρίχης)	676.0	674.4	- 0.2
Αθηνών	1491.8	1533.2	+ 338.9

στρέβλωση των γεγονότων.

Ευχαριστώ
ΘΑΝΑΣΗΣ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ
Πρόεδρος ΠΕΜΕΝ

Πειραιάς, 23.7.90

Σημ. Συντ.: Τά «Ναυτικά Χρονικά» ποτέ δεν άρ-
νήθηκαν τον καλόπιστο διάλογο και αυτό όφειλε
νά τό γνωρίζει ό κ. Σταματόπουλος. Έν πάση περι-
πτώσει, από την επιστολή του κ. Σταματόπουλου
προκύπτει ότι έμείς και αυτός βλέπομε τά πράγ-
ματα υπό έντελώς διαφορετικό πρίσμα. Βεβαίως,
ποτέ τά «Ναυτικά Χρονικά» δεν έπιχαίρουν γιατί
έπιβεβαιώνονται από τά πράγματα οι προβλέψεις
τους που στηρίζονται σέ μία άπλή λογική, στή λο-
γική νά υπάρχουν πλοία στά χέρια των Έλλήνων
γιά νά μπορούν νά εργάζονται οι ναυτικοί μας και
νά εξασφαλίζονται και οι άναγκαίοι πόροι γιά τά
Ταμεία τους.

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΑΠΟ- ΚΤΗΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Παρακολουθώ μέ μεγάλο ένδιαφέρο και
προσοχή, ως άξιωματικός Ε.Ν. πού δεν έχω
έξαντλήσει την βαθμολογική ιεραρχία της
ειδικότητάς μου, τίς προσπάθειες πού κατα-
βάλλετε, γιά τίς όποιες κι εγώ μέ την σειρά
μου συχαίρω κι ευχαριστώ, γιά νά αποδεί-
ξετε και πείσετε τούς άρμόδιους ότι, όπως
διαμορφώνεται ή κατάσταση της ναυτιλίας
μας, επιβάλλεται, μεταξύ άλλων, νά παρα-
σχεθεί στός ναυτικούς τό δικαίωμα ύπολο-
γισμού του χρόνου ύπηρεσίας πού διανύ-
ουν σέ πλοία μέ ξένη σημαία, μή συμβεβλη-
μένα μέ τό ΝΑΤ, γιά την άπόκτηση άποδει-
κτικών ναυτικής ικανότητας, κι όχι μόνο ως
χρόνος άσφάλισης στό ΝΑΤ.

Μέ την ίδια προσοχή διαβάζω και τίς έπι-
στολές των ένδιαφερομένων, πού κατά και-
ρούς φιλοξενούνται στίς στήλες του έγκρι-
του περιοδικού σας και στό περιοδικό της
ΠΕΠΕΝ, μέ τίς όποιες άγωνίζονται κι αυτόι
γιά τον ίδιο σκοπό.

Σ' αυτές διαπίστωσα, μέ λύπη μου, τό άγ-
χος των συναισθημάτων της πικρίας και της
άγωνίας πού τούς διακατέχει και τά ψυχο-
λογικά προβλήματα πού θά πρέπει νά άντι-
μετωπίζουν οι άπ' αυτούς περισσότερον
εύαίσθητοι και μέ αύξημένες οικογενειακές
και κοινωνικές ύποχρεώσεις, γιατί παρεμ-
ποδίζεται ή σταδιοδρόμησή τους από έλλει-
ψη θέσεων εργασίας σέ πλοία τά όποία πλη-
ρούν τίς από τον νόμο όριζόμενες προϋπο-
θέσεις γιά την άπόκτηση των άνωτέρω άπο-
δεικτικών.

Κι άν και έχουν κάνει οι ένδιαφερόμενοι
λογικές και έφικτές, κατά περίπτωση, προ-

κανοποίηση αίτημάτων όπως άναμόρφωση
των συντάξεων, ίκανοποίηση των αίτημάτων
γιά αύξηση των συντάξεων πλοίαρχων και
Α' μηχανικών στό 80%.

Σέ ότι αφορά την ένεργοποίηση του ΚΕ-
ΑΝ, αυτή έντάσσεται μέσα στά κίνητρα πού
πρέπει νά δοθούν μαζί μέ μία σειρά άλλα
γιά τά όποία έχουμε κάνει συγκεκριμένες
προτάσεις, γιά την είσοδο νέων στό έπάγ-
γελμα και την παραμονή τους σ' αυτό.

Όσο γιά τον ύπαινιγμό σας, ότι ούδόλως
άντέδρασα όπως λέτε, στην μή ύλοποίηση
της άπόφασης Άλεξανδρή από τον τότε
Πρόεδρο του ΝΑΤ, σχετικά μέ την έξόφληση
των εισφορών κατά τρίμηνο και την χορήγη-
ση όριστικού φύλου έκκαθάρισης, θέλω νά
σάς γνωρίσω άν και πιστεύω ότι πολύ καλά
τό γνωρίζετε, ότι δεν χαρίζομαι σέ κανέναν
και γιά τίποτα.

Τίς θέσεις μου ύπαγορεύουν τά συμφέ-
ροντα των ναυτεργατών και των άσφαλιστι-
κών τους ταμείων και τίποτα άλλο και αυτό
πιστεύω ότι τό γνωρίζετε πολύ καλά, τά δέ
πρακτικά των συνεδριάσεων του Διοικητι-
κού Συμβουλίου του ΝΑΤ τά όποία πιστεύω
ότι πάντα έχετε στή διάθεσή σας, όπως τά έ-
χω και εγώ γιά κάθε συνάδελφο δείχνουν
την πραγματική εικόνα των θέσεων του κάθε
ένός στο Δ.Σ. του ΝΑΤ.

Τελειώνοντας θέλω νά σημειώσω ότι από
πλευράς μου και αυτό πού εκπροσωπώ θεω-
ρώ πολύ θετικό την δημοσίευση έκατέρωθεν
των θέσεων γιάτί συμβάλλει θετικά στην δια-
μόρφωση γνώμης, άρκεί νά μήν γίνεται δια-

ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙ- ΚΩΝ» ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΤΗΣ Ε.Μ.Ε.Ν.

Ίριε Διευθυντά,

Κατ' άρχή, θέλω νά σάς ευχαριστήσω γιά
ν άναφορά σας στό τεύχος των Ναυτικών
Χρονικών της 15ης Ιούλη πάνω στίς θέσεις
ίς γιά την έξυγίανση των οικονομικών του
ΑΤ.

Γιά τό σχόλιό σας, ότι δεν θα ύπάρξουν
οία εάν υιοθετηθεί ή πρότασή μας γιά αύ-
ση των εισφορών των έφοπλιστών, είναι
βαία μία έκτίμηση πού κάνετε, την όποία
ίως γιά μία σειρά λόγους, έμείς δεν συμ-
ριζόμαστε. Καί έπειδή όπως λέτε δεν
τορείτε νά άντιληφθείτε σέ τί θά συμβάλει
ήν άντιμετώπιση του προβλήματος του
ΑΤ ή άπαγόρευση της ναυτολόγησης των
ινταξιούχων, σάς λέμε ότι είναι σέ άμεση
έση μαζί μέ άλλα μέ την δυνατότητα πού
νει νά ύψώνουν την ξένη σημαία άφοϋ
ησιμοποιοϋν αυτά τά πληρώματα, σ' αυ-
τό του είδους τά πλοία.

Η χρησιμοποίηση των συνταξιούχων στε-
ί πόρους από τό ΝΑΤ, άφοϋ σέ άντίθεση
ρίπτωση θά άναγκάζόντουσαν νά χρησι-
μοποιήσουν έν ένεργεία ναυτικούς. Άκόμα
χρησιμοποίηση των συνταξιούχων είναι έ-
ζήμια και γι' αυτούς τούς ίδιους άφοϋ
όσκαира «λύνει» κάποιο τους πρόβλημα
ατί ή άποδυνάμωση του ΝΑΤ σημαίνει κα-
λωση των συντάξεων, σημαίνει την μή ι-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480
or 3121843, 3129735, 3121616 — Telefax: (54) 1/3136683
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRE

τάσεις για την επίλυση του θέματος που τους απασχολεί, οι αρμόδιοι αδιαφορούν, περιοριζόμενοι μόνο να παρέχουν, όταν αχλούνται, υποσχέσεις καθυσταστικές τις οποίες, όμως, δεν έχουν άκμα υλοποιήσει, αλλά ούτε πρόκειται, κατά την γνώμη μου, να το πράξουν, αν ληφθεί υπόψη ο χρόνος που έχει παρέλθει από την πρώτη έγγραφη υπόσχεσή τους (Αύγ. 1988).

Οι από αυτούς θιγόντες από την εφαρμογή του μέτρου της ανακύκλωσης εργασίας, κατά 'Ιούλιο 1983, προτείνουν να τους παρασχεθεί, για την πιο πάνω αίτεια, το δικαίωμα συνυπολογισμού, στην 9μηνη υπηρεσία που διανύθηκε από της άνωτέρω χρονολογίας μέχρι και το 1985 σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, από τα οποία απολύθηκαν υποχρεωτικά με την συμπλήρωση αυτής της υπηρεσίας, που διανύθηκε αναγκαστικά κι όχι εκούσια, σε πλοία με ξένη σημαία, μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, από το 1986, που άρχισε να γίνεται προβληματική ή ναυτολόγησή τους σε ελληνικά ή συμβεβλημένα πλοία, μέχρι και το 1988, εφόσον αυτή η υπηρεσία έχει ασφαλισθεί στο ΝΑΤ.

Για όσους αντιμετωπίζουν και σήμερα το ίδιο πρόβλημα λόγω της γνωστής συρρίκνωσης του έμπορικου στόλου μας, προτείνεται το εν λόγω δικαίωμα να συναρτάται με την εκάστοτε αριθμητική δύναμη αυτού, δηλ. να χορηγείται, ή να καταργείται, ή να επαναχορηγείται όταν θα επαναλαμβάνεται παρόμοια κατάσταση.

Πέραν των άνωτέρω διαπίστωση ότι, το πιο πάνω δικαίωμα παρέχεται με «ευεργετική» ρύθμιση, ονομαστική όπως την αποκαλούν, στους επαναπατριζόμενους πολιτικούς πρόσφυγες, οι οποίοι ασφαλώς δεν θα έχουν εισάγει συνάλλαγμα στην χώρα μας, με μόνο την προσκόμιση των αποδεικτικών του προς το αυτό απαιτούμενου χρόνου υπηρεσίας,

χωρίς να επιβάλλεται η ασφάλισή της στο ΝΑΤ. (Βλέπε «Πλοιαρχική 'Ηχώ», 'Απρ. 1990, σελ. 25).

Νομίζω ότι, αν αληθεύουν τα άνωτέρω, λόγοι ίσης μεταχείρισης και χρηστής διοίκησης επιβάλλουν να ρυθμισθεί ανάλογα το αίτημα και των άνωτέρω κατηγοριών ναυτικών ή τουλάχιστον αυτών που έθλησαν από τα μέτρα της ανακύκλωσης εργασίας, γιατί αντίθετα θα πραχθεί εκδήλητη αδικία και προνομιακή μεταχείριση ίδια σε βάρος των τελευταίων, των οποίων η περίπτωση ταυτίζεται με των επαναπατριζόμενων, όποτε αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί και πρωτοφανές για την πολιτική του ΥΕΝ.

Έχω την γνώμη ή οποία θα πρέπει να τύχει προσοχής, ότι δεν απέχει πολύ ο καιρός κατά τον οποίον οι αξιωματικοί Γ' και Β' θα προβληματίζονται για την ναυτολόγησή τους και στα μη συμβεβλημένα πλοία λόγω έλλειψης θέσεων εργασίας και σ' αυτά η προσφορά ασύμφορων αποδοχών, γιατί θα προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με μειωμένες αποδοχές οι συνταξιούχοι, των οποίων ο αριθμός θα αυξηθεί όταν πιστέψουν ή βεβαιωθούν ότι θα πραγματοποιηθεί η φημολογούμενη αύξηση του όριου ηλικίας συνταξιοδότησης, παρά το ότι η κείμενη νομοθεσία δεν επιτρέπει την ναυτολόγησή τους ή την επιτρέπει με προϋποθέσεις, ή οποία όμως, δεν έχει τύχει εφαρμογής.

Από τα όσα διαπίστωση και γνωρίζω, συλλάγω, ότι:

Η Πολιτεία άθετεί υποσχέσεις και παραιρέσεις που έδιδε όταν μας καλούσε να ακολουθήσουμε το ναυτικό επάγγελμα και έγγυατο «λαμπρό» μέλλον, το οποίο σήμερα παρεμποδίζει με αδικαιολόγητο τρόπο, με συνέπεια να αναγκάζει αρκετούς από έμάς στην αλλαγή επαγγέλματος, αδιαφορούσα για τις δαπάνες που της στοίχισε η εκπαί-

δευσή μας, για τους κόπους που ύποβκαμε και τους κινδύνους που διατρέχουν για την επαγγελματική κατάρτισή μας.

Τό ΥΕΝ παραμένει άμετακίνητο σε «ρασμένα συστήματα και μεθόδους» σίας που εγκαταλείπονται από τις άνασόμενες χώρες λόγω των ραγδαίων εξελίξεων σε όλους τους χώρους εργασίας, δεν προσαρμόζεται σ' αυτές, αντί, όπως έπρεπε, να τις προλαμβάνει, για να μιμουργούνται ζητήματα με τις άπ' αυτές ζήμιες συνέπειες γι' αυτό και τους πολίτες.

Τελειώνοντας θα μεταφέρω στην 'Ερπή που χειρίζεται τό θέμα τις άπόψεις δικηγόρου μου πάνω σ' αυτό. Κατά την γνώμη του θα πρέπει να έσθαι αν δημιουργείται άστική ευθύνη τόν κ. 'Υπουργό άπό παραλείψεις του, κολούθως, αν ή διάταξη που προβαίνει, την άπόκτηση άποδεικτικών ναυτικής ιτήτας, σε διάρκεια μεταξύ χρόνου ύπσας που διανύεται σε πλοία ελληνικής κότητας ή συμβασιούχα άδιακρίτως έθτητας και έκείνης σε ξένης έθνικότητα και άντισυνταγματική, ή οποία πρέπει ναί.

Γιατί ή άνωτέρω διάκριση συνεπάγ διαφορετική μεταχείριση μεταξύ εργαζών που άνήκουν στην ίδια κατηγορία προσφέρουν τις ίδιες υπηρεσίες της ειτήτας τους στις λειτουργικές άνάγκες πλοίου κάτω άπό τις ίδιες συνθήκες έσας, παρεμπόδιση της βαθμολογικής έλξης των ναυτικών και περιορισμό τοί καιώματος έπιλογής έργοδότη. 'Εκ δέ τιτι τό ναυτικό επάγγελμα είναι κατ' έξοχίλεύθερο, στο όποιο προέχει τό στοιχείο προσωπικής έμπιστοσύνης του ναυτιπρός τόν πλοιοκτήτη, δεν συντρέχουν ιχρώντες λόγοι δημόσιου συμφέροντος να δικαιολογούν την θέσπισή της.

'Ελπίζω ή παρούσα να τύχει άπαντήσε-

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.

TEL: 071-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 071-621 9755.

για να πληροφορηθούν υπεύθυνα οι ενδιαφερόμενοι αν πρόκειται να δοθεί ή επιβαλλόμενη στο θέμα τους λύση και να παύσουν να αγωνιούν αυτοί και οι οικογένειές τους, άλλως να αποφασίσουν πως θα πρέπει να ενεργήσουν αν συνεχισθεί ή σημερινή κατάσταση.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία.

Μετά τιμής
ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ
Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 17 Ιουλίου 1990

Σημ. Συντ.: Ασφαλώς πρέπει να υπάρξει απάντηση για αυτό το τεράστιο, κατά την αντίληψή μας θέμα και όχι μόνον από το ΥΕΝ. Πρέπει να πουν δημόσια τις απόψεις τους οι οικείες Ένώσεις Έφοπλιστών, καθώς και οι Ένώσεις Πλοιάρχων και Μηχανικών — δεν μπορεί κανένας, πλέον, να κρύβεται πίσω από το δάκτυλό του.

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Στην σελίδα 24 της Κυριακάτικης Καθημερινής της 24 Ιουνίου, κάτω από τον τίτλο «Άργος Θάνατος για τις άκτες» υπάρχει με κεφαλαία γράμματα ο υπότιτλος: «Άσυνεδοτοι πλοίαρχοι...» που οφείλουν να μολύνουν τις παράλεις με πετρελαιοκηλίδες». Και όπως αναφέρεται οι κυρώσεις για τον πλοίαρχο είναι ποινικές, διοικητικές, πειθαρχικές, θα του παίρναμε και το κεφάλι, αλλά θα μέναμε χωρίς καπετάνιους. Τον καυμένο τον κύριο πλοίαρχο, μία ζωή τον έχουν ταραξεί στην άδικη σφαλίδα. Για όλα αυτός φταίει. Πέταξε ο Μπαγκλαντέζος λάδας στη βάρδια τα σεντινόνερα στη θάλασσα από λάθος του ή γιατί έτσι του είπε ο δεύτερος μηχανικός, φταίει ο καπετάνιος. Σκοτώθηκε ο ηλεκτρολόγος στο μηχανοστάσιο, τιμωρήθηκε άγρια ο πλοίαρχος, που ως σημειωθεί, την ώρα του ατυχήματος ήταν στο γραφείο του πράκτορα για δουλειές.

Πληρώνει στο NAT τα μαλλιά της κεφαλής του για να πάρει σύνταξη το 80% του μι-

σθοῦ του και με τό έτσι θέλω του δίνουν τό 60%.

Όποιαδήποτε άλλη επαγγελματική τάξη θα είχε κάνει τον κόσμο άνω κάτω για την φανερά κοροϊδία και άδικία, οι πλοίαρχοι έχουν φαίνεται έθιστεί στο «σφάξε με Άγ μου ν' αγιάσω». Βρίσκουν υπεράριθμους επιβάτες στα άκτοπλοϊκά πλοία, προστιμάρουν τον καπετάνιο σαν να εξέδωσε εκείνος τα επιπλέον εισιτήρια κι όχι τό πρακτορείο. Κι οι άρχές που έλέγχουν την επιβίβαση, είναι άμέτοχες στην παράβαση. Χάνεται ένα καράβι για χίλιους δυό λόγους, ακόμα δέν ξέρουμε καλά καλά τί έγινε και βρήκαμε όλοι οι σοφοί ποίος φταίει; Ποίος; Μά φυσικά ο καπετάνιος.

Άς ξαναγυρίσουμε όμως στο θέμα μας για την μόλυνση της θάλασσας. Κύριοι που διαβάζετε τούτο τό κείμενο, να είστε σίγουροι ότι δέν υπάρχει Έλληνας πλοίαρχος που συνειδητά θά μολύνει την θάλασσα. Άν γίνεται, σίγουρα είναι έν' άγνοια του ή σέ περίπτωση που «καθίζει» τό καράβι, από σφάλμα του ή από άνωτέρα βία. Συνειδητά τό άποκλείω άφού πιστεύω ότι ο ναυτικός γενικά άγαπάει την θάλασσα, την σέβεται, την πονάει, είναι ένα μέρος της ζωής του.

Μέ έκτίμηση
ΜΑΡΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΙΔΗΣ
Λάσκου 2, Π. Ψυχικό

29 Ιουνίου 1990.

ΤΟ ΣΥΓΓΡΑΦΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΣΤΑΜΑΤΗ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Χωρίς ούτε μέ τό παραμικρό να θέλω να παραγνωρίσω την άξία και τις ικανότητες των συναδέλφων του στίς τελευταίες προαγωγές του Λιμενικού Σώματος, ζητώ να μου επιτραπεί να πώ μερικά δίκαια λόγια για ένα συνάδελφό μου (στά Γράμματα και την Ίστορία) του κ. Κώστα Σταμάτη που προήχθηκε τελευταία σε άρχιπλοίαρχο. Ό κ. Σταμά-

της έχει πολύ ύψηλή θέση στον πνευματικό κόσμο της χώρας μας. Είναι, βέβαια, λιμενικός αξιωματικός άψογος, μέ λαμπρή υπηρεσιακή σταδιοδρομία, αλλά συγχρόνως προσέφερε και προσφέρει μεγάλες υπηρεσίες και στην Τέχνη και τη Διάνοξη. Θά υπενθυμίσω τά πολλά ποιητικά βιβλία του μέ παραδοσιακό στίχο, τό σύστημα μπορώ για την βουκολική μας ποίηση — άνεπανάληπτο, μοναδικό έργο — θά θυμίσω τά ώραια πεζογραφήματά του μέ ναυτικές υποθέσεις — πρόσφατη είναι ή έκδοσή του για τό ταξίδι των μεταναστών μας στην Αυστραλία μέ ύπερωκεάνιο (τό άλησμόνητο «Πατρίς» του Χανδρή) — την Ιστορία της νήσου Αίγινας — και τόσα άλλα που άνεξάντλητα δουλεύει και παρουσιάζει, ακούραστος πάντα και νεανικότατος. Αύτά είναι μία μικρή άναφορά στο έργο του, αλλά θέλω να τονίσω την έξοχη προσφορά του μέ τό περιοδικό του «Παγκόσμιος Συνεργασία» που μόνος, μέ τις δικές του μόνο δυνάμεις, εκδίδει έδώ και άρκετά χρόνια και είναι αυτό τό λογοτεχνικό περιοδικό κάτι άλλο, δημοσιεύονται λογοτεχνήματα και μεταφράσεις από όλα τά μέρη του κόσμου και από τις αξιολογότερες λογοτεχνίες της σημερινής εποχής. Πολλά Έλληνικά έργα δίνονται σε άγγλική, ιταλική, γαλλική κλπ. μετάφραση και, έκ παραλήλου παρουσιάζονται μεταφράσεις και άναφορά από τά λογοτεχνικά νηπώτατα δημιουργήματα του σύγχρονου κόσμου.

Είναι δηλαδή μία πρωτότυπη εργασία — και συνεργασία — που μάς έλειπε και μάς τη δίνει τώρα ό κ. Σταμάτης που είναι και ό ίδιος αξιόλογος και πλούσιος ποιητής. Έτσι από τον Πειραιά πιά έχουμε σήμερα ήγετικές μορφές στη σύγχρονη λογοτεχνική και πνευματική ζωή του τόπου, έχουμε και τον Πειραιώτη κ. Ε.Ν. Μόσχο που διευθύνει τώρα από καιρό την «Νέα Έστία» τό πιο παραδοσιακό και παλιό φιλολογικό μας περιοδικό στην Έλλάδα. Όστε ούτε άναυτοι είμαστε, ούτε άμουσοι και άφιλόδογτοι οι άνθρωποι των λιμενικών χώρων.

Φιλικότατα
Κ.Ν. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Πάτρα, 11/7/90

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, FILONOS & 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

‘Η 34η διάσκεψη τής διεθνούς ενώσεως ναυτικού δικαίου

Τού κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΥ, Προέδρου τής ‘Ελληνικής ‘Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου

‘Από 24 έως 29 ‘Ιουνίου πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι, στο παραδοσιακό Grand Hotel, η 24η Διάσκεψη τής Διεθνούς ‘Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου (International Maritime Committee ή Comité Maritime International = C.M.I.), τής γνωστής επιστημονικής οργανώσεως, η οποία από τής ιδρύσεώς της τό έτος 1897 έχει πρωτοστατήσει στην ένοποίηση του ναυτικού δικαίου. ‘Η ‘Ελλάδα μετέχει στην Διεθνή ‘Ενωση διά τής ‘Ελληνικής ‘Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου.

Τέσσερα θέματα συζητήθηκαν στο Παρίσι σέ ισάριθμες επιτροπές: α) ‘Ομοιόμορφοι Κανόνες γιά τά Sea Waybills, β) ‘Ενοποίηση του Δικαίου τής Θαλασσίας Μεταφοράς ‘Εμπορευμάτων στην δεκαετία του 1990, γ) ‘Ηλεκτρονική Μεταβίβασις Δικαιωμάτων επί Μεταφερομένων Πραγμάτων και δ) ‘Αναθεώρησις του Κανόνος VI των Κανόνων τής ‘Υόρκης και ‘Αμβέρσας.

‘Η ‘Ελληνική ‘Ενωσις Ναυτικού Δικαίου συμμετέσχε ένεργώς μέ ομάδες εργασίας σέ όλες τίσ ‘Επιτροπές και στην τελική συνεδρίαση στην όλομέλεια, προσπαθώντας όπως πάντα νά διασφαλίσει τά συμφέροντα τής ελληνικής ναυτιλίας. Πρέπει νά σημειωθεί ότι όλη ή προσπάθεια γίνεται επί ιδιωτικού επιπέδου μέ έξοδα αποκλειστικώς των μελών τής ‘Ενώσεως πού μετέχουν τής αποστολής. Καί βεβαίως τά μέλη τής ‘Ενώσεως προσπάθησαν εύσυνειδήτως μέ όσες και όποιες ικανότητες και δυνάμεις διέθετε ό καθένας τους νά ληφθούν αποφάσεις πού θά είναι συμφέρουσες γιά τήν ‘Ελληνική Ναυτιλία.

‘Αναρωτιέται όμως κανείς κατά πόσον οί διαχειριζόμενοι τά συμφέροντα τής μεγάλης ‘Ελληνικής Ναυτιλίας έχουν έντοπίσει τίσ νέες επαναστατικές αλλαγές πού γίνονται στο χώρο του Δικαίου πού άφορά τίσ Διεθνείς Θαλάσσιες Μεταφορές.

‘Ακολουθεί σύντομη περίληψη των αποφάσεων πού ελήφθησαν:

α) ‘Ομοιόμορφοι Κανόνες γιά τά Sea Waybills

Στήν ‘Επιτροπή αυτή συμμετείχαν ένεργά περίπου 60 μέλη έθνικών ‘Ενώσεων Ναυτικού Δικαίου από 25 χώρες. Στήν ‘Επιτροπή αυτή έκ μέρους τής ‘Ελληνικής αντιπροσωπείας συμμετείχε ό δικηγόρος κ. Νικ. Σκορίνης.

‘Η ‘Επιτροπή συνεδρίασε τρεις ήμέρες πρωί και άπόγευμα και άσχολήθηκε μέ τήν λεπτομερή συζήτηση ενός Σχεδίου όμοιόμορφων κανόνων γιά τά Sea Waybills, τό όποιο είχε προετοιμασθεί και είχε διανεμηθεί πρό όλίγων μηνών στα μέλη των ‘Εθνικών ‘Ενώσεων Ναυτικού Δικαίου γιά μελέτη. Αυτό τό Σχέδιο είχε συνταχθεί μετά από εργασία 3-4 χρόνων από ομάδα αντιπροσώπων έθνικών ‘Ενώσεων υπό τήν προεδρία του ‘Αγγλου δικαστού Λόρδου Antony Lloyd, ό όποιος προήδρευσε και σέ όλες τίσ συνεδριάσεις των εργασιών αυτής τής ‘Επιτροπής στο Παρίσι. Γιά τή προετοιμασία του Σχεδίου οί έθνικές ‘Ενώσεις είχαν υποβάλει άπόψεις, σχόλια και παρατηρήσεις. Τέτοιες, είχε υποβάλει και ή ‘Ελληνική ‘Ενωση Ναυτικού Δικαίου, πολλές από τίσ όποιες είχαν ληφθεί υπόψη κατά τήν σύνταξη του Σχεδίου.

‘Αποτέλεσμα των εργασιών αυτής τής ‘Επιτροπής στο Παρίσι ήταν ή συμφωνία των μελών σέ ένα κείμενο ‘Ενιαίων Κανόνων πού όνομάστηκε «CMI Uniform Rules for Sea Waybills» (όπου CMI σημαίνει Comité Maritime International). Τό κείμενο των ‘Ενιαίων αυτών Κανόνων υποβλήθηκε γιά συζήτηση και έγκριση στην ‘Ολομέλεια τής Διασκέψεως τήν τέταρτη εργάσιμη ήμέρα, και πράγματι ένεκρίθη μέ ελάχιστες διορθωτικές επεμβάσεις.

Τό κείμενο αυτών των ‘Ενιαίων Κανόνων αποτελείται από όκτώ (8) άρθρα πού προβλέπουν, μεταξύ άλλων, τά περί του πεδίου εφαρμογής αυτών των Κανόνων, τά περί των δικαιωμάτων και

ύποχρεώσεων των συμφωνούντων παχθούν σ’ αυτούς τούς κανόνες, τήν τήν δικαιοσύνη έλέγχου και δός όδηγιών γιά τήν τύχη των μεταφερών πραγμάτων, τά περί παραδός αυτών των πραγμάτων εις τόν νομιοποιούμενο παραλήπτη κ.ά.

Οί Κανόνες γιά τά Sea Waybills, αποτελούν σχετικά νέο θεσμό σι καιο των μεταφορών και του έμπο γενικώτερα, θά ισχύουν όταν και μ όταν τά ενδιαφερόμενα μέρη γιά μεταφορά κάποιου έμπορεύματος φωνήσουν νά διέπονται από αυτούς υπό τήν αυστηρά προϋπόθεση βεβς ότι ή μεταφορά δέν καλύπτεται φορτωτική ή ισοδύναμο έγγραφο.

Γιά τό Sea Waybill δέν δόθηκε έτμος όρισμός, αλλά μπορούμε νά π με λίγα λόγια ότι αυτό αποτελεί τή πόδειξη παραλαβής έκ μέρους τοί ταφορέα κάποιου έμπορεύματος κάποιον φορτωτή μέ σκοπό νά τό δώσει σέ κάποιον συγκεκριμένο π λήπτη. ‘Αξιοσημείωτο είναι ότι ή εύ του μεταφορέως μέ Sea Waybill πρός τήν παράδοση, έξαντλείται μ παράδοση του έμπορεύματος στον κεκριμένο παραλήπτη πού συμφων κε, είτε είναι κύριος είτε όχι, του έ ρεύματος, και αυτό αποτελεί μιά άπ βασικές διαφορές του Sea Waybill τήν παραδοσιακή Φορτωτική.

Γίνεται επίσης σύμφωνα δεκτό ό Sea Waybill δέν αποτελεί αξιόγρ και δέν ένσωματώνει σέ καμιά ι πτωση τίτλο επί του περιγραφόμεν αυτό έμπορεύματος, γι αυτό κιόλας είναι ποτέ διαπραγματεύσιμο. Τό Waybill διευκολύνει σημαντικά τή σφάλεια και ταχύτητα των συνα γών, ιδιαίτερα στίς περιπτώσεις π μεταφορά γίνεται γιά λογαριασμό κεκριμένου φορτωτού και συγκεκρι νου παραλήπτη, χωρίς τήν πρόό των μερών νά μεταβιβασθεί τό έ ρευμα ενώ εύρίσκεται υπό διαμετα σή.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602
TELEFAX: 805 5422
TELEPHONE: 8055042-43

β) 'Ενοποίηση του Δικαίου της Θαλάσσιας Μεταφοράς 'Εμπορευμάτων στην δεκαετία του 1990

Στην 'Επιτροπή αυτή συμμετείχαν οι κ.κ. Π. 'Αβραμέας, Γ. Ρεδιάδης και Π. Σωτηρόπουλος (Πρόεδρος της 'Ελληνικής 'Ενώσεως).

'Η ευθύνη του Θαλάσσιου μεταφοράς πραγμάτων ρυθμίζεται στις περισσότερες χώρες από την διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών του 1924, γνωστή ως «Κανόνες της Χάγης». 'Η 'Ελλάς, χωρίς να έχει κυρώσει τη σύμβαση, έχει εισαγάγει την ουσιαστική της ρύθμιση στον Κώδικα 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

'Η σύμβαση έχει τροποποιηθεί με το Πρωτόκολλο του 1968, γνωστό ως «Κανόνες του Visby» και με το Πρωτόκολλο του 1979, το οποίο εισήγαγε τα «ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα» ως μονάδα υπολογισμού του ποσού, στο οποίο περιορίζεται εκάστοτε ή τυχόν ευθύνη του μεταφορέα. Οι Κανόνες της Χάγης ή οι τροποποιημένοι Κανόνες Χάγης — VISBY αποτελούν σήμερα ισχύον δικαίωμα σε όλες τις ναυτιλιακές αλλά και σε πολλές μη ναυτιλιακές χώρες.

Όμως το 1978 κατηρτίσθη και υπεγράφη στο 'Αμβούργο με πρωτοβουλία του ΟΗΕ, και ειδικότερα της UNITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) μία νέα διεθνής σύμβαση περί ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα εμπορευμάτων, γνωστή έκτοτε ως «Κανόνες του 'Αμβούργου», ή οποία έπαυξάνει ουσιαστικά την ευθύνη του μεταφορέα. 'Η σύμβαση αυτή δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ, διότι δεν έχουν συμπληρωθεί οι απαιτούμενες εικοσι κυρώσεις, αναμένεται όμως ότι το 1990 θα συμβεί πολύ σύντομα και πολλά κράτη θα αντιμετωπίσουν τότε το δίλημμα αν θα διατηρήσουν τους Κανόνες Χάγης — VISBY ή θα προσχωρήσουν στους Κανόνες του 'Αμβούργου.

'Η Διεθνής 'Ενωση Ναυτικού Δικαίου έμελέτησε το ζήτημα αν είναι αναγκαία ή σκόπιμη η τροποποίηση ώρισμένων διατάξεων των Κανόνων Χάγης — VISBY, προκειμένου να εξυπηρετηθούν καλύτερα οι σύγχρονες ανάγκες χωρίς

νά υιοθετηθούν οι Κανόνες του 'Αμβούργου.

Στη Διάσκεψη υπεβλήθη μία εισηγητική έκθεση περί των ζητημάτων αυτών ή οποία και αποτέλεσε τη βάση των συζητήσεων.

Κεντρικό θέμα της συζητήσεως ήταν αν θα πρέπει να διατηρηθεί ή απαλλαγή του μεταφορέα από της ευθύνης του εν περιπτώσει σφάλματος του πλοιάρχου περί την διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου (ναυτικό πταίσμα) και εν περιπτώσει πυρκαϊάς (άρθρο 138 ΚΙΝΔ). Με μεγάλη πλειοψηφία αποφασίσθη ότι πρέπει να διατηρηθεί ή απαλλαγή στην περίπτωση πταίσματος περί την διακυβέρνηση και στην περίπτωση της πυρκαϊάς. Με μικρότερη πλειοψηφία αποφασίσθη ή διατήρηση της απαλλαγής στη περίπτωση σφάλματος περί τον χειρισμό του πλοίου.

Μεταξύ των λοιπών θεμάτων που συζητήθηκαν είναι ή Identity of the Carrier (προτάθηκε ή εις ολόκληρον ευθύνη του συμβαλλομένου μεταφορέα και του πραγματικού μεταφορέα), ή εφαρμογή των Κανόνων Χάγης — VISBY ανεξαρτήτως αν έχει εκδοθεί φορτωτική, ή φόρτωση στο κατάρτημα (νά επιτρέπεται όταν το αυτο συνηθίζεται και εν πάση περιπτώσει προκειμένου περί εμπορευματοκιβωτίων μεταφερομένων επί ειδικού πλοίου), ή παρέκκλιση (νά εξακολουθήσει να επιτρέπεται τόσο προς διάσωση προσώπων, όσο και προς διάσωση πραγμάτων) και ή αποζημίωση για καθυστέρηση (νά υπαχθεί στη ρύθμιση των Κανόνων και να προβλεφθεί περιορισμός της ευθύνης).

γ) 'Ηλεκτρονική Μεταβίβαση Δικαιωμάτων επί Μεταφερομένων Πραγμάτων

Στην αντίστοιχη επιτροπή της Διασκέψεως ή 'Ενωση μας εξεπροσωπήθη από τον κ. Πάνο Μαυρογιάννη, παρηκολούθησαν δέ τις εργασίες της ο κ. Β. Σπηλιόπουλος, ή κ. Μαριέλλα Μαρκανού - Σπηλιοπούλου και ο κ. Δ. Ρεδιάδης, μερικώς δέ και ο Καθηγητής κ. Λεωνίδας Γεωργακόπουλος.

'Η ιδέα της διατυπώσεως κανόνων οι

οποίοι θα ρυθμίζουν τα ανακύπτοντα ζητήματα από την διαφανεσία στην πράξη τάση αντικαταστάσεως των φορτωτικών εγγράφων με ηλεκτρονικώς μεταβιβαζόμενες δηλώσεις και μηνύματα μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, το πρώτον κυρίως ενεφανίσθη στην Διεθνή Διάσκεψη του CMI στην Λισσαβόνα το 1985 κατά την συζήτηση του θεσμού των Sea Waybills. 'Εν συνεχεία εξεπονήθη από υποεπιτροπή του CMI σχέδιο κανόνων με τον τίτλο «'Ενιαίοι Κανόνες για μία ηλεκτρονική φορτωτική, Sea Waybill, ή άλλο έγγραφο μεταφοράς» και στην σχετική εισήγηση ετονίσθη ότι εν όψει της συνεχώς επεκτεινόμενης πρακτικής της χρησιμοποιήσεως στις συναλλαγές της επικοινωνίας με ηλεκτρονικά μέσα ενδείκνυται ή καθιέρωση συστήματος με το οποίο τα οιαδήποτε φορτία θα δύνανται να μεταφέρονται με την κάλυψη ηλεκτρονικώς μεταβιβαζόμενων δηλώσεων, και αντιστοίχως καταρτιζόμενων συμφωνιών με τους απαραίτητους όρους που θα διέπουν την μεταφορά και θα διασφαλίζουν τα δικαιώματα των μερών. 'Ως κύριο επιχείρημα υπέρ της ιδέας αυτής προεβλήθη ότι οι παραδοσιακές φορτωτικές και γενικώς οι συμφωνίες κατηρτίζοντο έγγραφως γιατί άλλος ασφαλής τρόπος δεν υπήρχε μέχρι τότε για την κάλυψη της συγκεκριμένης ανάγκης, ενώ ήδη με τα επιτεύγματα της τεχνολογίας όλοι οι απαραίτητοι όροι και οι δηλώσεις σχετικές με μία συμφωνία μπορούν εξίσου καλώς και με μεγαλύτερη ταχύτητα να διατυπωθούν και να διαβιβασθούν όπου δει με ηλεκτρονικά μέσα.

Τελικώς για την μελέτη και προώθηση του θέματος συνεστήθη υπό του CMI ειδική Διεθνής 'Υποεπιτροπή υπό την προεδρία του Σουηδού Καθηγητού κ. Jan Ramberg, ή οποία συνήλθε σε πρώτη συνεδρίαση στο Λονδίνο τον Μάιο 1989, όποτε ετέθησαν οι άρχες για το σχέδιο των κανόνων που έπρεπε να εκπονηθεί και ώρίσθη όμάς σχεδιάσεως (Drafting Group), εν συνεχεία δέ σε νεώτερη συνεδρίαση της υποεπιτροπής, τον 'Ιανουάριο 1990 στο Παρίσι, έγινε επεξεργασία του εκπονηθέντος σχεδίου

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

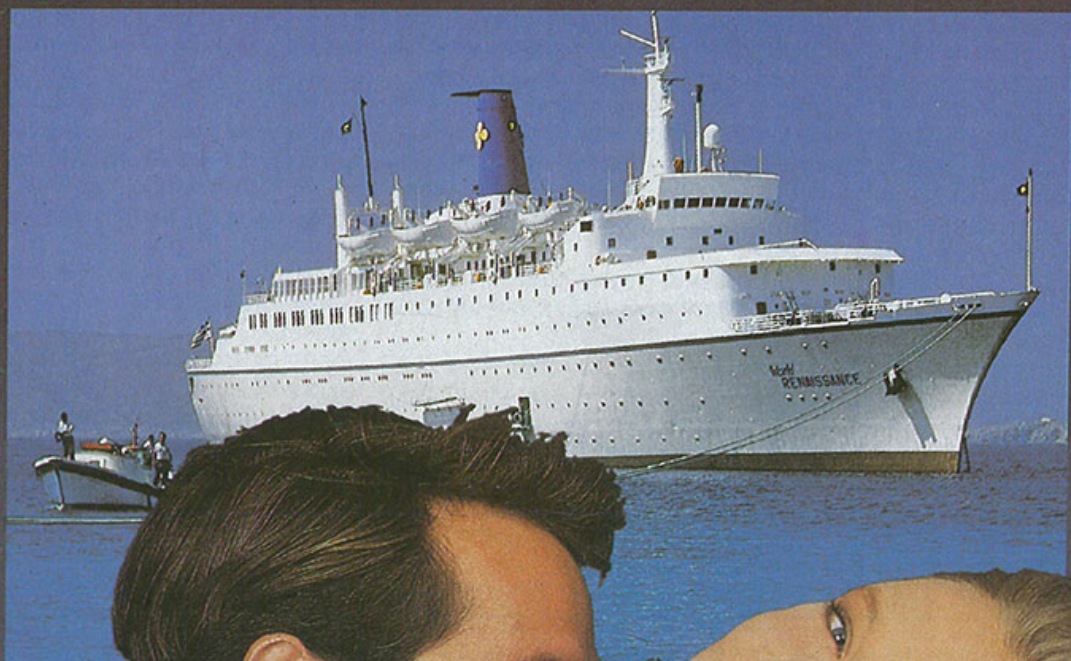
SUN FUN CULTURE IN ONE

TAKE A CRUISE WITH

EPIROTIKI LINES

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS
A WORLD OF CRUISES
A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES
67, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4526.641-9, 4526.782, 4526.756
CABLES: APOTAMIANOS
TLX: EPIR GR 2123302, 212741, 212575



καί εν ὄψει διατυπωθεισών σκέψεων καί παρατηρήσεων ἀπεφασίσθη ἡ διατύπωση νεωτέρου σχεδίου. Τό τελευταῖο αὐτό σχέδιο ἦλθε πρὸς συζήτηση κατὰ τὴν πρόσφατη Διεθνή Διάσκεψη τοῦ CMI στὸ Παρίσι καί τελικῶς ὕστερα ἀπὸ περαιτέρω τροποποιήσεις ἐψηφίσθη ἀπὸ τὴν ὁλομέλεια σύστημα κανόνων, προαιρετικῆς ἐφαρμογῆς ἀπὸ τοὺς συναλλασσομένους στὶς θαλάσσιες μεταφορές, καί ἔλαβε τὸν τίτλο «Κανόνες τοῦ CMI γιὰ τὴν ἠλεκτρονικὴ φορτωτική» (CMI Rules for electronic bills of lading). Καί στὶς δύο ὡς ἄνω συνεδριάσεις τῆς ὑποεπιτροπῆς, τοῦ Μαΐου 1989 καί τοῦ Ἰανουαρίου 1990, ἡ Ἑλληνική Ἑνωση ἐξεπροσωπήθη ἀπὸ τὸν κ. Πάνο Μαυρογιάννη καί στὴν δεύτερη ἐξ αὐτῶν καί ἀπὸ τὸν κ. Παῦλο Ἀβραμέα.

Τό πλέον ἐνδιαφέρον χαρακτηριστικὸ τῶν Κανόνων αὐτῶν, ὅπως ἐκτίθενται στὰ 11 ἄρθρα τοῦ τελικοῦ κειμένου, εἶναι ὁ τρόπος μεταβιβάσεως τοῦ δικαίωματος ἐπὶ μεταφερομένων φορτίων, πού ἐπιτυγχάνεται μέ σύστημα κωδικοῦ σήματος ἢ κλειδός (private key) ἀποτελούμενο ἀπὸ συνδυασμὸ ἀριθμῶν καί/ ἢ γραμμάτων τὸ ὁποῖο ὁ μεταφορέας ἐκδίδει ἀρχικῶς στὸν φορτωτὴ μέ τὴν παραλαβὴ τοῦ φορτίου καί ἀποτελεῖ οὕτως εἰπεῖν τὸν τίτλο ἐπὶ τοῦ φορτίου αὐτοῦ, ἐπὶ τῇ δηλώσει δὲ τοῦ φορτωτοῦ ὅτι τὸ δικαίωμα αὐτὸ μεταβιβάζεται σὲ ἄλλο πρόσωπο ὁ μεταφορέας, ἀφοῦ γίνουν οἱ ἀπαραίτητες ἐπαληθεύσεις τῆς δηλώσεως αὐτῆς, ἀκυρώνει τὸν κωδικὸ αὐτόν καί ἐκδίδει νέον στὸ πρόσωπο πού ὑπεδείχθη. Κατὰ τὸν αὐτὸ τρόπο δύναται νὰ μεταβιβάζεται περαιτέρω τὸ δικαίωμα ἐπὶ τοῦ φορτίου σὲ ἕτερα ὑποδεικνυόμενα ὑπὸ τοῦ κατόχου τοῦ κωδικοῦ σήματος πρόσωπα. Τό οὕτω παρεχόμενο δικαίωμα μέ τὸ κωδικὸ αὐτὸ σή-

μα καλεῖται «Δικαίωμα ἐλέγχου καί μεταβιβάσεως» (right of control and transfer). Μέ ἄλλους κανόνες ρυθμίζεται λεπτομερῶς ἡ διαδικασία ὧν τῶν ἠλεκτρονικῶν ἐπικοινωνιῶν μεταξύ τῶν μερῶν, ἀπὸ τὴν σύναψη τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς καί τῶν ὁρῶν πού τὴν διέπουν μέχρι παραδόσεως τοῦ φορτίου στὸ προορισμό, στὸν κάτοχο τοῦ κωδικοῦ σήματος ἢ στὸν ὑποδεικνυόμενο ὑπ' αὐτοῦ ἄλλον παραλήπτη. Ἐπίσης προβλέπεται τὸς ὁ τρόπος τοῦ ἐλέγχου ὧν τῶν ἡδὴ ἀνταλλαγιστῶν δηλώσεων μέ τὸ σύστημα αὐτό, ἀποκαλούμενο μέ τὸ συντετμημένο τίτλο Edī, ἢτοι Electronic Data Interchange, ὅσο καί ἡ δυνατότης σὲ οἰονόηποτε στάδιο νὰ ζητηθεῖ ἀπὸ τὸν ἔχοντα κατὰ τὰ ἀνωτέρω δικαίωμα ἐπὶ τοῦ φορτίου ἡ ἐκδοσὴ φορτωτικῆς, ὅποτε τερματίζεται ἡ διαδικασία τοῦ συστήματος αὐτοῦ, ἐνῶ παρόμοιο δικαίωμα νὰ τερματίζει τὴν ἠλεκτρονικὴ αὐτὴ διαδικασία καί νὰ ἐκδώσει φορτωτικὴ ἀναγνωρίζεται καί στὸν μεταφορέα.

Βεβαίως ἀρκετὲς ἀντιρρήσεις καί ἐπιφυλάξεις διευτυπώθησαν ἀπὸ τὶς διάφορες ἀντιπροσωπεῖες στὶς ἐπὶ μέρους ρυθμίσεις τῶν κανόνων αὐτῶν, ὅπως μεταξύ ἄλλων τὸ ἀσυμβίβαστο ὡρισμένων νομοθεσιῶν μέ τὸν τρόπο ἀποδείξεως τῶν γενομένων συμφωνιῶν, ἐφόσον δὲν γίνονται πλέον μέ τὸν παραδοσιακὸ ἐγγραφο τρόπο, ἀλλὰ τελικῶς ἐπεκράτησε ἡ ἀποψη ὅτι τὸ σύστημα αὐτό, ὑπὸ μορφὴν κανόνων προαιρετικῆς ἐφαρμογῆς ἐπὶ τοῦ παρόντος, ἀξίζει νὰ τύχει τῆς ἐγκρίσεως τοῦ CMI προκειμένου νὰ ὑπάρξει τὸ ἀπαιτούμενο νομικὸ πλαίσιο γιὰ τὴν κάλυψη τῶν ἀναγκῶν πού ἐμφανίζονται στὴν πράξη μέ τὴν ἐγκατάλειψη τῆς παραδοσιακῆς φορτωτικῆς.

δ) Τροποποιήσεις τοῦ Κανόνος VI τῶν Κανόνων Ὑόρκης/Ἀμβέρσης

Στὴν Ἐπιτροπὴ αὐτὴ συμμετείχαν οἱ κ.κ. Ι. Γεωργακόπουλος, Π. Καμπάνης, Βλ. Μακρῆς καί Ι. Ρόκας.

Ἀπὸ τότε πού ὑπεγράφη ἡ Διεθνὴς Σύμβασις τοῦ Λονδίνου τοῦ 1989 γιὰ τὴν θαλάσσια Ἀρωγή, ὁ IMO μετὰ ἀπὸ σχετικὲς συνεννοήσεις ἐζήτησε ἀπὸ τὸ C.M.I. νὰ ἀναδιαρθρώσει (ἀναθεωρήσει) τὸν κανόνα VI τῶν Κανόνων Υ/Α οὕτως ὥστε νὰ ἐναρμονισθεῖ μέ τὰ ἄρθρα 13 καί 14 τῆς Συμβάσεως τοῦ Λονδίνου.

Τὸ CMI ἐκάλεσε τὶς Ἑνώσεις μέλη νὰ ἐκφέρουν τὶς ἀπόψεις τους, δηλαδὴ ἐάν πράγματι ὑπάρχει ἀνάγκη ἀναθεωρήσεως τοῦ Κανόνος VI καί ἂν καί πῶς πρέπει νὰ γίνει. Οἱ περισσότερες ἐνώσεις ἀπήντησαν ὅτι ἐπιβάλλεται ἡ ἀναθεώρηση τοῦ Κανόνος VI γιὰ τὴν ἐναρμόνισή του, μέ τὰ ἄρθρα 13 καί 14 τῆς συμβάσεως τοῦ Λονδίνου, οὕτως ὥστε νὰ γίνει ἀπολύτως σαφές ὅτι ἡ «εἰδικὴ ἀποζημίωσις» τοῦ ἀρθροῦ 14 θὰ ἐπιβαρύνει ἀποκλειστικῶς τὸν πλοιοκτήτη. Ἡ Ἑλληνικὴ θέσις ἦταν καί συνεχίζει νὰ παραμένει ὅτι καί ἡ δαπάνη γιὰ τὸν περιορισμὸ τῆς ρυπάνσεως πρέπει νὰ ἀποτελεῖ δαπάνη γιὰ συνεισφορά στὴν Γεν. Ἀβάρια.

Ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεῖα εἶχε μελετήσει τὶς θέσεις καί ἐπιδιώξεις τῶν ἄλλων Ἑνώσεων οἱ ὁποῖες στὴν σχεδὸν ἀπόλυτη πλειοψηφία τους εἶχαν δεχθεῖ ὅτι ἔπρεπε νὰ γίνει ἡ ἀναθεώρησις τοῦ Κανόνος VI.

Γι' αὐτὸ τὸ λόγο ἂφ' ἐνός μὲν ἡ ἀντιπροσωπεῖα μας ἔλαβε μέρος σὲ ὅλες τὶς συζητήσεις, ἂφ' ἐτέρου δὲ δὲν ἐπαυσε νὰ ὑποδεικνύει καταλλήλως ὅτι ἡ προσπάθεια διασώσεως τοῦ περιβάλλοντος διὰ τοῦ περιορισμοῦ ἀλλὰ καί



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) · 4524467
(Switch Board): 4524245 · 4523691/2 · 4523444
Telexes: (S + P. Department) 211582 · LME GR
(Chart. Dept.) 211186 · LME GR · 211260-1-2-3 LME GR

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

is your reliable friend in a case of

EMERGENCY

Groundings - Ruptures - Cracks - Dents/Holes - Wrecks - Pluggings - Cutting/
Welding - Inspections all these are routine work for our team of

EXPERIENCED TECHNICIAN DIVERS

who are on

24 HOURS STAND BY

so we can reach your ship anywhere within hours!

PICCARD DIVERS

does a better job when it undertakes:

Replacement of Anodes - Blank offs/Sealings - Damage Surveys - TV- VIDEO
Surveys - Photography - Visual Inspections - In Water surveys in lieu of dry
docking because its reputation is based on

QUALITY WORK UNDERWATER

NEW STATION—KALI LIMENES (CRETE)

(SEKA BUNKER STATION)

PICCARD DIVERS

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

Tel: 4514208 - 4180343 - 4518528 - 4180277 A.O.H: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

κυρίως διά της αποφυγής της ρυπάνσεως δεν είναι, ούτε μπορεί να είναι φορτίον ενός μόνον συμφέροντος, δηλαδή του πλοίου.

Υπό τα σημερινά μάλιστα δεδομένα στις περισσότερες περιπτώσεις ξεπερνά κατά πολύ την άντοχή του μεμονωμένου ιδιωτικού κεφαλαίου.

Τελικώς η γραμμή που ακολούθησε η πλειοψηφία της Έπιτροπής ήταν ότι επεβάλλετο να αναθεωρηθεί ο Κανών VI και να εναρμονισθεί με την Δ.Σ. του 1989 ούτως ώστε να γίνει απολύτως σαφές ότι η «ειδική αποζημίωση» του σώστου περί της οποίας προβλέπει ειδικώς το άρθρο 14 της εν λόγω συμβάσεως δεν θα αποτελεί δαπάνη συνεισφοράς στην Γενική Άβαρία.

Δεδομένου δέ ότι το σχέδιο που είχε ήδη συντάξει η ειδική συντακτική επιτροπή δεν ικανοποιούσε πιά τις απόψεις των αντιπροσωπειών συνεστήθη μία νέα ολιγομελής αναθεωρητική επιτροπή η οποία και ανέλαβε να συντάξει το τελικό σχέδιο του νέου Κανόνος VI. Η Έπιτροπή αυτή (στην οποία για την Έλληνική αντιπροσωπεία συμμετείχε ο κ. Ι. Γεωργακόπουλος) επεξεργάστηκε το τελικό κείμενο του Κανόνος VI, ο οποίος έχει ως ακολούθως:

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of sa-

lvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Art. 13 paragraph 1 (b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Art. 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η Αντιπροσωπεία μας ζήτησε να προστεθεί και μία τρίτη παράγραφος η οποία να επαναλαμβάνει την παρ. 6 του άρθρου 14 της Δ.Σ. 1989 αλλά το αίτημά μας αυτό δεν έγινε δεκτό.

Τέλος απεφασίσθη να τεθεί σε ισχύ κατά το δυνατόν ενωρίτερα μετά την 1η Οκτωβρίου 1990 το νέο άρθρο και οι κανόνες να λάβουν τον τίτλο: York — Antwerp rules 1974 as amended 1990.

Επίσης ελήφθη απόφαση ότι το CMI θα πρέπει να αρχίσει άμεσα την προεργασία για την αναθεώρηση των Κανόνων της 'Υόρκης/ 'Αμβέρσας στο σύνολό τους ώστε να ανταποκρίνονται στις σημερινές συνθήκες.

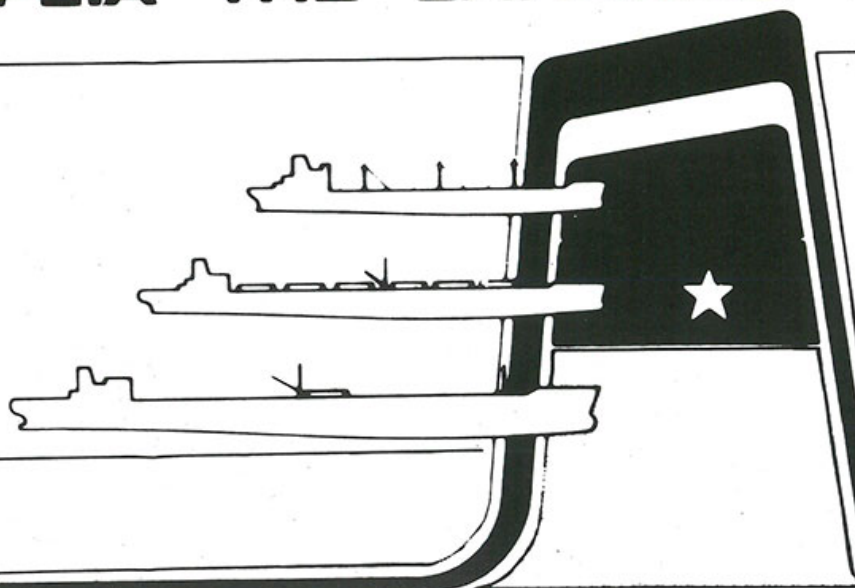
Η τροποποίησης του Κανόνος VI απεφασίσθη με σημαντική πλειοψηφία. Κατά την σχετική ψηφοφορία η Αντιπροσωπεία μας εδήλωσε 'Αποχή.

Θα πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι η Αντιπροσωπεία μας υπέβαλε τρία έγγραφα υπομνήματα με παρατηρήσεις για τις θέσεις που υπεστήριζε.

Η 'Αγγλική 'Ασφαλιστική 'Αγορά ετοιμάζει τη νέα σύμβαση θαλασσίας αρωγής ώστε να εναρμονισθεί με την Δ. Σύμβαση του 1989, ενώ οι Γάλλοι ασφαλιστές πιά ταχέως έθεσαν ήδη σε κυκλοφορία την δική τους σύμβαση που φέρει τα χαρακτηριστικά Edition J.V 1990 και η οποία κάνει άμεση και σαφή αναφορά στο άρθρο 14 της Δ. Συμβάσεως του 1989. Αυτό με λίγα λόγια σημαίνει ότι η Δ. Σύμβαση του Λονδίνου του 1989 έχει ουσιαστικώς αρχίσει να εφαρμόζεται ανεξαρτήτως εάν δεν έχει κυρωθεί ακόμη.

Π. ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 • UTRD GR

Ένδιαφέρον όμιλου Έλλήνων έφοπλιστών για τὰ Ναυπηγεία

«Όμιλος Έλλήνων Έφοπλιστών έχει εκδηλώσει ένδιαφέρον για τίς υπό κρατικό έλεγχο ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, οί όποιες δέν εξαιρούνται από τό κυβερνητικό πρόγραμμα άποκρατικοποίησης.

Τά άνωτέρω προκύπτουν από συνέντευξη του γεν. γραμματέα του Έπουργείου Βιομηχανίας κ. Κ. Άλεξοπούλου πρὸς τήν οικονομική έφημερίδα «Κέρδος» για τό γενικότερο θέμα τής άποκρατικοποίησης.

Άπαντώντας σέ έρώτηση για τό τί πρόκειται νά γίνει για τήν αντιμετώπιση τής καταστάσεως πού έχει δημιουργηθεί από τά σωρευμένα χρέη τών υπό κρατικό έλεγχο ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, ό κ. Άλεξόπουλος είπε συγκεκριμένα τά έξής:

• Τό θέμα τών ναυπηγείων έχει πολύ μεγάλη σημασία και άρκετές πτυχές.

Η μεγάλη σημασία τους είναι δεδομένη. Η χώρα μας γνωρίζετε πολύ καλά, έχει επενδύσει πολλά συμφέροντα στη θάλασσα. Οί εγκαταστάσεις τών ναυπηγείων όπως ξέρουμε μπορούν νά συνεισφέρουν στην ανάπτυξη του παραγωγικού δυναμικού τής χώρας άκόμη και σέ μη ναυτικούς τομείς όπως είναι οί κατασκευές (π.χ. τά βαγόνια του ΟΣΕ), αλλά άκόμη και για τήν άμυνά μας μέ τίς παραγγελίες του πολεμικού ναυτικού.

Έπιχειρήσεις σάν τά ναυπηγεία είναι αυτές πού χαρακτηρίζουν τή λεγόμενη βαριά βιομηχανία μιάς χώρας.

Οί ιδιαίτερότητες τώρα. Ξέρετε πολύ καλά ότι οί ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες είναι παρακολουθούμενες από τήν ΕΟΚ τομέας. Γι' αυτές ισχύουν από παλιά ή 5η, ή 6η και τώρα έτοιμάζεται και ή 7η οδηγία. Οί έπεμβάσεις και οί έπιχορηγήσεις και ή έθνική πολιτική άπέναντι στίς ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες είναι υπό τόν άπόλυτο έλεγχο τής ΕΟΚ και ως έκ τούτου οί κανόνες του παιχνιδιού είναι δεδομένοι... Μέσα σέ αυτό τό πλαίσιο, τό ύπουργείο Βιομηχανίας προτίθεται νά διερευνήσει τίς δυνατότητες πού παρουσιάζει τό δεδομένο πλαίσιο και ό έλληνικός έφοπλισμός. Θά καλέσει δηλαδή εκπροσώπους τών έλληνικών ναυπηγείων, τής Ένωσης Έφοπλιστών, τών

Τραπεζών πού χρηματοδοτούν τό ναυπηγικό τομέα, προκειμένου νά διερευνήσει τίς δυνατότητες, πρώτο: χρηματοδότησεως έκ μέρους τών τραπεζών, δεύτερο: έξασφαλίσεως παραγγελιών από τόν έλληνικό έφοπλισμό και τρίτο: έκσυγχρονισμού και έξυγίανσης τών ναυπηγείων. Αυτό είναι κάτι πού έχει άποφασισθεί και πολύ σύντομα θά ύλοποιηθεί.

Ένδιαφέρον έφοπλιστών

Έξ άλλου, άπαντώντας σέ έρώτηση αν ύπάρχει ένδιαφέρον από τούς ιδιώτες για συμμετοχή τους στό μετοχικό κεφάλαιο τών ναυπηγείων, ό κ. Άλεξόπουλος δήλωσε:

• Τά ναυπηγεία δέν εξαιρούνται από τό κυβερνητικό πρόγραμμα άποκρατικοποίησης. Υπάρχουν ασφαλώς οί ιδιαιτερότητες, πού άναφέραμε προηγουμένως, όπως για παράδειγμα τά συμβόλαια πού είπαμε ότι έχουν γίνει για λογαριασμό τών ενόπλων δυνάμεων. Θέλω λοιπόν νά σάς πώ, ότι έχει εκδηλωθεί ένδιαφέρον από όμιλο Έλλήνων έφοπλιστών για τά ναυπηγεία.

Τέλος ό κ. Άλεξόπουλος είπε ότι έχει εκδηλώσει ήδη ζωηρό ένδιαφέρον από τήν πλευρά επενδυτών για τήν «Ολύμπικ Μαρίν».

Ό τζίρος τών ναυπηγείων

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες είναι οί έξελξεις στίς δύο κυριότερες υπό κρατικό έλεγχο ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, τά Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, δηλαδή και τά Ναυπηγεία Έλευσίνας.

Ό τζίρος τών Έλληνικών Ναυπηγείων έφθασε τούς τελευταίους 15 μήνες (στοιχεία Μαΐου του 1990) στά 70 έκατομμύρια δολάρια. Τό ποσό αυτό άντιστοιχεί κατά μέσο όρο σέ 250 χιλιάδες δολάρια ανά πλοίο και σέ πολλές περιπτώσεις, τά Έλληνικά Ναυπηγεία διατηρούσαν τήν πρωτοπορία από πλευράς όγκου έπισκευών διεθνώς. Πέρα όμως από τίς έπισκευαστικές έργασίες τά Έλληνικά Ναυπηγεία δραστηριοποιούνται μέ έντονο ρυθμό στίς βιομη-

χανικές κατασκευές και βεβαίως ναυπηγικό τομέα, πού περιλαμβάνει περάτωση (και παράδοση έντός τοί τους) του τετάρτου σοβιετικού πλοίου ψυγείου και του προγράμματος τών έ περιπολικών άνοικτής θαλάσσης, τ έντάσσεται στό γενικότερο πλαίσιο νεργασίας μέ τό Πολεμικό Ναυτικό όποιο περιλαμβάνει και τή ναυπήγηση των φρεγατών.

Ό τζίρος τών Ναυπηγείων Έλευσίνας τό πρώτο έξάμηνο του 1990 υπογίεται ότι ξεπέρασε τά έπτά δίσ δρωμών. Τό 1988 ό τζίρος από έπισκευές ταν 35 έκατομμύρια δολάρια και 1989 έφθασε τά 47 έκατομμύρια δολάρια.

Στίς νέες κατασκευές βρίσκεται σέ εξέλιξη τό πρόγραμμα κατασκευής τέντε άρματαγωγών του Π.Ν.

Στό πλαίσιο τών δραστηριοτήτων ο βιομηχανικό τομέα, βρίσκεται σέ εξέλιξη τό πρόγραμμα κατασκευής 1.2 φορταμαξών για τόν έκσυγχρονισμό του δικτύου του ΟΣΕ.

Ηδη, έχουν παραδοθεί 150 φορτάρες, ενώ στό στάδιο κατασκευής βσκονται άλλες 160.

Τά Ναυπηγεία Αυλίδας

Πρέπει νά σημειωθεί ότι τά Ναυπηγεία Αυλίδας (πρώην Χαλκίδας) πού χουν περιέλθει υπό τόν έλεγχο του Σκροτήματος του κ. Άντώνη Λελάκη άνπτύσσουν έντονη δραστηριότητα. Ηί άναγγέλθηκε ή μετασκευή δύο άκόμη πιβατηγών πλοίων στά Ναυπηγεία Αλίδας, τά όποια έχουν και παραγγελία για τή ναυπήγηση δύο πλοίων.

Τό πρώτο από τά έπιβατηγά πλοπού θά έκτελέσει μετασκευαστικές έργασίες στά Ναυπηγεία Αυλίδας είναι ή έξ Άμερικής προερχόμενο «Σάντα Ρζα», χωρητικότητας 11.350 τόννων. Τό κόστος τής μετασκευής του «Σάντα Ρζα», τό όποιο πρόκειται νά μετονομασθεί σέ «Ντάϊμοντ Αϊλαντ» ύπολογίζεται ότι θά ανέλθει σέ άρκετά έκατ. δολάρια.

Τό δεύτερο έπιβατηγό προέρχεται από τήν Πολωνία.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKOUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 971-5832266 • TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A JJ

BALKANFRACHT

SHIPBROKERS

PIRAEUS LONDON NEW YORK

The logo consists of the letters 'NK' in a bold, white, sans-serif font. The 'N' and 'K' are connected, with the 'K' having a distinctive shape where the top bar is angled. The logo is centered on a large, light blue rectangular background that has a wavy, torn-edge effect on its left side, which appears to be part of a larger blue graphic element on the left margin of the page.

35 years shipping & shipbroking experience

Head office: 2, Afentouli str., Piraeus 185 36 Greece
TEL.: 4520106, 4520268, 4515388, 4525510, 4520609, 4513208 - FAX: 4516098
TLX: 212378 BALK, 212772 FLOT, 213959 FLOT

Μιά κριτική θεώρηση τής χωρητικότητας καί παραγωγικότητας τών σταθμών έμπορευματοκιβωτίων

Του Πλοιάρχου Λ.Σ. κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΑ

Τό θέμα τής αξιοποίησης, τών διατιθεμένων λιμενικών χώρων καί εγκαταστάσεων είναι ένα από τά σοβαρότερα αντικείμενα πού απασχολούν τίς διοικήσεις τών συγχρόνων λιμένων πού διαθέτουν σταθμούς έξυπνότητας έμπορευματοκιβωτίων.

Έχοντας υπόψη τό γεγονός αυτό, μέ τήν παρούσα εργασία θά καταβληθεί προσπάθεια νά δοθεί μιά πολύ συνοπτική εικόνα τών συγχρόνων μεθόδων αξιοποίησης τής χωρητικότητας καί τής παραγωγικότητας τών σταθμών έμπορευματοκιβωτίων.

Οί σχετικές έκτιμήσεις θά πραγματοποιηθούν μέ τόν προσδιορισμό τών πλεονεκτημάτων πού υπάρχουν, μέ τή διερεύνηση τής δυνατότητας εφαρμογής τους στίς εύκολιες πού διαθέτουν καί μέ τήν ανάλυση τής δυναμικής συμβολής τους στό σχεδιασμό τών λιμενικών εύκολιών γιά τή διακίνηση τών έμπορευματοκιβωτίων.

Στό τέλος δίδονται συμπεράσματα πού προκύπτουν από τή σχετική ανάλυση.

Ο συνηθισμένος τρόπος γιά τήν εξέταση τής χωρητικότητας ενός λιμένα γίνεται μέ τή μέτρηση του φορτίου πού διακινείται σ' αυτόν π.χ., τόννοι ανά μονάδα μήκους κρηπιδώματος τό χρόνο. Ένας άλλος εναλλακτικός τρόπος μέτρησης γίνεται μέ τόν καθορισμό τής επιτυχημένης χρησιμοποίησης τόσων διαθεσίμων εύκολιών του λιμένα όσο καί τών πλοίων π.χ. Τόννοι ανά πλοίο ήμερησίως επί τή συνολική χρησιμοποίηση κρηπιδώματος.

Παρά τό γεγονός ότι οί αριθμοί αυτοί δίδουν μιά ποσοτική εικόνα τής δυναμικότητας ενός λιμανιού, όμως αντικατοπτρίζουν μιά γενική έκτίμηση πού εξαρτάται από ποικίλους παράγοντες όπως π.χ. ο αριθμός τών κρηπιδωμάτων, τό μέγεθος καί ο τύπος τών πλοίων, οί ώρες εργασίας, ή παραγωγικότητα του εργατικού δυναμικού, ή εκατοστιαία άναλογία τής επιτρεπόμενης κατάληψης χώρων, ή κατανομή φορτίου, ή επιτρε-

πόμενη διέλευση, οί χώροι αποθήκευσης ελεύθεροι καί στεγασμένοι, διαθέσιμος έξοπλισμός γιά τό χειρισμό καί διακίνηση τών φορτίων κλπ.

Γιά τό λόγο αυτό τά αποτελέσματα τών μετρήσεων γιά διάφορους λιμένες καί άκόμα περισσότερο γιά διαφορετικά κρηπιδώματα ενός λιμένα δέν είναι δυνατόν νά συγκριθούν μεταξύ τους.

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΝΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

Οί λιμένες είναι συνδυασμός τερματικών εγκαταστάσεων πού συμπεριλαμβάνουν όλόκληρες σειρές δραστηριοτήτων συνδεδεμένων ή σχετικών μεταξύ τους.

Γιά τό λόγο αυτό μιά όρθολογική προσέγγιση του σχεδιασμού τής συνολικής δυναμικότητας ενός λιμένα θά πρέπει νά παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες τών δραστηριοτήτων αυτών.

Ένα τυπικός λιμένας θά έπρεπε νά σχεδιάζεται σαν ένα δίκτυο δραστηριοτήτων ή συνδέσεων πού καθορίζονται από τίς επί μέρους λειτουργίες τους καί τίς χωρητικότητές τους.

Λειτουργίες όπως ή διακίνηση φορτίου από τό πλοίο στην αποβάθρα καί αντίστροφα, ή αποθήκευση, έξοπλισμός στοιβάσις, εγκαταστάσεις γιά άποσκευασία, κέντρα διανομής κ.λ.π. πρέπει νά περιγράφονται καί νά σχεδιάζονται μέ ακρίβεια.

Οί μέθοδοι σχεδιασμού γιά τήν ανάλυση τών λιμενικών εργασιών περιλαμβάνουν:

α. Έμπειρικές μεθόδους (έδω οί μαθηματικοί τύποι άπορρέουν από στοιχεία πού υπάρχουν μέ τή χρησιμοποίηση άπλών έμπειρικών μεθόδων).

β. Προσομοιαστικές μεθόδους (έδω ή ένδογενής δυναμικότητα καί ή πραγματική διακίνηση ύπολογίζονται βάσει ανάλυσης στατιστικών δεδομένων του λιμένα).

γ. Έμπειρικά δίκτυα (Λογική περιγρα-

φή τών σχέσεων μεταξύ μεταβλητών λειτουργίας καί απόδοσης του λιμ. δ. Προσομοίωση Ήλεκτρονικού λογιστή (έδω γίνεται ή προσομοίωση τών εργασιών ενός λιμένα σέ ύποστή).

Παρά τό γεγονός ότι μαθηματικές ή συλλογιστικές ή δομικές ή παρέχουν μιά καλή κατανόηση τών διαδικασιών πού συνεπάγεται λειτουργία ενός λιμένα, συχνά περσμοί καί ύποθέσεις ύπεραπλουστετή γενική λειτουργία μέ συνέπεια νουν λανθασμένα αποτελέσματα.

Συνοψίζοντας τά παραπάνω μπομε νά ισχυριστούμε ότι οί μέθοδοι πειρικών δικτύων εάν χρησιμοποιήσωςτά μās δίνουν τά πιό λογικά άπλέσματα, παρά τό γεγονός ότι πασιάζουν προβλήματα κατά τήν έφαγή τους.

ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙ ΤΙΩΝ

Στό σχήμα 1 παρουσιάζεται ένα ρακτριστικό διάγραμμα τής κυκλικής κίνησης ενός σταθμού Έμπορευματοκιβωτίων.

Οί σταθμοί Έμπορευματοκιβωτ ποικίλουν σέ μεγάλο βαθμό στά έλουθα χαρακτηριστικά:

— Διαμόρφωση, διάταξη, τεχνολογικό έξοπλισμό, χειρισμό έμπορευματοκιβωτίων, ανάγκες χρηστών καί διαδικασίες λειτουργίας.

— Ανάγκες σέ χώρους ανά μονάδα διακινούμενου φορτίου, πού εξαρτάται από τό χρόνο παραμονής σ' αύτε τών έμπορευματοκιβωτίων, τό ύψος στοιβάσις, τίς απαιτήσεις διαλογ τους κ.λ.π.

— Δυνατότητες πρόσβασης από ρά, όδικά, σιδηροδρομικά, μέ ποτάμια συνδέσεις κ.λ.π.

— Ανάγκες σέ κρηπιδώματα πού εξαρτώνται από τήν κατηγορία τής ντιλιακής γραμμής, τόν τόπο καί τό μέ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

θος τών πλοίων τούς χρόνους ενδιάμεσων άφιξαναχωρήσεων κλπ.

— Οί Σταθμοί έμπορευματοκιβωτίων μπορούν νά έξυπηρετούν:

Πλοία κύριων υπερωκεάνειων γραμμών 4ης καί 5η γενιάς μεταφορικής ικανότητας 1.800 έως 4.000 μονάδων έμπορευματοκιβωτίων.

Πλοία δευτερευουσών ναυτιλιακών γραμμών δεύτερης καί τρίτης γενιάς μεταφορικής ικανότητας 750 έως 1.800 μονάδων.

Πλοία τροφοδοτικά κυρίων γραμμών ικανότητας μεταφοράς 150 έως 500 μονάδων TEUS.

Τό βασικό πρόβλημα τής λειτουργίας τών σταθμών έμπορευματοκιβωτίων βρίσκεται στίς έπιπτώσεις πού έχει ή άνισορροπία δυναμικότητας μεταξύ τών διαφόρων τμημάτων του συστήματος στήν απόδοση του σταθμού, καθώς καί στόν κακό συντονισμό στή σειρά τών διαφόρων έπιμέρους έργασιών πού άπορρέει από αύτήν.

“Όπως άναφέρεται, ή δυναμικότητα του έξοπλισμού πού άπαιτείται γιά τή μεταφορά τών έμπορευματοκιβωτίων μεταξύ κρηπιδώματος καί χώρου στοιβάσις άποτελεί συνήθως τό πιό βασικό κρίκο όλόκληρης τής άλυσίδας έρ-

γασιών.

Μιά σειρά μέτρων παραγωγικότητας γιά τίς διάφορες έπί μέρους έγκαταστάσεις του σταθμού δίδεται στό πίνακα πού ακολουθεί καί λαμβάνει υπόψη της τόσο ύλικούς όσο καί θεσμικούς περιοριστικούς παράγοντες.

Βάσει τών άποτελεσμάτων μέτρησης τών παραγόντων αύτών καθώς καί άλλων έμπειρικών δεδομένων ύπολογίζονται μαθηματικοί τύποι οί όποιοι συσχετίζουν μεταβλητές όπως ή συνολική έτήσια διακίνηση, χρόνους παραμονής, αναγκαίους χώρους άποθήκευσης, ύψος στοιβάσις κ.λ.π.

ΜΕΤΡΗΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Λειτουργικά στοιχεία τερματικών	Βασικοί παράγοντες πού επιδρούν στή παραγωγικότητα	Φύση επίδρασης στίς λειτουργίες	Μέγεθος μέτρησης παραγωγικότητας	Μετρούμενος παράγοντας παραγωγικότητας
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Χώρος στοιβάσις Ε/Κ	— Έμβαδόν σχήμα, γενική διάταξη - μεθοδολογία χει/μών - Κατανομή μεγεθών Ε/Κ - Χρόνος παραμονής	Έκταση στήν όποία τά Ε/Κ μπορούν νά άποτίθενται, στοιβάζονται κλπ.	— TEUS/έτος/μονάδα - χωρητικότητας σέ TEUS/ καθαρό έμβαδόν άποθήκης	— διακίνηση στούς χερσαίους χώρους - στοιβάσις Ε/Κ στούς χερσαίους χώρους
Γερανογέφυρα (Γ/Φ)	- Χαρακτηριστικά Γ/Φ - Έπίπεδο έμπειρίας & εκπαίδευσης χει- ριστών - Διαθεσιμότητα φορτίου - Διακοπές στίς διαδι- κασίες στοιβάσις - Χαρακτηριστικά πλοίων	λειτουργικές καθυστερήσεις	- Κινήσεις/όλικές ώρες έργατικής όμάδας ή ώρες λειτουργίας Γ/Φ - χρόνος παύσης. - Κινήσεις Ε/Κ/ολικές ώρες έργατικής όμά- δας ή όλικές ώρες λειτουργίας Γ/Φ	- Καθαρή παραγω- γικότητας - όλική παραγω- γικότητας
Θύρες (Εισόδου/Έξόδου)	- ώρες λειτουργίας - αριθμός λωρίδων - βαθμός αύτοματισμού - Διαθεσιμότητα δεδομένων	Έκταση στήν όποία πραγματοποιούνται διαδικασίες ζύγισης, έπιθεώρησης καί έλέγχου παραστατικών στοιχείων	- Διακίνηση Ε/Κ/ώρες/ λωρίδα - κινήσεις έξοπλισμού ώρα/λωρίδα - χρόνος παραμονής (όχημάτων στό λιμάνι)	- Καθαρή διακί- νηση Ε/Κ - όλική διακί- νηση Ε/Κ
Κρηπιδώματα	- Χρονοδιάγραμμα άφιξεων-άναχωρήσεων πλοίων - Μήκος κρηπιδωμάτων - Αριθμός Γ/Φ	Ένταση χρησιμοποίη- σης κρηπιδωμάτων	- πραγματοποιηθείσες κινήσεις πλοίων Ε/Κ/ έτος/κρηπίδωμα	Καθαρή χρησι- μοποίηση κρηπιδώματος
Έργασις	- Μέγεθος έργατικών όμάδων - Κανονισμοί έργασις άσφάλεια λιμενεργα- σίας - έμπειρία, εκπαίδευση, κίνητρα λιμενεργασις - χαρακτηριστικά πλοίων	Γενικός ρυθμός (ταχύτητα) λειτουργιών	Αριθμός κινήσεων/ έργατοώρα	Όλική παραγω- γικότητας έργασις

Χρησιμοποιώντας αυτούς τους μαθηματικούς τύπους μπορούμε να σχηματίσουμε τα διαγράμματα που δίδονται στο σχήμα 2.

Ωστόσο, μία πρόσφατη έρευνα των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων στις Η.Π.Α. έδειξε ότι υπάρχει μία σημαντική απόκλιση αποτελεσμάτων για αυτές τις παραμέτρους παραγωγικότητας.

Επί πλέον η έρευνα αυτή οδήγησε στη διαπίστωση ότι δεν υπάρχει παγκόσμια έγκυρη μέθοδος σύγκρισης της παραγωγικότητας βάσει μίας διασταυρωμένης ανάλυσης.

Για τούτο λόγο αυτοί οι εμπειρικοί τύποι ακόμη και όταν βασίζονται σε ένα δίκτυο πρέπει να χρησιμοποιούνται με ιδιαίτερη προσοχή για τούτο σχεδιασμό λιμένων.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με την πιο πάνω σύντομη ανάλυση προκύπτουν τα ακόλουθα:

α. Μέχρι σήμερα δεν υπάρχει μία μέθοδος μέτρησης της παραγωγικότητας των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων διεθνώς αποδεκτή.

β. Μαθηματικοί σχεδιασμοί καθώς και σχεδιασμοί με Η/Κ Υπολογιστή δίνουν μέν χρήσιμες πληροφορίες για τις διάφορες πλευρές των επί μέρους δικτύων αλλά όταν συσχετισθούν με περιοριστικούς παράγοντες και υποθέσεις παρουσιάζουν σημαντικά αδιέξοδα.

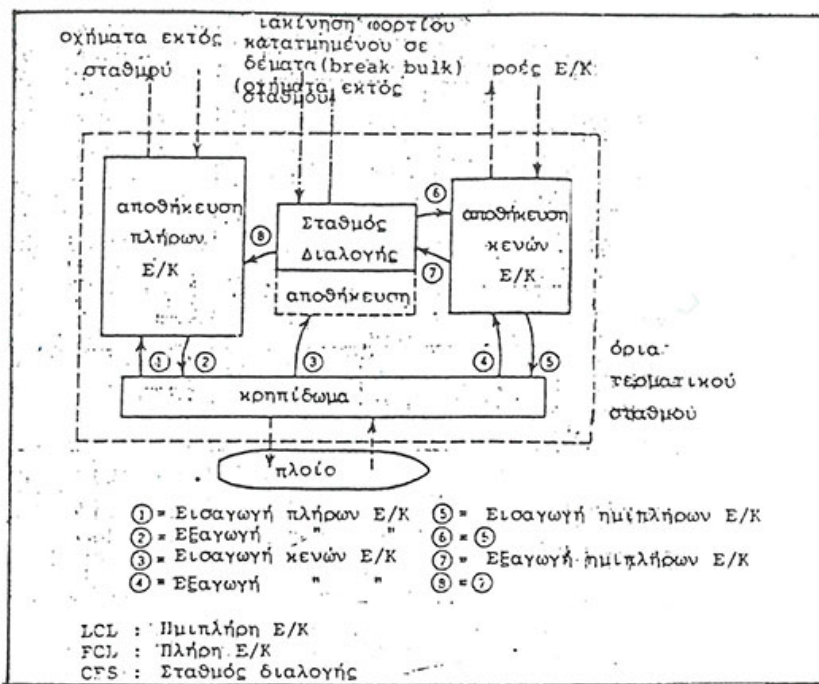
γ. Εμπειρική ανάλυση δικτύων θεωρείται τούτο πιο χρήσιμο εργαλείο της ανάλυσης ιδιαίτερα σε σχέση με τη λειτουργία σταθμών εμπορευματοκιβωτίων αλλά η ανάλογη εφαρμογή των αποτελεσμάτων στο σχεδιασμό με τη μορφή εμπειρικών μαθηματικών τύπων θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με μεγάλη προσοχή.

δ. Οποιοσδήποτε προσπάθειες βελτίωσης των λιμένων πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους ότι οι Τερματικοί σταθμοί Εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν ολοκληρωμένα δίκτυα. Εάν αυτό δεν ληφθεί υπόψη κάθε παρέμβαση για βελτίωση μπορεί να οδηγήσει στη μετατόπιση της συμφόρησης σε άλλα σημεία της λειτουργικής αλυσίδας του σταθμού.

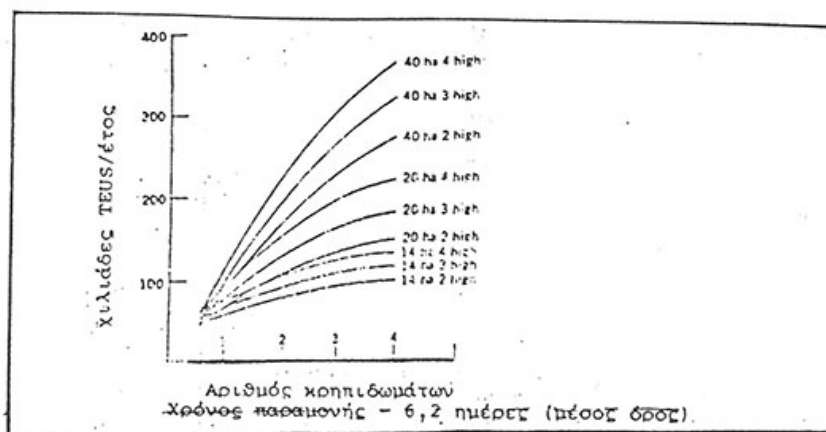
ε. Η μέθοδος της ανάλυσης δοκιμής και σφαλμάτων είναι μέχρι σήμερα η πιο σίγουρη πρακτική μέθοδος όταν σχεδιάζουμε λιμενικές εγκαταστάσεις για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Frankel, Ernst G., «Port Planning and Development», John Wiley and Sons, 1987.
2. Baudelaire, Jean - Georges, «Port Administration and Management», I.A.P.H., Japan, 1986.
3. Dowd, J. Thomas, and Leschne, M. Thomas,



ΣΧΗΜΑ 1: Σχηματική παράσταση κυκλοφορίας τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.



ΣΧΗΜΑ 2: Γράφημα σχεδιασμού τερματικών σταθμών Ε/Κ

«Container Terminal Productivity: A Perspective», Washington Sea Grant, 1989.

4. Αμπακουμιν, Κ. και Μπαλλής, Α., «Προσομοίωση τερματικών εγκαταστάσεων με φυσικό πρότυπο», Επιστημονική Δημοσίευση για τις Θαλάσσιες Μεταφορές, Σ.Ε.Σ., 1987.

5. Stuchey, R., «Port Performance Indicators», Port Management Textbook, Institute of Shipping Economics, Bremen, 1978.

6. Rucker, H. Wheeler, «Selecting a Container Terminal Location and Container Terminal Planning», Symposium on Unitized Cargo Terminals, Greece, 1979.

Π. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

Ο Πλοίαρχος Α.Σ. κ. Παναγιώτης Αποστολόπουλος είναι διευθυντής της Διεύθυνσης Λιμένων και Λιμένων Έργων του Υ.Ε.Ν.

Γεννήθηκε στην Αθήνα και σπούδασε Πολιτικές Επιστήμες, Δημόσια Διοίκηση

και Νομικά στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Είναι απόφοιτος του Ινστιτούτου διαρκούς Επιδόρφωσης Δημόσιας Κηρύξης.

Μετεκπαιδεύτηκε σε θέματα Οργάνωσης και Διοίκησης Λιμενικών ως υπάλληλος της Ολλανδικής Κυβέρνησης Πανεπιστήμιο του Delft καθώς και σπουδάζει Ναυτιλιακής Πολιτικής State University of New York.

Έχει συγγράψει άρθρα και μελέτες στο Ναυτιλιακό και Λιμενικό Τομέα, ελληνικό και ξένο Τύπο και έχει διδάξει στα Σεμινάρια Ναυτιλιακής Οικονομικής στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς και στο Πανεπιστήμιο City University New Jersey.

Διετέλεσε εκπρόσωπος της Ελλάδας στο Consultative Shipping Group, Ουάσιγκτον και υπεύθυνος της έκδοσης της Μελέτης Γενικού Σχεδιασμού ανάπτυξης των Λιμένων της Χώρας για γαριασμό της ελληνικής κυβέρνησης Κοινοτική χρηματοδότηση.

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Καθώς διανύουμε τις τελευταίες μέρες του Ιουλίου 1990, και μετά από μία συνεχόμενη πτωτική τάση της ναυλαγοράς τους τελευταίους 4-5 μήνες, με το BIFFEX να κατακυλώνει σε επίπεδα σχεδόν όριακά και τις Κασσάνδρες να μιλούν για νέα κρίση, η αγορά δείχνει και πάλι να ενεργοποιείται. Οι ναύλοι κάπου σταθεροποιήθηκαν, έστω και σε χαμηλά σχετικά επίπεδα, ταυτόχρονα το BIFFEX παρουσίασε μία σταθερή ανοδική πορεία της τάξεως των 1 έως 14 μονάδων ήμερης, με αποτέλεσμα την στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, ο δείκτης να είναι στις 1.138 μονάδες (+9). Παράλληλα διαψεύστηκαν πολλοί που περίμεναν αλλά και γνωμοδοτούσαν για μία νεκρή περίοδο της αγοράς, όπως δείχνουν και τα στοιχεία στους πίνακες που ακολουθούν.

Πράγματι παρατηρήθηκε μία έντονη αγοραστική κινητικότητα για την εποχή, γεγονός που αποδίδεται κυρίως στους εξής παράγοντες:

— Στην συνεχιζόμενη προσφορά φορτίων έστω και με την όποια καθίζηση που υπέστησαν οι ναύλοι τον τελευταίο καιρό και στη «σταθερή» απασχόληση των πλοίων αν και με μικρότερες απολαβές από πέρυσι και πρόπερσι.

— Οι πολιτικές εξελίξεις στην Ανατολική Ευρώπη αρχίζουν να μορφοποιούνται επιτέλους δημιουργώντας πλέον ένα νέο Status Quo και μία ήρεμία που διευκολύνουν τη περαιτέρω ανάπτυξη του εμπορίου. Οι οικονομικοί διακανονισμοί της Δύσης με τους όφειλτες της Ανατολής επίσης φαίνεται να ανοίγουν ξανά τους θαλάσσιους δρόμους κυρίως στην Ευρώπη.

— Η άπρόσκοπτη καλή αγορά του πετρελαίου και η μεγάλη προσφορά φορτίων για μικρά και μεγάλα δεξαμενόπλοια.

— Στη σταθεροποίηση της εμπιστοσύνης του τραπεζικού κόσμου στην ναυτιλία και στην επενδυτική διάθεση της εποχής.

Βεβαίως όλα τα ανωτέρω όσο ενθαρρυντικά και αν είναι δεν αποτελούν τους κατ'έξοχήν παράγοντες ανάκαμψης ούτε επιτρέπουν απεριόριστη αισιοδοξία σε κανένα. Αυτό που δίνουν όμως είναι μία τόνωση της αγοράς τη στιγμή που χρειάζεται περισσότερο και προετοιμάζουν το έδαφος για καλές μέρες, ίσως και πριν την έκπονή του '90.

Ο ναυτιλιακός κόσμος δείχνει να ανταποκρίνεται, αν και με κάποιες επιφυλάξεις, κάτω από αυτές τις προϋποθέσεις

όπως δείχνουν και οι πίνακες που ακολουθούν και φυσικά μεγάλο κομμάτι διεκδικούν για μία ακόμη φορά οι Έλληνες πλοιοκτήτες του Πειραιά και του εξωτερικού. Πιο συνετοί από τις προηγούμενες φορές αλλά και με έντονη τη διάθεση της καλής ευκαιρίας, κινούνται αρκετά. Αυτό από μόνο του ίσως να είναι η καλή είδηση για την αγορά σήμερα.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάγκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Jasaka	37.675	1984	14.800.000	Ιάπωνες
Trade Master	24.108	1976		—
Trade Light	24.108	1976	13.000.000	—
Ionian Luzon	22.354	1982	8.200.000	Ιάπωνες
Flag Maria	33.034	1970	—	Έλληνες
Australian Prospector	139.400	1977	20.000.000	Κινέζοι
Staholm	26.636	1978	7.350.000	Τούρκοι
Mar Reina	68.350	1990	26.500.000	Κινέζοι
Celestine	44.959	1984	—	Ιάπωνες
Korean Morning	30.898	1984	12.500.000	Απω Ανατολή
Oceanic Confidence	17.685	1977	5.200.000	Άγνωστοι
Handy Sailor	16.325	1975	4.500.000	Άγνωστοι
Baiona	49.228	1982	15.250.000	Τούρκοι
Sumiko	35.544	1984	13.500.000	Ιάπωνες
Jovian Lark	23.899	1984	9.700.000	Ιάπωνες
Markos N	19.440	1969	2.000.000	Ιάπωνες

Δεξαμενόπλοια:

Ammersbec	1.800	1970	515.000	Έλληνες
Anet II	33.950	1975	2.400.000	Έλληνες
Fyodor Poletayev	50.718	1984	4.150.000	Έλληνες
Londontank	28.769	1972	4.000.000	Έλληνες
Talsy	19.588	1968	1.900.000	Έλληνες
Iver Heron	34.546	1979	25.000.000	Νορβηγοί



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. - 4th FLOOR
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 413 73 28

Alfa Sea	73.993	1968	—	Αμερικανοί	Malhoa	10.026	1975	2.700.000	Αγνώ
N. Leonard	25.565	1973	5.500.000	Αυστραλοί	Bering Universal	10.870	1979		
Keke	2.550	1981	5.400.000	Όλλανδοί	Scamper Univer-				
Fuji Orient	235.00	1974	—	Όλλανδοί	sal	12.475	1980	9.000.000	Απώ Ανα
Polikon	235.819	1973	—	Όλλανδοί	Konvali				
Actinia	235.136	1975	—	Όλλανδοί	Nellik	9.399	1983	13.500.000	Αγνώ
OBO Osprey	53.640	1983			Reefer Manggis	9.592	1977		
OBO Buzzard	53.640	1983	56.000.000	Ιταλοί	Reefer Nagna	9.595	1978	9.000.000	Αγνώ
Astro Pegasus	79.991	1965	15.000.000	Σκανδιναβοί					
Alpine Finn	8.700	1981	12.400.000	Αγνώστοι					
Cheminuno	3.500	1979	4.250.000	Κινέζοι					
Tomoe	9.303	1985	13.000.000	Αγνώστοι					
Georgia	83.651	1988	46.100.000	Αγνώστοι					
Lightgow	89.601	1985	36.700.000	Νορβηγοί					
Glefi II	89.601	1985	36.700.000	Νορβηγοί					
Butt	10.506	1980	11.550.000	Σουηδοί					
Dorsch	10.557	1980	11.550.000	Σουηδοί					
Proas	5.900	1974	2.000.000	Αγνώστοι					
Shell Engineer									
Shell Trader	1.522	1966	750.000	Αγνώστοι					

Φορτηγά/Τουρντέκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
Agia Skepi	15.230	1968	1.500.000	Ελληνες
Aetna Pioneer	16.607	1969	1.600.000	Αγνώστοι
Van Gogh	15.254	1976	2.250.000	Αγνώστοι
Als Prosperity	19.764	1986	12.250.000	Απώ Ανατολή
Odyanna H	15.174	1971	1.600.000	Ελληνες

Διάφορα/Επιβατηγά:

Alexandros	2.966	1969	687.000	Ελληνες
Blue Stone	7.849	1972	—	Ελληνες
Rainbow	1.320	1966	460.000	Ελληνες
Ierapetra	5.169	1968	5.500.000	Ελληνες
Okudogo No. 6				
(p x)		1971	15.000.000	Ελληνες
Panagia Tinoy				
(pax)		1960	6.180.000	Ελληνες
Silver Paloma				
(pax)		1959	11.500.000	Ελληνες
Eastern Unicorn	12.161	1979	10.500.000	Νορβηγοί
Chengtu	7.727	1978	5.500.000	Απώ Ανατολή
Aurora Ace	17.090	1984	12.800.000	Απώ Ανατολή
Straight Contai-				
ner	2.905	1972	—	Αγνώστοι

Πωλήσεις για διάλυση:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$/LDT	
Mobile Bay	31.828	1954	270	Ι
Bucegi	25.202	1966	130	Ντου
Hunedoara	25.391	1966	205	
Luqeni	25.410	1966	224.26	
Aniva	4.399	1963	185	Ντου
Lisichansk	34.643	1962	225	Ι
Concagua	14.000	1969	274	Μπαγκλα
Hungaria	6.325	1968	235	Ι
Budapest	6.325	1967	245	Ι
Kapitan Markov	4.979	1968	255	Ι
Haia Mare	4.400	1965	143	
Vrancea	12.519	1962	130	Τοϋ
Sinaia	6.777	1966	130	Ντου
Sascut	4.795	1975	130	Ντου
Victoria	4.400	1962	140	Ντου
Brasov	4.400	1964	140	Ντου
Bacau	4.400	1965	140	Ντου
Gizhiga	9.280	1967	266	Μπαγκλα
Ribbok	5.202	1967	—	Ι
Smialy	10.042	1967	270	Μπαγκλα
Takis E	69.985	1966	—	
Elmglen	21.456	1952	115	Κανα
Verhoyanskles	4.140	1965	230	Ι
Sever	1981	1967	231	Ι
Rupel	10.701	1971	180	Σιγκαποι
Largavista	36.000	1961	266	Ι
Triton Trader	3.516	1960	258	Ι
Star California	39.249	1954	270	Ι
Medcement Car-				
rier	21.604	1962	200	
Espenhain	11.681	1963	1.200.000	
Gountlaran	97.711	1968	250	Ι
Houston	6.254	1968	—	Αγνώ
Kota Mulia	4.358	1967	265	Αγνώ
Pireas	3.406	—	—	Αγνώ
Feng Tsai	7.647	1966	266	Αγνώ

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD
SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.
Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.
Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

ERMIONI - PIRAEUS 7-9 Akti Miaouli 185-35 Tel 01-4176 071 or 01-4177 502 Tlx 21 2868 GN GR
PROMETHEUS - SINGAPORE 10 Anson Road 25-01 A INTERNATIONAL PLAZA - 0207
Tel 225 4627 8 Tlx RS 29292 ERMIONI CABLE SARGEORGE SINGAPORE

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Οι συνεργαζόμενες εταιρίες SAAB της Σουηδίας και η ελληνική KAMINCO, που είναι από τους πρωτοπόρους στην έρευνα και εφαρμογή της νέας ναυτικής τεχνολογίας στον Πειραιά, παρουσίασαν πρόσφατα ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον ηλεκτρονικό σύστημα πλοίου, από πλευράς οικονομίας, ασφάλειας, πιστότητας και ταχύτητας κατά τις φορτοεκφορτώσεις δεξαμενοπλοίων και ΟΒΟς.

Τό σύστημα Max 501 της Saab Marine Electronics έχει τη δυνατότητα να εκτελεί με απaráμιλλη ακρίβεια και ασφάλεια την φορτοεκφόρτωση των δεξαμενών φορτίου, με ηλεκτρονικό τηλεχειρισμό βανών, άντλιών, παρακολούθηση πίεσεως φορτοεκφορτώσεως, κλπ.

Ταυτόχρονα μπορεί να ελέγχει και να χειρίζεται όλα τα βοηθητικά μηχανήματα του μηχανοστασίου μέσω περιφερειακών σταθμών.

Περιλαμβάνει τό Tankradar πού μετράει την στάθμη των δεξαμενών φορτίου με μικροκύματα, καθώς επίσης την θερμοκρασία και πίεση εντός των δεξαμενών και αποτρέπει την υπερχείλιση των δεξαμενών.

Τό Tankradar έχει εγκατασταθεί σε περισσότερα από 550 δεξαμενόπλοια και ΟΒΟ και βασικά αποτελείται από μία εγχρωμη οθόνη 20 ίντσών, πληκτρολόγιο και φωτεινό δείκτη, καταργώντας έτσι τό Control rooms και τίς κονσόλες και χαμηλώνοντας αισθητά τούς χρόνους καθυστέρησης στις φορτοεκφορτώσεις.

Στά φωτογραφικά στιγμιότυπα πού δημοσιεύονται, όρισμένα από τό στελέχη των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, Έλευσίνας, Νεωρίου Σύρου και Αύλιδας πού παρακολούθησαν την ενδιαφέρουσα παρουσίαση γιά την εύκολία εγκατά-



στασης του συστήματος MaC 501 σε υπάρχοντα πλοία, καθώς και αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί ναυτιλιακών εταιριών πού ενημερώθηκαν γιά τίς

δυνατότητες και τούς άπλους χειρισμούς πού προσφέρει τό παραπάνω ηλεκτρονικό σύστημα φορτοεκφορτώσεως ύγρων φορτίων.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
Fax: 8393560
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561



MEDOV FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING



PRESIDENT: FORIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES-L. SCAFFARDI-G.A. STATHOPOULOS

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

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

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

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

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



ΔΑΝΙΑ

Άλλαγή πολιτικής

Για πρώτη φορά ύστερα από πολλά χρόνια, ο Δανικός εφοπλιστικός οίκος Maersk συνεταιρίστηκε με έναν εκ των συναδέλφων του, τον οίκο P and O containers Ltd από της 1 Μαρτίου 1991.

Από την προσεχή άνοιξη οι δύο εταιρίες θα προσφέρουν δύο εβδομαδιαίες αναχωρήσεις στη γραμμή των κυριωτέρων λιμένων της Ευρώπης και της Άπω Ανατολής. Κατά τη συμφωνία, της οποίας οι λεπτομέρειες δεν έχουν ακόμα καθορισθεί, 17 πλοία θα διατεθούν στη νέα επιχείρηση, διαμορφώνοντας δύο νέες χωριστές υπηρεσίες γραμμής.

Η Maersk θα διαθέσει οκτώ πλοία των 3500 VP, ταχύτητα 24 κόμβων και μερικά από τα δέκα πλοία ψυγεία δυναμικότητας 1000 EVP. Εξάλλου η P and O, η οποία παρέλαβε πέρσι δύο πλοία κοντεϊνερ των 3600 EVP, έχει παραγγείλει τη ναυπήγηση τεσσάρων ακόμα πλοίων των 3800 EVP παραδοτέων το 1992 και 1993, τα οποία θα διατεθούν στην ως άνω κοινή επιχείρηση.

Η μεταστροφή αυτή της πολιτικής της Maersk, η οποία ανέκαθεν υπερασπιζόταν την ανεξαρτησία της στην εκμετάλλευση των γραμμών της, αποτελεί αντικείμενο πολλών συζητήσεων, δεδομένου ότι ενδέχεται να δημιουργήσει ρωγμή στην παγκόσμια στρατηγική της εταιρίας. Προς το παρόν πάντως η προσωρινή εβδομαδιαία γραμμή Ευρώπης — ΗΠΑ — Άπω Ανατολής της Maersk που εξυπηρετείται με πλοία κοντεϊνερ των 4000 VP, παραμένει αμετάβλητη.

ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Για πρώτη φορά ύστερα από δώδεκα χρόνια ο υπό εθνική σημαία εμπορικός στόλος της Ομοσπονδιακής Γερμανίας σημειώνει αύξηση. Το συνολικό τονάζ του στόλου από τα 3,75 εκατ. τον. γκρός του περσινού έτους έφθασε φέτος τα 4 εκατ. τον. γκρός.

Η κάμψη του εθνικού στόλου άρχισε το 1978, όποτε η δύναμή του σημείωσε τη μεγαλύτερη άκμή με 2.000 πλοία συνολικού τονάζ 9.736.667 τον. γκρός ύστερα από βαθμιαία συνεχή αύξηση που άρχισε το 1948 και συνεχίστηκε επί μία τριακονταετία. Μετά το 1979 άρχισε η αντίθετη τάση της συνεχούς μειώσεως.

Η κύρια αίτια της κάμψεως είναι η μεταφορά των εθνικών πλοίων υπό διάφορες ξένες σημαίες με βασική αιτιολογία τη μείωση

του κόστους εκμεταλλεύσεως δια του περιορισμού των μισθολογικών δαπανών επανδρώσεως του πλοίου.

Όταν το 1989 ύστερα από πολλές αντιρρήσεις και άμφιβολίες άπεφασίσθη τελικά η δημιουργία ενός δεύτερου προνομιούχου νηολογίου που επιτρέπει τη χρησιμοποίηση από τα γερμανικά πλοία ξένων ναυτικών με το μισθολόγιο της χώρας καταγωγής τους, άρχισε και η ανάκαμψη του εθνικού νηολογίου. Σημειώνεται πάντως ότι και το δεύτερο γερμανικό νηολόγιο άπαιτεί όπως οι άξιωματικοί και όρισμένες ειδικότητες πληρωμάτων είναι έφοδιασμένοι με ειδική άδεια, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η άπασχόληση των γερμανών ναυτικών.

ΕΣΘΟΝΙΑ

Γραμμή Στοκχόλμης — Ταλίν

Στά πλαίσια της έλευθεριότητας που καλλιεργείται τον τελευταίο καιρό στις τρεις χώρες της Βαλτικής που ανήκουν στη Σοβιετική Ένωση, το Υπουργείο Μεταφορών της Έσθονίας προχώρησε στην εκμετάλλευση της επιβατικής γραμμής μεταξύ της Στοκχόλμης και της πρωτεύουσας Ταλίν, από κοινού με τη Σουηδική εφοπλιστική εταιρία Nordstrom για μία περίοδο δέκα έτων ή όποια άρχισε στις 18 Ιουνίου του τρέχοντος έτους.

Το πλοίο που διετεθή για την εκτέλεση της γραμμής είναι το επιβατηγό - όχημα-

γωγό «Dana Regina» το όποιο έχει δυναμικότητα 1600 επιβατών και 400 όχημάτων. Το πλοίο αυτό ανήκε στην Δανική ναυτιλιακή εταιρία DFDS και το άγόρασε πρόσφατα η Nordstrom αντί 30 εκατομμυρίων δολλαρίων, μετονομάστηκε δε «Nord Estonia».

Όπως υπογραμμίζει η σχετική είδηση, είναι η πρώτη φορά ύστερα από πενήντα όλόκληρα χρόνια που καθιερώνεται τακτική επιβατική γραμμή μεταξύ των δύο πρωτεύουσών Στοκχόλμης και Ταλίν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Οί ναυπηγήσεις του Μαΐου

Κατά τα έπίσημα στατιστικά στοιχεία που άνακοίνωσε το Υπουργείο Μεταφορών, οι νέες παραγγελίες του μηνός Μαΐου 1990 άνήλθαν σε 768.656 τον. γκρός έναντι 1.226.446 τον. γκρός του μηνός Άπριλίου (μείωση 37,3%). Σε σύγκριση όμως με τον Μάιο του 1989 αύξηθηκαν κατά 70,6%. Η συνολική άξία των νέων παραγγελιών υπολογίζεται σε 79.478 εκατ. γιέν.

Σε αριθμό πλοίων οι άνωτέρω παραγγελίες άντιπροσωπεύουν 24 πλοία από τα όποια δύο προορίζονται για το έσωτερικό και 22 για το έξωτερικό. Τα δύο του έσωτερικού είναι ένα ψυγείο και ένα κοντεϊνερ. Τα δε 22 του έξωτερικού αναλύονται ως έξης: Τρία μπάλκερς, ένα OBO, τρία πολλαπλής χρήσεως φορτηγά, τρία ψυγεία, ένα ρό-ρό, τέσσερα τάνκερς, ένα ύγραεριοφόρο, τρία χημικά και τρία φορτηγά. Από τα τέσσερα τάνκερς τα τρία είναι VLCC.

Για το πρώτο δίμηνο του νέου οικονομικού έτους, δηλαδή τον Άπρίλιο και τον Μάιο οι συνολικές παραγγελίες άνέρχονται σε 1.995.102 τον. γκρός, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 124% έναντι της αντίστοιχης περιόδου του προηγούμενου έτους. Οι παραγγελίες των δύο αυτών μηνών περιλαμβάνουν 65 πλοία, από τα όποια τέσσερα για την έγχώρα άγορά και 61 για εξαγωγή στο έξωτερικό. Από τα προοριζόμενα για εξαγωγή τα 38 είναι ξηρού φορτίου και τα 23 τάνκερς. Η συνολική τους άξία υπολογίζεται σε 231.066 εκατ. γιέν.

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J.N. & N.J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

“Όλοι οι παραπάνω άριθμοί άφορούν πλοία άνω των 2.500 τον. γκρός. Έξάλλου άφορούν σέ έγκρίσεις ναυπηγήσεως έκ μέρους του Έπουργείου Μεταφορών καί μπορεί νά χορηγηθούν όποτεδήποτε έντός όλίγων μηνών από τής ύπογραφής του συμβόλαιου.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ναυπηγήσεις γιά τήν ΕΣΣΔ

Τά ναυπηγεία Astilleros Reunidos del Nevion του Μπιλμπάο παρέδωσαν τόν Άπρίλιο τό πρώτο από ένα σύνολο όκτώ πλοίων πρός τή σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία Sudoirport. Πρόκειται γιά πλοίο ξυλείας/ κοντέινερς χωρητικότητας 7.365 τον. d.w. “Άλλα τέσσερα πλοία τής σειράς αυτής τελούν ήδη στό στάδιο του έξοπλισμού.

Τό παραδοθέν πλοίο ονομάσθηκε «Igor Ilinski» καί είναι ειδικά κατασκευασμένο γιά τή μεταφορά ξυλείας, έμποροκιβωτίων καί διαφόρων χύμα φορτίων σέ γραμμές τής Άρκτικής. Έπομένως ή γάστρα, οι μηχανές καί ό έξοπλισμός έχουν κατασκευασθεί κάτω από τούς ειδικούς κανόνες του Σοβιετικού νηογνώμονα, οι όποιοι πλησιάζουν τούς κανόνες των παγοθραυστικών. Είναι τό πρώτο πλοίο πού ναυπηγείται στην Ίσπανία σύμφωνα μέ κανονισμούς καί υπό τόν έλεγχο του Σοβιετικού νηογνώμονα. Έχει μήκος 132,7 μ., πλάτος 19,86 μ., βύθισμα 6,87 μ. καί μέγιστη ταχύτητα 15,2 κόμβων.

Τό ναυπηγείο Astilleros Reunidos, όπως καί οι άλλες Ίσπανικές επιχειρήσεις πού προμηθεύουν τά υλικά, τόν έξοπλισμό καί τίς εγκαταστάσεις πού είναι ειδικά προσαρμοσμένες γιά πλόες σέ άρκτικές θάλασσες, αντιμετωπίζουν μία τεχνολογική πρόκληση καί μία μοναδική εύκαιρία έξοικειώσεως μέ τούς σοβιετικούς κανονισμούς. Έτσι ελπίζουν ότι θά διαθέτουν τήν άναγκαία πείρα ώστε νά πετύχουν καί άλλες σοβιετικές παραγγελίες στό προσεχή χρόνια.

ΙΤΑΛΙΑ

‘Η παράδοση του «Nuova Europa»

Στίς 15 Μαΐου παραδόθηκε στην Λούδ Τριεστίνο τό κοντεϊνερόπλοιο «Nuova Europa», δίδυμο του «Nuova Africa» πού τής είχε παραδοθεί πρό πενταμήνου. Τό νέο σκάφος, όπως καί τό προηγούμενο, ναυπηγήθηκε

στά ναυπηγεία Fincantieri τής Καστελαμάρε. Έχει μήκος 192,5 μ., πλάτος 30,5 μ., βάθος 16 μ., μεταφορική ικανότητα 27.000 τόνων καί κόστισε 70 δισεκ. λιρέτες (περίπου 54 εκατ. δολларία). Είναι έφοδιασμένο μέ πέντε γερανούς των 40 τόνων γιά τή φορτοεκφόρτωση των έμποροκιβωτίων. ‘Η δυναμικότης του σέ κοντέινερ φθάνει τά 1500 EVP από τά όποια τά 300 είναι ψυκτικά.

‘Η καθιερωμένη τελετή τής παραδόσεως έγινε σέ στενό κύκλο στόν ναυτικό σταθμό τής Τεργέστης, μακριά δηλαδή από τό τόπο ναυπηγήσεως αλλά αρκετά κοντά στό γραφεία τής Λούδ Τριεστίνο, τής όποιας παρέστη ολόκληρο τό έπιτελείο.

Τό «Nuova Europa» απέπλευσε γιά τή Νότιο Άφρική στό πλαίσιο του κοινόκτητου Saecs (Έγγραφο Κοντέινερ Ν. Άφρικής — Εύρώπης) καί επί τά ίχνη του «Nuova Africa». Οι προσεγγίσεις του θά είναι: Σπέτσια, Φός, Βαρκελώνη, Λισσαβώνα, Ντάρμπαν, Μαπούτο, Πόρτ Έλίζαμπεθ καί Άκρωτήριο.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Έντός του φθινοπώρου

Έγτερα από μεγάλη καθυστέρηση, τό νομοσχέδιο τής συστάσεως νηολογίου, θά συζητηθεί από τό Κοινοβούλιο μετά τίς διακοπές. Από τόν Άπρίλιο τό Έπουργικό Συμβούλιο άφού διαλεύκανε αρκετά έπίμαχα σημεία του νομοσχεδίου, ένεκα των όποιων ανεβάλετο συνεχώς ή προώθησή του επί έτος καί πλέον, έδωσε τή συγκατάθεσή του ούτως ώστε νά ακολουθήσει τή συνήθη κοινοβουλευτική διαδικασία, σύμφωνα μέ τήν όποια θά πρέπει πρώτα νά περάσει από τήν αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή. Στή συνέχεια θά κατατεθεί στην ολομέλεια τής Βουλής, ή όποια καί θά πρέπει νά τό ψηφίσει έντός του φθινοπώρου.

Αυτές είναι οι προβλέψεις του Έπουργού Συγκοινωνιών, όπως τίς εξέφρασε σέ σχετική συνέντευξη τύπου. Είναι γνωστό έξάλλου ότι μέσω θυγατρικών εταιριών Λουξεμβουργιανών καί μέ ένα σύστημα χρονοναυλώσεων (γυμνών πλοίων) τό νηολόγιο του Λουξεμβούργου θά καταστήσει δυνατή τή διπλή νηολόγηση του μεγάλου μέρους των Βελγικών πλοίων καί κυρίως των βελγικών ναυτιλιακών εταιριών CMB καί UBEM. Μέ ένα παρόμοιο σύστημα παρεκκλίσεων έχει ήδη επιτευχθεί ή έγγραφη στό Κυπριακό νηολόγιο ενός συνόλου έπτά πλοίων των Βελγικών εταιριών Belgian Shipping καί Belcan,

τά όποια θά διαρρεύσουν πρός τό νηολόγιο του Μεγάλου Δουκάτου μόλις θεθεί φαρμολή.

Πρέπει νά σημειωθεί ότι τό σύστημα μεταφοράς των Βελγικών πλοίων στην Ξεμβουργιανό νηολόγιο, επί του έ συμφώνησαν έφοπλιστά καί ναυτεροσυνδικάτα, έχει κριθεί από τό Βελγικό μόσιο πολύ συμφερότερο από τή δημόσια δεύτερου Βελγικού νηολογίου, ή θά απαιτούσε πολλές νομοθετικές ποιήσεις σέ οικονομικό καί κοινωνικό δο.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

‘Η σύνδεση Λονδίνου — Σήρα

‘Η βρεταννική κυβέρνηση άρνείται χρηματοδοτήσει τό πρόγραμμα κατασις σιδηροδρομικής γραμμής μεγάλης ταχύτητας μεταξύ Λονδίνου καί τής σήρας Μάγχης. Σχετικά ό αρμόδιος Έπος Μεταφορών δήλωσε στό Κοινοβούλιο, πρόγραμμα αυτό δέν είναι οικονομικά πραγματοποιήσιμο.

Τό έν λόγω πρόγραμμα έχει προταπό τό κοινόκτητο πού περιλαμβάνει τούς Βρεταννικούς Σιδηροδρόμους καί βρεταννικές μεγάλες κατασκευαστικές καί προβλέπει τή χρηματοδότηση πό ιδιωτικά καί κρατικά κεφάλαια. Ο Έπος Έπουργός ζήτησε από τούς Βρεταννικούς Σιδηροδρόμους νά θέσουν σέ ένέ το δικό τους σχέδιο πού προβλέπει τή πτυξη του υπάρχοντος δικτύου μέχρι νοίγματος τής διώρυγος καί τή μ γραμμής μεγάλης ταχύτητας σέ μετριο χρόνο πού μπορεί νά φθάσει μέ τέλος του αιώνα.

‘Η απόφαση αυτή έχει προκαλέσει έρεες αντίδράσεις, οι περισσότερες τίνων είναι δυσμενείς. Πολλοί βλέπουν νίκη των οικολόγων. Οι προοπτικές στή σήρα της οδικής κυκλοφορίας καί ή πάρεκκλιση τής σιδηροδρομικής ύπηρεσίας καί ό κίνδυνος πού απειλεί τίς άκτι περιουσίες των ιδιωτών τής περιοχής ρύνουν όλα υπέρ του μακροπρόθεσμου δόλου. Πάντως οι άβεβαιότητες πού σκιά το όλο θέμα προβλέπεται ότι θά διαρκέσουν χρόνια άκόμα, ένώ έξάλλου ο ταννοί Σιδηροδρόμοι δείχνουν πεπεισμένοι ότι τό δικό τους σχέδιο θά άνταποστίς άνάγκες του μέλλοντος.

International

TAGAROPULOS, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την Κυανόλευκο

Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουλίου υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Σοπέν», δεξαμενόπλοιο, πρώην νορβηγικό «Annet II», 20.495 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «La Tour Verte Shipping Corp.» (Pleiades Shipping).

— «Αμαντέους», φορτηγό, πρώην παναμαϊκό υπό το αυτό όνομα, 36.958 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1984 που ανήκει στην εταιρία Compañia Maritima Villa Nova S.A. (κ. Απόστ. Φραντζής).

— «Μαρκέσσα», φορτηγό, πρώην λιβερτιανό υπό το αυτό όνομα, 33.510 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία Lakeville Navigation Ltd. (Natalca Shipping).

— «Ηρώ», φορτηγό, πρώην λιβερτιανό υπό το αυτό όνομα, 17.929 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία Warfield International Inc. (Natalca Shipping).

— «Σάρλα», φορτηγό πρώην κυπριακό υπό το αυτό όνομα, 15.534 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία Manley Corp. (Natalca Shipping).

— «Θάλεια», φορτηγό, πρώην παναμαϊκό υπό το αυτό όνομα, 16.873 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία Delavan S.A. (Natalca Shipping).

Η εισαγωγή συναλλάγματος από τις εταιρίες του Ν. 814

Οι ναυτιλιακές εταιρίες του Ν. 814/78 κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους (1989) εισήγαγαν και δραχμοποίησαν συνάλλαγμα ύψους 826.471.274 δολλαρίων για την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας των εν Ελλάδι γραφείων τους και άλλων υποχρεώσεων.

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ, κατά το προηγούμενο έτος, 675 ναυτι-

λιακές εταιρίες, από τις 692 που λειτουργούσαν στη χώρα σύμφωνα με το νόμο 814/78, παρουσίασαν την εξής δραστηριότητα:

• Εισήγαγαν και δραχμοποίησαν συνάλλαγμα ύψους 826.471.274 δολλαρίων, αντί των 828.787.982 δολλαρίων που είχαν εισαγάγει και δραχμοποιήσει το έτος 1988, δηλαδή παρουσιάστηκε μείωση 1% περίπου στο σύνολο του εισαχθέντος συναλλάγματος.

• Για εξόδα λειτουργίας των γραφείων τους το 1989 οι ναυτιλιακές εταιρίες δαπάνησαν 137.541.830 δολάρια έναντι 124.644.905 δολλαρίων που είχαν δαπανήσει το 1988, δηλαδή παρουσιάστηκε αύξηση 10,30% περίπου.

• Για την κάλυψη άλλων υποχρεώσεων (φόροι, μισθοί πληρωμάτων, συντήρηση πλοίων κλπ.) δαπανήθηκαν 628.121.307 δολάρια έναντι 639.121.387 δολλαρίων που δαπανήθηκαν το έτος 1988 (μείωση 2%).

• Το προσωπικό που απασχολήθηκε το 1989 στις παραπάνω εταιρίες ανερχόταν σε 7.042 υπαλλήλους από τους οποίους 6.419 ήταν Έλληνες και 623 ξένοι, έναντι 6.047 υπαλλήλων που απασχολήθηκαν το 1988.

Τέλος, 510 εταιρίες διαχειρίστηκαν 2.584 πλοία άνω των 1.000 τόν. γκρός με ελληνική ή ξένη σημαία, ενώ 165 εταιρίες ασχολήθηκαν με άλλες ναυτιλιακές εργασίες, εκτός από διαχείριση πλοίων.

Μεταφορά Άλβανων με ελληνικά πλοία

Στη μεταφορά των Άλβανων πολιτών που είχαν καταφύγει στη γερμανική πρεσβεία των Τιράνων μετέσχον και τα Έλληνικά επιβατηγά «Κεφαλονίαν Σκάυ» και «Ιονίς», τα οποία διέκοψαν τα προγραμματισμένα ταξίδια τους και κατέπλευσαν, ύστερα από έντολη του κ. Χ. Λευκαδίτη, διευθύνοντος συμβούλου της εταιρίας «Σέβεν Αϊλαντς» ιδιοκτήτριας των δύο πλοίων, στο Δυράχιο της Άλβανίας, προκειμένου να παραλάβουν 1.600 περίπου άτομα.

Η μεταφορά αυτή, όπως γνωστοποίησε ο

κ. Λευκαδίτης, ο οποίος παρευρίσκειτο στο Δυράχιο, κατά την επιβίβαση των Άλβανων φυγάδων, ανατέθηκε στην εταιρία από το Υπουργείο Έξωτερικών της Γ. Γερμανίας.

Αγοραπωλησίες

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Άλφα Ση» 73.993 τόν. d.w., 35.450 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1968, υπό εμπιστευτικούς όρους.

— Σε Έλληνες του Λονδίνου φέρεται πωληθέν το δεξαμενόπλοιο πρόντακτ κάρριερ «W.M. Leonard» 25.565 τόν. d.w., 15.470 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Άγία Σκέπη» 15.230 τόν. d.w., 9.031 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής 1,5 εκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Με προορισμό τη διάλυση φέρεται πωληθέν το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Τάκης Ε.» 69.985 τόν. d.w., 31.260 τόν. γκρός, χωρίς να γνωσθεί τιμή αγοράς ανά τόννο βάρους.

Η εισαγωγή μαθητών στα Ναυτικά Λύκεια

Με απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη προκηρύχθηκε η εισαγωγή μαθητών στα Δημόσια και Ίδιωτικά Λύκεια Έμπορικου Ναυτικού για το εκπαιδευτικό έτος 1990-1991.

Σύμφωνα με την προκήρυξη, στην Α' τάξη των Δημοσίων Λυκείων Έμπορικου Ναυτικού Πλοιάρχων και Μηχανικών Πειραιώς, θα εγγραφούν μέχρι 60 μαθητές (σε κάθε Λύκειο) ενώ στην Α' τάξη των Δημοσίων Λυκείων Μηχανικών Χανίων και Πλοιάρχων Πρεβέζης θα εγγραφούν μέχρι 30 μαθητές, επίσης σε κάθε Λύκειο.

Ο αριθμός των μαθητών και μαθητριών που θα εγγραφούν στην Α' τάξη των Ίδιωτικών Λυκείων καθορίζεται ανάλογα με τις δυνατότητες υποδοχής κάθε Λυκείου, ή δε κατανομή τους στα Λύκεια αυτά θα γίνει από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ.

Οι υποψήφιοι θα πρέπει να είναι κάτοχοι απολυτηρίου Γυμνασίου ή ισότιμου τίτλου σπουδών και να κριθούν κατάλληλοι από την υγειονομική Επιτροπή ενώ οι εγγραφές θα πραγματοποιούνται στις έδρες των Λυκείων, μέχρι και τις 31 Αυγούστου.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν Μάιο 401 νέα Ναυτικά Φυλλάδια.

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

Τό σήριαλ τών ρυπάνσεων καί τών προστίμων

Συνεχίσθηκε καί τό 15ήμέρο πού διέρρευσε τό σήριαλ τών ρυπάνσεων καί τών προστίμων. Συγκεκριμένα έπεβλήθη πρόστιμο:

- 500.000 δρχ., στόν α' μηχανικό τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Flag Chios», γιά ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τῶν ἐγκαταστάσεων TITAN, μέ πετρελαιοειδή.
- 1.300.000 δραχμῶν, σέ δύο πλοίαρχους ἐλληνικῶν δεξαμενοπλοίων, γιά ρύπανση πού προκάλεσαν μέ πετρελαιοειδή στή θαλάσσια περιοχή τοῦ κόλπου τῆς Ἑλευσίνας.
- 1.500.000 δρχ., στόν πλοίαρχο τοῦ τουρκικοῦ δεξαμενοπλοίου «Ντόγκαν Καμάν», γιά ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τοῦ λιμενίσκου ἐταιρίας πετρελαίου, μέ σεντινόνερα, ἔκτασης 200 τετραγωνικῶν μέτρων περίπου.
- 1.000.000 δραχμῶν στόν πλοίαρχο τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Gema Luck», γιά ρύπανση μέ μαζοῦτ τοῦ λιμανιοῦ Ἑλευθερῶν Καβάλας.
- 6.000.000 δραχμῶν σέ κυβερνήτη ἐπιβατηγοῦ τουριστικοῦ σκάφους, γιά ρύπανση μέ σεντινόνερα στήν θαλάσσια περιοχή τοῦ Πατραϊκοῦ Κόλπου.
- 2.000.000 δρχ. στόν πλοίαρχο τοῦ φορτηγοῦ μαιά Λιβάνου «Hamadeh» γιά ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τῆς νήσου Κύθου.
- 1.000.000 δρχ. στόν ὑποπλοίαρχο τοῦ κυπριακοῦ πλοίου-ψυγείου «Alpino» γιά ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς Κερασινίου.
- 800.000 δρχ. στόν πλοίαρχο τοῦ κυπριακοῦ φορτηγοῦ «Aurelia» γιά ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τοῦ Νέου Μώλου Δραπετσῶνας.
- 800.000 δρχ. στόν ὑπεύθυνο ἐταιρίας «Πετρελαιοβιοενέργεια» γιατί δέν πήρε τά κατάλληλα μέτρα κατά τή διάρκεια παραλαβῆς πετρελαιοειδῶν καταλοίπων τό «Aurelia» μέ ἀποτέλεσμα νά προκληθεῖ ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τοῦ Νέου Μώλου Δραπετσῶνας λόγω βύθισης τῆς φορτηγίδας μέ τήν ὁποία γίνονταν ἡ παραλαβή.

- 500.000 δρχ. στόν μηχανικό τοῦ κυπριακοῦ ἐπιβατηγοῦ «Princessa Amorgosa» γιά ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τῆς Ναυπηγοεπισκευαστικῆς Ζώνης Περάματος.
- 500.000 δρχ. στόν ὑποπλοίαρχο τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Pegasus» γιά ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τοῦ Νέου Μώλου Δραπετσῶνας.
- 800.000 δρχ. στόν πλοίαρχο δεξαμενοπλοίου μέ σημαία Ἰταλίας γιά ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τοῦ λιμενίσκου τῶν διυλιστηρίων ἐταιρίας πετρελαίου.
- Ἑγγυητική ἐπιστολή 5.000.000 δρχ. ζητήθηκε ἀπό τοὺς ἐκροσώπους τοῦ κυπριακοῦ φορτηγοῦ «Στάρ Δέλτα» γιά νά τοῦ ἐπιτραπεί ὁ ἀπόπλους ἀπό τήν Ἑλλάδα ἐπειδή κατὰ τήν ἀνέγκυση τοῦ πλοίου σέ πλωτή δεξαμενὴ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων Σκαρμαγκά προηγήθηκε ρύπανση ἀπό πετρέλαιο τό ὁποῖο διέρρευσε ἀπό τίς δεξαμενές καυσίμων τοῦ πλοίου λόγω ρήγματος στὰ ὑφάλα. Ταυτόχρονα ὁ Κορεάτης πλοίαρχος τοῦ πλοίου προσήχθη στόν ἀρμόδιο εἰσαγγελέα κατηγοροῦμενος γιά ρύπανση!
- Πρόστιμο ὕψους 290.000 δρχ. ἐπέβαλε τό λιμεναρχεῖο Καλαμάτας, στόν Παναγιώτη Γεωργουλέα, ἰδιοκτήτη τοῦ ἀλιευτικοῦ σκάφους «Χριστίνα» γιά ρύπανση, μέ σεντινόνερα, τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τοῦ λιμανιοῦ τῆς Καλαμάτας ἐνῶ ἀπό τό Πλημμελειοδικεῖο Καλαμάτας τοῦ ἐπιβλήθηκε ποινὴ φυλάκισης τεσσάρων μηνῶν!
- Μέ τήν κατηγορία τῆς σοβαρῆς ρύπανσης θαλάσσιας, ἀπό πρόθεση, παραπέμφθηκε νά δικαστεῖ στό Τριμελές Πλημμελειοδικεῖο Ἀθηνῶν, ὁ Σύρος Ραχμάν Ἀμπντούλ Ὁζαλί, 31 ἐτῶν, Ἀ' μηχανικός τοῦ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας μότορσιπ «Ὀλύμπικ Σάν», μέ σημαία Ὀνδούρας. Τό ἐν λόγω σκάφος εἶχε προκαλέσει, σύμφωνα μέ πιλότους ἀεροσκάφους τοῦ Λιμενικοῦ, ρύπανση μέ σεντινόνερα στή θαλάσσια περιοχή, πέντε μίλια ἀπὸ τό νησί Πάτροκλος ἀλλά ὁ πλοίαρχος καί ὁ Α' μηχανικός ἀρνοῦνταν τήν κατηγορία.

Καί τό κλοῦ γιά τό παρόν τεῦχος: 'Πουργός κ. Ἀριστ. Παυλίδης ἀνακοίνω μέ ἐντολή τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Κων. Τσοτάκη, οἱ προσφυγές πού θά γίνοντε ἐξῆς ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτες στό Ὑπουργεῖο Συμβούλιο γιά τά πρόστιμα πού τοὺς ἐπλονται ὅταν ρυπαίνονται, θά γράφονται σὺν γιά συζήτηση στήν ἡμερήσια διάταξη.

Ὁ κ. Δημ. Πατέρας πρόεδρος Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἰ. Κ. Νηογνώμονα

Στίς 18 Ἰουλίου πραγματοποιήθηκε Πειραιᾷ, ἡ πρώτη συνεδρίαση τῆς Ἑκλ. Ἐπιτροπῆς πού ἱδρύσε γιά πρώτη ὁ Ἰταλικὸς Νηογνώμονας (RINA), στήν πρόεδρο ἐκλέχθηκε ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Τρησ Πατέρας.

Χαιρετίζοντας τὴ δημιουργία τῆς π. ἐκτός Ἰταλίας ἐπιτροπῆς τοῦ RINA, ὁ θυντὴς τοῦ Ἰταλικοῦ Νηογνώμονα κ. I Squassafichi καί ὁ πρόεδρος τῆς ἐκλ. ἐπιτροπῆς κ. Δ. Πατέρας ὑπογράμμισαν σημαία πού ἀποδίδει ὁ RINA στήν ἀμνη προσηγγισι καί ἐξυπηρέτηση τῆς νικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἀσφάλεια ἐργαζομένων σὲ ναυπηγικὲς ἐργασίες

Ἀρχισε ἀπὸ τίς 16 Ἰουλίου ἡ ἐφαρ. τοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ Π.Δ. 70/90 γιά τήν «ὕψος καὶ ἀσφάλεια τῶν ἐργαζομένων σὲ ναυπηγικὲς ἐργασίες», γιά τό ὁποῖο, ὡς γνωστὸ, ἔχει διατυπώσει τήν ἀντίθεσή του τό Ν. Ἐπιμελητήριο Ἑλλάδος.

Σύμφωνα μέ τό ἐν λόγω ἀρθρο, ἡ ἐφαρ. σὲ κάθε εἶδους ναυπηγικῆς ἡ ναυπηγ. σκευαστικῆς ἐργασίας ὁρισμένης διάρ. ἀπαιτεῖται νά γίνεται κάτω ἀπὸ τίς ὁδ. καὶ τήν ἐπίβλεψη τεχνικῶν ἀσφαλείας, ποίων οἱ ἀρμοδιότητες καὶ τά προσόν. ριγράφονται στό ἴδιο ἀρθρο.

Νέα συστήματα πορειογράφησης πλοίων

Ἡ Ε.Ε.Ε. κοινοποίησε στά μέλη τῆς τωτέρω συστήματα πορειογράφ. πλοίων ὅπως αὐτά υἱοθετήθηκαν ἀπ. σύνοδο τοῦ IMO/Maritime Safety Com. • Νέο σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοῦ «In the Lamma and Tathoug Channel» προσβάσεις λιμένος Χόγκ Κόγκ μέ ἐν. φαρμογῆς τήν 25.1.90.

• Τροποποίηση τοῦ συστήματος «In the of Suez» ἡ ὁποία ἤδη ἐφαρμόζεται κο. κινίζεται στοὺς χάρτες.

• Νέο σύστημα «Off Friesland» στή Ν. Βόρεια Θάλασσα μέ ἐναρξη ἐφαρμογ. 1.12.90.

Ἰδρυση νέου λιμενικοῦ σταθμοῦ

Μέ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Παυλίδη, ἱδρύεται στή Μαρώνια τοῦ Ἰ. Ροδόπης λιμενικὸς σταθμός.

Ὁ κ. Ἡλίας Βουγιουκλάκης Ε.Ε.Ν.

Ὁ Βουλευτὴς τῆς Νέας Δημοκρατ. Ἡλίας Βουγιουκλάκης εἶναι τό νέο τῆς Ἑθνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας κ. μέ τόν κ. Ἑμμ. Κεφαλογιάννη ἐκπροσ. στήν Ε.Ε.Ν. τῆ Ν.Δ.



MINAFRANT TRADING NV SA

**MARINE AND INDUSTRY EQUIPMENT
REFRIGERATORS — WASHING MACHINES AND T.V. 50 -
60 HZ 110 - 220 V**

**ΕΠΙΣΗΣ ΟΙΚΙΑΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΔΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
SONY — SIEMENS — MIELE — NORDMENDE — BOSCH
— GRUNDING, PHILLIPS κ.τ.λ.**

Ἀντιπρόσωπος Ἑλλάδος:
Γ. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ
ΒΟΥΛΗΣ 7 - 2ος ΟΡΟΦΟΣ
ΓΡΑΦ. 213 - ΑΘΗΝΑ (105 52)
ΤΗΛ.: 8249495
FAX: 3239090

KLAPDORP 58
200 ANTWERP - BELGIUM
PHONE: 00323 - 2329399
00323 - 2319021
00323 - 2335921
FAX: 00323 - 2310928
TELEX: 33995 ERANT B

Ἡ διαφύλαξη τῶν θησαυρῶν τῆς Δήλου

Ἡ διάσωση, διατήρηση καὶ διαφύλαξη τῶν ἱστορικῶν θησαυρῶν τῆς Δήλου καὶ τῆς γειτονικῆς Ρήνιας εἶναι ἓνα σημαντικό θέμα τό ὁποῖο ἀπασχολεῖ τό Ναυτικό Μουσεῖο Αἰγαίου, πού καταβάλλει ἐδῶ καί χρόνια μεγάλες προσπάθειες, ὥστε νά ληφθοῦν ἀπό τίς ἀρμόδιες ὑπηρεσίες τά ἀπαραίτητα μέτρα γιά νά προστατευθεῖ τό νησί ἀποτελεσματικά.

Μετά ἀπό τίς μακροχρόνιες προσπάθειες καί τίς πολυάριθμες ἐκκλήσεις του, ἀρξισε ἐπιτέλους ἡ Πολιτεία νά λαμβάνει μέτρα.

Συγκεκριμένα, μετά ἀπό τήν πρόσφατη ἐπιστολή τοῦ ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου τῆς 26.6.90, ἐγίναν οἱ ἐξῆς ἐνέργειες:

1. Συνάντηση τοῦ Ὑπουργοῦ Πολιτισμοῦ κ. Τζ. Τζανετάκη μέ τόν Ἀναπληρωτή Ὑπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀρ. Παυλίδη καί τόν Πρόεδρο τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου κ. Γ.Μ. Δρακόπουλο στό Γραφεῖο τοῦ Ὑπουργοῦ Πολιτισμοῦ τήν Τρίτη 26.6.90, κατά τήν ὁποία ἐκδηλώθηκε ἐντονό ἐνδιαφέρον γιά τήν προστασία τῆς Δήλου. Εἶναι ἡ πρώτη φορά πού ἀποφάσε ἡ Πολιτεία νά ἐνεργήσει ἄμεσα καί ἀποτελεσματικά γιά τό θέμα αὐτό.

2. Οἱ πρῶτες ἐνέργειες γιά τήν προστασία τοῦ νησιοῦ ἐγίναν ἀπό τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Μέ προσωπική παρέμβαση τοῦ Ἀναπληρωτοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀρξισε ἡδη ἡ στενή ἐπιτήρηση τῶν ἀκτῶν τῆς Δήλου, μέσω τοῦ λιμεναρχείου Μυκόνου καί ἀποφασίσθηκε ἡ ἐγκατάσταση μόνιμου φυλακίου. Παράλληλα ὁ Ὑπουργός Πολιτισμοῦ κ. Τζ. Τζανετάκης φροντίζει γιά τήν γρήγορη ἡλεκτροδότηση τοῦ νησιοῦ μέ καλωδιακή σύνδεση ἀπό τόν Σταθμό ΔΕΗ Μυκόνου. Νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ ἡλεκτροδότηση τῆς Δήλου, ἀπαραίτητη προϋπόθεση γιά τήν ἀποτελεσματική τήν φύλαξη καί τήν διαβίωσή του ἐκεῖ προσωπικοῦ, ἐκκρεμεῖ ἀπό πολλά χρόνια.

3. Τήν Κυριακή 1.7.90 ὁ Ἀναπληρωτής Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀρ. Παυλίδης ἐπισκέφθηκε τήν Δήλο μέ τόν Δήμαρχο Μυκόνου κ. Μ. Ἀποστόλου, τόν Λιμεναρχή κ.κ. Παλιεράκη καί τόν Πρόεδρο τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου κ. Γ.Μ. Δρακόπουλο, γιά νά διαπιστώσουν ἐπί τόπου τήν σημαντική κατάσταση τῶν πραγμάτων. Μαζί τους ἦταν καί ὁ Δημοτικός Σύμβουλος κ. Χρ. Βερώνης.

Ἐγινε ἐπιθεώρηση τοῦ ἀρχαιολογικοῦ χώρου τῆς Δήλου καί διαφόρων ἐγκαταστάσεων πού ὑπάρχουν στό νησί, διαπιστώθηκαν οἱ ἄμεσες ἀνάγκες καί ἀπό τά ἀρμόδια Ὑπουργεῖα Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί Πολιτισμοῦ, δρομολογοῦνται ἡδη συγκεκριμένες ἐνέργειες μέ τήν ἐξῆς σειρά προτεραιότητος:

- Ἐπιτήρηση τῶν ἀκτῶν τῆς Δήλου.
- Ἠλεκτροδότηση τοῦ νησιοῦ.
- Ἐξασφάλιση ἐπικοινωνίας τῶν φυλάκων μεταξύ τους καί μέ τό τηλεφωνικό κέντρο.
- Αὐξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν φυλάκων.
- Ἐξασφάλιση κατάλληλης στέγης καί διαβίωσης γιά ὅλους τοὺς ἐργαζόμενους στό νησί.

Τοποθετήσεις λιμενικῶν

Ἀπό τό ΥΕΝ ἀνακοινώθηκαν οἱ κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικῶν ἀξιοματικῶν:

- Ἀντιπλοίαρχος Στέργιος Παπαστεργίου

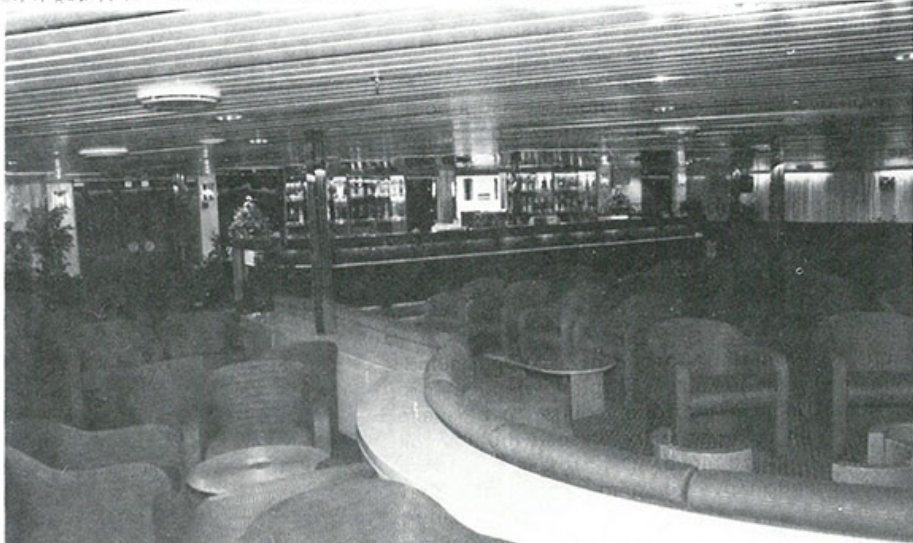
Μέ πέντε πλοῖα στήν Ἀκτοπλοῖα

τό Συγκρότημα Ἀγούδημου

Μετά τήν ὕψωση τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας καί τή δρομολόγηση καί τοῦ ἐπιβατηγοῦ - ὁχηματωτοῦ «Ροδάνθη», τό Συγκρότημα Ἀγούδημου διαθέτει αὐτή τή στιγμή στήν Ἀκτοπλοῖα τέσσερα ὑπερσύγχρονα πλοῖα συνολικῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος 9.500 ἐπιβατῶν καί 1.370 ΙΧ αὐτοκινήτων, ἐνῶ σύντομα στό στόλο τῆς G.A. Ferries πρόκειται νά προστεθεῖ καί πέμπτο πλοῖο, τό «Μαρίνα», τό ὁποῖο θά παραληφθεῖ τόν Ἀγούστο καί ἀφοῦ ὑποστῇ εὐρεία μετασκευή θά δρομολογηθεῖ στή γραμμή Κυκλάδων — Δωδεκανήσου γιά τήν ὁποία ἔχει ζητηθεῖ ἡ δὴ ἡ χορήγηση ἀδείας σκοπιμότητας.

Τό Συγκρότημα Ἀγούδημου, πέρα ἀπό τήν ἀγορά τῶν πέντε πλοίων μέ ἴδια κεφάλαια, στή διάρκεια τοῦ 1989 καί μέχρι τή στιγμή αὐτή ἔχει δαπανήσει, ἐπίσης ἐξ ἰδίων κεφαλαίων, δέκα καί πλέον δις δραχμῶν σέ συνάλλαγμα πού εἰσῆχθη ἀπό τό ἐξωτερικό καί δραχμοποιήθηκε γιά τή μετασκευή τῶν πλοίων «Μιλένα», «Νταλιάν», «Δήμητρα» καί «Ροδάνθη» πού ἐγινε στό Πέραμα ἀπό Ἑλληνες τεχνικούς καί ἐργάτες, ἀνάλογο δέ ποσόν πρόκειται νά διατεθεῖ ἐξ ἰδίων γιά τή μετασκευή τοῦ «Μαρίνα».

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι τά πλοῖα τοῦ Συγκροτήματος Ἀγούδημου ἐξυπηρετοῦν καί ἄ-



Τό «Ροδάνθη», ἀνακατασκευῆς τοῦ 1990 καί μεταφορικῆς ἰκανότητος 2.500 ἐπιβατῶν καί 500 ΙΧ αὐτοκινήτων, ἀναπτύσσει ταχύτητα 24 μιλίων καί ἐξυπηρετεῖ ἡδη τίς γραμμές Πάρου — Ἴου — Σαντορίνης — Ἡρακλείου καί Σαντορίνης — Ἡρακλείου — Ρόδου.

Τά ἄλλα ἐπιβατηγά τοῦ Συγκροτήματος Ἀγούδημου εἶναι τά «Νταλιάν», ἀνακατασκευῆς τοῦ 1990 καί ταχύτητας 22 μιλίων, «Δήμητρα», ἐπίσης ἀνακατασκευῆς τοῦ 1990 καί ταχύτητας 21 μιλίων καί «Μιλένα», ἀνακατασκευῆς τοῦ 1989.

γονες γραμμές χωρίς κρατική ἐπιδότηση.

Οἱ δημοσιευόμενες φωτογραφίες τῶν χώρων ἐξυπηρέτησης τῶν ἐπιβατῶν τοῦ «Ροδάνθη» μαρτυροῦν τό ὑψηλό ἐπίπεδο πολυτέλειας καί ἀνέσεων πού προσφέρει στό ἐπιβατηγό κοινό τό νέο πλοῖο τοῦ Συγκροτήματος Ἀγούδημου.

Τέλος ἀξίζει νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ μελέτη καί ἐπίβλεψη τῆς ἀνακατασκευῆς καί διακόσμησης τῶν ἐσωτερικῶν χώρων τοῦ «Ροδάνθη» εἶναι ἔργο τοῦ ἀρχιτεκτονικοῦ γραφείου τοῦ κ. Παράσχου Καραβατάκη.

στή Διεύθυνση Έκπαίδευσης Ναυτικών και Παναγιώτης Παρασκευόπουλος, στο λιμεναρχείο Βόλου.

• Πλωτάρχης Γρηγόρης Μπουρούκης στην ΑΔΣΕΝ/Ασπροπύργου, Γιώργος Μουσταίρας στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς και Αντώνιος Σαρδής στο λιμεναρχείο Έλευσινας.

• Υποπλοίαρχο Νίκος Κωνσταντάτος στο κεντρικό λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης, Γιάννης Φιλικάκης στο κεντρικό λιμεναρχείο Έλευσινας, Γιώργος Μαγιάτης στη Διεύθυνση Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας, Νικόλαος Βούλγαρης, στη Διεύθυνση Ασφαλείας του ΥΕΝ και Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

• Κορνήλιος Γράβας, στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς.

• Ανθυποπλοίαρχος Λάζαρος Δουδουντάκης, στη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

Δρομολογήθηκαν τὰ ἱπτάμενα τῆς Νομικός Λαΐνης

Ἡ γνωστὴ ἀεροπορικὴ ἐταιρία «Νομικός Λαΐνης» δρομολόγησε ἤδη δύο ἱπτάμενα σκάφη στὴ γραμμὴ Ἀγίος Κωνσταντῖνος — Βόλος — Σκιάθος — Σκόπελος — Ἀλόνησος. Τὰ σκάφη φέρουν τὸ ὄνομα «Flying Icarus» I καὶ II, ἔχουν ταχύτητα πλεύσης 35 μίλια καὶ διαθέτουν πολλὰς ἀνέσεις γιὰ σκάφη αὐτῆς τῆς κατηγορίας.

Ἡ νέα διοίκηση τῶν ναυτῶν μοτορσιπ

Ἡ νέα διοίκηση τῆς Πανελληνίου Ἐνώσεως Ναυτῶν Μ/Σ, Π/Κ καὶ Ο/Γ Ε.Ν. «Ἀγ. Νικόλαος» ποὺ προήλθε ἀπὸ τὶς πρόσφατες ἀρ-

χαιρέσεις, συγκροτήθηκε σὲ σῶμα ὡς ἑξῆς:

Πρόεδρος Χ. Τόμπρος, ἀντιπρόεδρος Π. Μαρτάκης, γεν. γραμματέας Γ. Βαγγελάκης, ταμίας Γ. Σμυρνάκης καὶ σύμβουλοι Ε. Ἀνδριανός, Ε. Φουρικός, Ε. Ἀγγελάκης, Ι. Νητσότακης, Ν. Φωτόπουλος καὶ Κ. Παπαδόπουλος.

Ἡ νέα σύμβαση πληρωμάτων πορθμείων

Κυρώθηκε μὲ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδου, ἡ συλλογικὴ σύμβαση ἐργασίας καὶ ἀμοιβῶν τῶν πληρωμάτων πορθμείων ἀσχολῶνται στὰ πορθμεῖα ἐσωτερικοῦ, ἀνοικτοῦ τύπου.

Μὲ τὴ νέα σύμβαση, ἡ ὁποία ἰσχύει ἀναδρομικῶς ἀπὸ τὴν 1 Φεβρουαρίου 1990 καὶ λήγει στὶς 31 Ἰανουαρίου 1991 προβλέπεται αὐξηση τῶν ἀποδοχῶν κατὰ 15%.

Ἐπαναστατικὸ προϊόν γιὰ προστασία ἀπὸ τὴ φωτιά

Τὸ Water-Jel εἶναι ἓνα νέο ἐπαναστατικὸ προϊόν ἀμεσης βοήθειας, παρέχει προστασία ἀπὸ τὴ φωτιά καὶ πρῶτες βοήθειες στὸν ἀνθρώπο σὲ περίπτωσι ἐγκαυμάτων. Κατασκευασμένο ἀπὸ φυτικὰ ἔλαια καὶ νερό, τὸ Water-Jel ἀντέχει σὲ θερμοκρασία 2000°C καὶ οὐσιαστικὰ ἐνσωματώνει τέσσερα προϊόντα σὲ ἓνα.

Κατεβάζει τὴ θερμοκρασία στὸ ἐγκαυμα, ἀνακουφίζει καὶ ἡρεμεῖ τὸν ἀσθενή, προλαμβάνει τὴ μόλυνση καὶ σβήνει τὶς φλόγες στὸ σῶμα. Χρησιμοποιεῖται σὰν ἀσπίδα προστασίας προκειμένου νὰ πλησιαστεῖ κατὰ φλεγόμενο καὶ λειτουργεῖ σὰν πυροσβεστήρας γιὰ μικρὲς ἐστίες φωτιάς.

Τὸ Water-Jel εἶναι ἰδανικὸ γιὰ τὴν ἀντιμε-

τώπιση περιστάσεων στὰ πλοῖα ἀλλὰ καὶ κόμη γιὰ τὰ σπῆματα καὶ διατίθεται καὶ μέγεθος ἐπιδέσμου.

Κυκλοφορεῖ σὲ συσκευασία ἀλουμινίου διάφορα μεγέθη ἀπὸ ἀπλὸ ἐπίδεσμο μ. κουβέρτα. Γιὰ περισσότερες πληροφορίες τηλεφωνήστε στὴν ἐταιρία: MEDTEC HELLAS ΕΠΕ. Τηλ.: 4524522 4524550.

Καινοτομίες τῆς Swissair

Μαζί μὲ τὰ καλοκαιρινὰ τῆς δρομολογίας Swissair γνωστοποίησε καὶ καινοτομίες ποὺ ἐξασφαλίζουν περισσότερη ἀνεση πτήσης καὶ εὐκόλα στὶς διαδικασίες τοῦ ταξιδιοῦ. Συγκεκριμένα.

• Περισσότερη ἀνεση γιὰ τοὺς ἐπιβατὲς τῆς Swissair, ἡ Business class βελτιώνεται καὶ πάλι στὰ ἀεροπλάνα τύπου DC-9 (μεγαλύτερη ἀπόσταση μεταξὺ τῶν καθισμάτων κατὰ 2 Ἴντσες) καὶ στὰ ἀεροπλάνα τύπου B-747 (οἱ θέσεις εἶναι τῶν ἀντὶ 8 σὲ κάθε σειρὰ), ἐνῶ στὸ ἔδαφος, ταχύνεται ἡ διαδικασία τοῦ check-in, ἡ ἀπόδοση τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῆς θύρας ἐπιβίβασης.

• Μία ἄλλη καινοτομία γιὰ τοὺς ἐπιβατὲς τῆς Swissair, ἡ Business class εἶναι τὸ τηλεφώνημα check in.

Ὁ ἐπιβάτης μπορεῖ νὰ δώσει στὴ τηλεφωνο 9610225 τὶς λεπτομέρειες τοῦ εἰσιτηρίου καὶ φθάνοντας στὸ ἀεροδρόμο, νὰ ἔχει ἔτοιμα τὰ labels τῶν ἀποσκευῶν καὶ τὴν ἐπιβίβαση.

Οἱ τιμές τῶν μῶνκερς διεθνῶς

Μὲ τὴν συνεργασία τῆς γνωστῆς ἐταιρίας πετρελευσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τὶς τιμές τῶν μῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στὶς 30 Ἰουλίου 1990.

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	78.00	146.00
Γένοβα	91.00	186.00
Ἀμβούργο	81.00	162.00
Χάβρη	93.00	178.00
Πειραιᾶς	85.00	173.00

Σουέζ	90.00	195.00
Τζέντα	91.41	160.33
Ράς Τανούρα	81.25	151.25
Ἡν. Ἀραβ. Ἐμιρ.	79.00	164.00
Νταμμάν	81.25	151.25

ΑΦΡΙΚΗ		
Λάγος	94.00	184.00
Ντακάρ	99.00	189.00
Λάς Πάλμας	89.00	174.00
Θέουτα	87.00	175.00
Ντῶρμπαν	84.00	187.00

Κολόμπο	78.00	230
Σίδνεϋ	109.00	190
Χόγκ Κόγκ	89.00	160
Σιγκαπούρη	87.00	150
Τόκιο	93.00	190

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	92.00	180
Ν. Ὑόρκη	85.00	170
Χάμπτον Ρόουντς	89.00	170
Χιούστον	86.00	150
Ν. Ὁρλεάνη	86.00	150
Λός Ἀντζελες	76.00	170
Κρίστομπαλ	89.00	180
Ρίο Ἰανέιρο	99.00	250
Μπουένος Ἀϊρες	94.00	160
Μοντεβιδέο	116.00	210

(Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται ἀπὸ τὴν Transmarine Πειραιᾶ, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4138581).

John Samonas



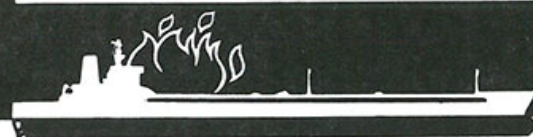
Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ANNA Λ.	Έλληνική	12.214	1979	Συγκρούστηκε στο άγκυροβόλιο του Μπουσάν στις 22 'Ιουλίου με το κοντέϊνερόπλοιο «Amethyst».
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Έλληνική	8.901	1974	Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές. Προσάραξε στο Λομπίτο στις 21 'Ιουλίου και υπέστη ρήγμα στο forepeak. Ανεγκύστηκε χωρίς τη συνδρομή ρυμουλκού και αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Κύπρου	10.197		Γαλάτση για Ν. Όρλεάνη έμφορτο υπέστη ζημία στον άξονα στις 23 'Ιουλίου. Το πλοίο προσέγγισε στο Καντίζ για μόνιμες επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ	Κύπρου	14.644	1981	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στο Άμπιτζάν λόγω ζημίας στη κυρία μηχανή στις 17 'Ιουλίου. Μόνιμες επισκευές αναλήφθηκαν από το πλήρωμα και στις 22 'Ιουλίου συνέχισε το ταξίδι του.
ΕΒΜΑΡ	Έλληνική	16.398	1976	Δεξαμενίστηκε στην Όλλανδία στις 24 'Ιουλίου συνεπεία ζημίας στο πηδάλιο. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	Έλληνική	28.082	1974	Επιθεωρήθηκε στο Μοντουάρ στις 25 'Ιουλίου συνεπεία ζημίας από πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΠΟΛΛΟΥΞ 1	Παναμά	14.741	1975	Δεξαμενίστηκε στη Σετουμπάλ στις 6 'Ιουλίου συνεπεία ζημίας στο πηδάλιο. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΣΑΜΟΣ	Έλληνική	13.633	1974	Δεξαμενίστηκε στο Ρόττερταμ στις 11 'Ιουλίου συνεπεία διαρροής στον τελικό άξονα. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	Κύπρου	24.573	1974	Δεξαμενίστηκε στα ναυπηγεία Σκαρμαγκά στις 21 'Ιουλίου συνεπεία ζημίας από προσάραξη στο Λαύριο στις 17 'Ιουλίου. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Λιβερίας	42.813	1975	Συγκρούστηκε με φορτηγίδα στο άγκυροβόλιο της Ν. Όρλεάνης στις 11 'Ιουλίου και έχασε άγκυρα και 12 μήκη αλυσίδας. Το πλοίο ήταν κενό φορτίου και δέν υπέστη άλλες ζημιές.
ΜΕΤΣΟΒΟΝ	Λιβερίας	43.857	1979	Δεξαμενίστηκε στη Λισσαβώνα στις 13 'Ιουλίου για την αποκατάσταση ζημιών στη γάστρα από παλαιότερη προσάραξη του.



T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN SHIPYARDS REPRESENTATION AND SHIPAGENTS

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRERS IN:
SINGAPORE, HOLLAND, ITALY, JAPAN, S. AFRICA, BRAZIL, LAS PALMAS, PHILIPPINES

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916 Tlx: 241150-213207 GMS GR, 213025 SSK GR, Telefax: 4182432

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σε συνθήκες σταθερότητας, σέ μάλλον ικανοποιητικά για την εποχή επίπεδα κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου, ιδίως στις κατηγορίες των πάναμαξ μπάλκ κάρριερς και των μεγαλύτερων πλοίων έως και τα μεγαλύτερα capesize.

Άρκετοι παρατηρητές της αγοράς εξέφραζαν τις τελευταίες ημέρες του Ιουλίου επιφυλάξεις, κατά πόσον η αγορά ενόψει της συνηθισμένης άπραξίας του Αυγούστου θα καταφέρει να διατηρήσει έστω και αυτή τη περιορισμένης έκτασης άνοδική πορεία που παρατηρήθηκε το δεύτερο δεκαπενθήμερο του υπό άνασκόπηση μήνα, ενώ κάποιοι άλλοι μιλούσαν για σύντομη επανεμφάνιση των Σοβιετικών στην αγορά των δημητριακών, μετά τις πληρωμές που πραγματοποιήσαν τις τελευταίες ημέρες προς τους προμηθευτές τους.

Όπως και νάχουν τα πράγματα, η πλοιοκτησία πρέπει να ατενίζει το φθινόπωρο με κάποια αισιοδοξία καθώς τη στιγμή που γράφονται οι γραμμές αυτές ο ναύλος δείκτης για τους 50.000 τόννους σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία μοιάζει να σταθεροποιείται στα δολ. 18,50 και ο αντίστοιχος προς Κόντινεντ στα δολ. 10.

Σταθεροποίηση και άνοδική πορεία των ναύλων παρατηρήσαμε και στο τομέα του γαιάνθρακα, ιδίως στη διαδρομή ΗΠΑ και Νοτ. Αφρική για Ιαπωνία με τους 130.000 τόννους στα δολ. 14,25 και τους 70.000 τόννους από Πόρτ Κέμπλα για Κόντινεντ στα δολ. 11,25.

Στα φωσφάτα η κίνηση διατηρήθηκε σχετικά σε χαμηλά επίπεδα με σταθερούς ναύλους, όπως παράλληλα και οι λίγες πράξεις που έγιναν γνωστές στο τομέα του μεταλλεύματος έδωσαν δείγματα μιας σταθεροποιούμενης αγοράς.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες ανά ταξίδι:

- 120.000 τον. γαιάνθρακες Ρίτσαρντς Μπαί για Ρόττερνταμ, δολ. 7,50 φίο.
- 75.000 τον. γαιάνθρακες Χάμπτον Ρόουντς για Άμβερσα, δολ. 4,75 φίο.
- 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τουμπάρο για Πιομπίνο, δολ. 7,40.
- 57.000 τον. σιτηρά Μισσισσιππί για Λισαβώνα, δολ. 11,26 φίο.
- 56.000 τον. σιτηρά Μισσισσιππί για Ρόττερνταμ, δολ. 10,18 φίο.
- 54.000 τον. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 18 φίο.
- 52.000 τον. φωσφάτα Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 21,50 φίο.
- 28.000 τον. φωσφάτα Κόλπο ΗΠΑ για Ινδία (Δυτική ακτή) δολ. 34 φίο.

— 20.000 τον. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για Λισαβώνα, δολ. 13,50 φίο.

— 20.000 τον. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για Μεξικό (Ανατολ. ακτή) δολ. 10 φίο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όσα προαναφέραμε στις εξελίξεις της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου ισχύουν και για τα μισθώματα των μεγαλύτερων μπάλκ κάρριερς, για τα οποία τα επίπεδα βελτιώθηκαν κατά 1.000 — 1.500 δολάρια την ημέρα και καθώς ένας μεγάλος αριθμός φορτίων συμφωνήθηκε να μεταφερθεί με μισθωμένα πλοία, δεν αποκλείεται περαιτέρω άνοδος αν παρατηρηθεί έλλειψη άμεσης παράδοσης.

Δυστυχώς τα παραπάνω δεν ισχύουν και για τα μικρότερα μεγέθη τύπου handysize, καθώς η ήρεμία που παρατηρείται στην Απώ και Αμερική και στη Νότιο Αμερική έχει συμπίσει τα μισθώματα των πλοίων αυτών των μεγεθών στα επίπεδα των δολ. 5.200 — 5.700 την ημέρα.

— Μερικές χαρακτηριστικές μισθώσεις της περιόδου:

— 71.000 τον. d.w. από Γιβραλτάρ μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Απώ Ανατολή, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 65.000 τον. d.w. από Ταϊβάν μέσω Αυστραλίας για Νοτ. Κορέα, δολ. 7.450 την ημέρα.

— 64.600 τον. d.w. από Ρόττερνταμ μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Πάσσερο, δολ. 7.000 την ημέρα.

— 42.000 τον. d.w. από Βορ. Ισπανία μέσω ΗΒ και Περσικού Κόλπου για Μουσκάτ, δολ. 10.500 την ημέρα.

— 40.700 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική μέσω Βραζιλίας για Απώ Ανατολή, δολ. 10.000 την ημέρα.

— 37.700 τον. d.w. από Πάσσερο μέσω Βουλγαρίας για Κίνα, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 34.300 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική για Κόντινεντ, δολ. 6.500 την ημέρα.

— 28.000 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα μέσω Περσικού για Μουσκάτ, δολ. 5.700 την ημέρα.

— 26.000 τον. d.w. από Σκώ για Απώ Ανατολή, δολ. 7.600 την ημέρα.

— 19.200 τον. d.w. από Κόντινεντ κυκλικό ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η περιορισμένης έκτασης κρίση που ξέσπασε στον Αραβικό Κόλπο στά μέσα του Ιουλίου και η νευρική της που παρατηρήθη-

κε στις διεθνείς αγορές για τη νέα τιμή βαρέλι πετρελαίου προέλευσης ΟΠΕΚ, γησαν την αγορά σε άμνηχανία και η κηκότητά της περιορίστηκε κυρίως στα μλα πλοία.

Όσον αφορά τη νέα τιμή των δολ. 2 βαρέλι που αποφασίστηκε από τον ΟΓ σε συνδυασμό με μείωση της παραγωγών κρατών - μελών κατά ένα εκατ. βαρίτην ημέρα, εμπειροί κύκλοι της αγοράς τρελαίου επισήμαναν ότι ενόψει των υπόχοντων μεγάλων αποθεμάτων πετρελαίου είναι πολύ δύσκολο στον ΟΠΕΚ να διρήσει τις τιμές πάνω από τα επίπεδα δολ. 19-20 το βαρέλι και μόλις η αγορά τρελαίου βρει πάλι τους κανονικούς ρυθμούς η τελική αύξηση της τιμής του κυμανθεί περί το ένα δολ. το βαρέλι.

Ας δούμε τώρα πώς εξελίχθηκε η ναγορά των πετρελαιοφόρων κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουλίου.

Σταθερότης και ικανοποιητικοί οι ναύ των U/VLCC's στον Αραβικό Κόλπο διαμφώθηκαν μέχρι τα WS 75-77 με προορισμτήν Απώ Ανατολή ή την Ερυθρά Θάλασα ενώ στα μικρότερα φορτία μεγέθους 80.1 τόννων κυμάνθηκαν στα WS 115-120.

Με σταθερή ροή εντολών και η αγορά Δυτ. Αφρικής για φορτία ένα 1 βαρελι στα WS 85-90 με προορισμό τη Βόρειο Αρική.

Αντίθετα περιορισμένη κινητικότητα φάνισαν οι αγορές της Μεσογείου, της Β. Θάλασσας και της Καραϊβικής.

Συγκεκριμένα στη Μεσόγειο οι ναύλοι τά πλοία των 80.000 τον. d.w. διατηρήθηκάτω από τα επίπεδα των WS 100 και για πλοία των 50 - 60.000 τον. d.w. στα WS 11.

Στη Βορ. Θάλασσα αδύναμη η αγορά, χαρακτηριστικά τους 68.000 τόννους ο WS 125, όπως επίσης και στη Καραϊβική που τά συνήθη φορτία των 60.000 τόνν. πληρώνονταν περί τα WS 145.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 300.000 τον. από Αραβικό Κόλπο για ρυθρά WS 76.

— 265.000 τον. από Αραβικό Κόλπο για Σιγκαπούρη WS 77,5.

— 266.000 τον. από Τουρκία για Κόλπο ΗΠΑ, WS 62,5.

— 128.000 τον. από Τουρκία για Ισπανία WS 98,75.

— 122.500 τον. από Αίγυπτο για Βορ. Αρική, WS 97,5.

— 105.000 τον. από Δυτ. Αφρική για Βρ. Ζιλία, WS 90.

— 84.000 τον. από Συρία για Μεσόγειο WS 85.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ ΓΡΕΕΚΕ / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

— 75.000 τον. από Αίγυπτο για Ιταλία, WS 97,5.
— 73.000 τον. από Ίνδονησία για Ιαπωνία,

WS 127.
— 60.000 τον. από Μεσόγειο για Βορ. Αμερική, WS 130.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 28.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ίνδίας, δολ. 24 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 7-17.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Ρίτσαρντς Μπαϊ 120.000 τον. γαϊάνθρακες περικού Ρότερνταμ, δολ. 7,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/25.000 τον. εκφόρτωση, Αύγουστου 15-25.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ: Τουμπαράο 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Πιομπίνο, δολ. 7,40, 2,5 ημέρες φορτοεκφόρτωση, αντίστοιχα, τέλη Ιουλίου.

ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: Τάραντα 13.500 τον. σωλήνες Ρότερνταμ, δολ. 23,50 φίο, 1.500/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 15-20.

ΣΤΑΜΟΣ: Μισισσιππί 57.000 τον. περίπου σιτηρά Λισαβώνα δολ. 600.000 κατ' αποκοπή φίο, 0-φιών 'Αμβούργο δολ. 628.500 φίο, 10 ημέρες, Αύγουστου 3-10.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ: Μισισσιππί 56.000 τον. περίπου σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 570.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Ιουλίου 25-28.

ΕΛΠΙΔΑ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. γεννήματα Α-νατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 10 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 20-30.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΊΚ: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 17,30 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 12-18.

ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. περίπου γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 18 φίο 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 23.

Σ.Β. ΕΠΤΑ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. περίπου γεννήματα Λισαβώνα, δολ. 13,50 φίο, 4 ημέρες/6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιούλιου.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική Ακτή Ίνδίας, δολ. 37 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 22-30.

ΚΟΙΜΗΣΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.500 τον. φωσφάτα Κίνα, δολ. 21,50 φίο, 32 ημέρες, Ιουλίου 20-30.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 82.000 τον. σιτηρά Όλλανδία, δολ. 590.000 κατ' αποκοπή φίο, 11 ημέρες, Ιουλίου 24-30.

ΑΔΑΜΑΣ: Χάμπτον Ρόουντς 75.000 τον. γαϊάνθρακες Αμβέρσα, δολ. 4,75 φίο, 5 ημέρες, Ιούλιου. ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.: Μακαρά 25.000 τον. μαγνήσιο Τάραντα, δολ. 11 φίο, 10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, αντίστοιχα, άμεση.

ΑΚΡΟΝ: Βραζιλία 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα/Νοτ. Κορέα, δολ. 10,25 φίο, 40.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 20-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΣΚΟΝΑ: 65.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ταϊβάν τέλη Ιουλίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 7.450 την ημέρα.

ΝΙΚΟΣ Ν.: 42.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βορ. Ισπανία τέλη Ιουλίου, ταξίδι μέσω ΗΒ και Περσικού Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 10.050 την ημέρα.

ΝΑΊ'ΑΝΤ: 72.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Πάσσερο Αύγουστου 10-20, ταξίδι μέσω Τουμπαράο με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση Λόγκ Μπής μέσας Αύγουστου, επαναπαράδοση Απω Α-νατολή, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 175.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 64.600 τον. d.w. του 1980, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ και Αίγυπτο με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΝΤΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: 65.100 τον. d.w. του 1986, παράδοση Ίνδονησία άμεση, ταξίδι μέσω Μορμουγκάο με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ: 25.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σκώ άμεση, επαναπαράδοση Απω Ανατολή δολ. 7.600 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ: 19.200 τον. d.w. του 1985, παράδοση Φλάσσιγκ Ιουλίου 16-20, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΡΚΤΟΣ: 18.160 τον. d.w. του 1977, παράδοση πλοίο Αμβέρσα/Σκώ άμεση, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/ Νοτ. Ιαπωνία, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΣ: 26.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση πλοίο Ποχάγκ άμεση, επαναπαράδοση Αμβέρσα/Σκώ, η Βαλτική, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΤΕΡΝ: 34.370 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. Αφρική Αύγουστου 5-10, επαναπαράδοση Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ: 23.300 τον. d.w. του 1985 φρέντσιπ, παράδοση Αμβέρσα/ Αμβούργο άμεση, επαναπαράδοση Ινδία, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.730 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΊΤ: 40.763 τον. d.w. του 1986, παράδοση διερχόμενο Κέηπ Τάουν Αύγουστου 7-19, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 37.730 τον. d.w. του 1984, παράδοση Πάσσερο άμεση, ταξίδι μέσω Βουλγαρίας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: 35.112 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ρεκαλάδα, Ιουλίου 15-20, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ίνδία, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον δολ. 60.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ: 66.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΓΑΡΜΠΗΣ: 76.370 τον. d.w. του 1972, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Τουμπαράο με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΟΡΛΑΝΤΟ: 72.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Φαζεντίνχα Ιουλίου 20-25, επαναπαράδοση Ανατολ. ακτή Καναδά, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 85.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΘΑΛΕΙΑ: 64.100 τον. d.w. του 1982, παράδοση Α-καμπα άμεση, επαναπαράδοση Ίνδονησία, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΗ II: Πρίνος 55.000 τον. Φός, WS 117,5, 0-φιών Βόρ. Γαλλία WS 115, Ιουλίου 26.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλίας 34.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 182,5, Αύγουστου 6.

ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ: Ζέϊτ Μπαϊ 45.000 τον. Μεσόγειο, WS 190, Ιουλίου 26.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. Αφρική 135.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 87,5, 0-φιών Κόλπο ΗΠΑ WS 85, Αύγουστου 7.

ΑΡΑΜΙΣ: Κεύχαν 130.000 τον. Γκντάνσκ WS 100, Ιουλίου 29.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΥ: Ράς Λανούφ 84.000 τον. Μεσόγειο, WS 95, Ιουλίου 27.

ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Βραζιλία, WS 65, Ιουλίου.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Κάργκ Αϊλαντ 125.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 100, Αύγουστου 2.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Αρζού 57.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 125, Ιουλίου 24.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Σιντί Κερίρ 120.000 τον. Μεσόγειο, WS 95, Ιουλίου 22.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Κάμμαν Αϊλαντ 50.000 τον. Λάς Μίνας, WS 150, Ιουλίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές 0-φιών, WS 62,5, Ιούλιος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Τής 130.000 τον. Λαβέρα, WS 75, Ιουλίου 19.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Πουέρτο Μιράντα 56.000 τον. Ωλμαν, WS 150, Ιουλίου 21.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Σιντί Κερίρ 125.000 τον. Μεσόγειο WS 108, 0-φιών ΗΒ/Κόντινεντ Ανατολ. ακτή Καναδά, WS 102,5, Αύγουστου 1.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Οδησσό 55.000 τον. Μεσόγειο, WS 145, Ιούλιου.

ΣΗΓΟΥΊΝΤ II: Μεσόγειο 60.000 τον. ΗΠΑ, WS 130, Αύγουστου 5.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 49.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 133,5, Ιουλίου 28.

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. Αφρική 125.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 85, Ιουλίου 20.

ΧΙΟΣ: Γιαμπού 35.000 τον. καθαρά Σετέ, WS 240, Ιουλίου 22.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: Ίνδονησία 160.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1.450.000 κατ' αποκοπή, Ιουλίου 20.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΊΤΖ: Κερτέχ 85.000 τον. Σριράχα, δολ. 185.000 κατ' αποκοπή, Ιουλίου 24.

ΒΥΤΙΝΑ: Αγκόλα 110.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 100, Ιουλίου 29.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 85, Ιούλιου.

ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ: Ντουμάϊ 95.000 τον. Ιαπωνία, WS 97,5, Ιουλίου 19.

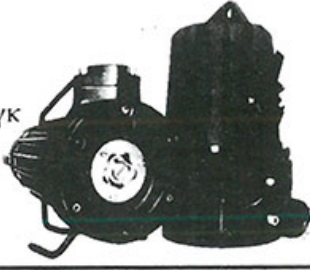
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Περσικό Κόλπο 350.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 65, Ιούλιου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 117,5, Ιούλιου.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Δυτ. Αφρική 120.000 Κόλπο ΗΠΑ, WS 87,5, Αύγουστου 9.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Ντζένο 125.000 τον. Σαϊντ Κρούα, WS 88,5, Αύγουστου 8.

Υποβρύχιες Αντλίες Λυμάτων
PIRANHA
Με ειδικό σύστημα κοπής λοβοειδούς ρότορα

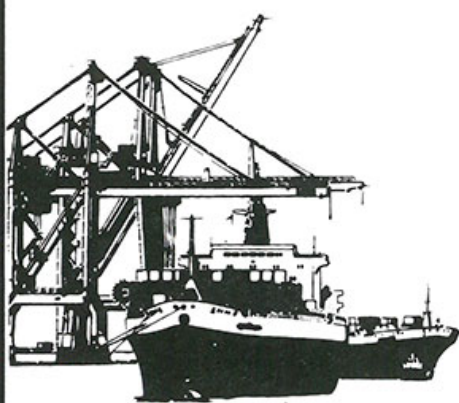



Ιδανικές για άντληση
λυμάτων απο: κάμπινγκ
ξενοδοχεία,
χοιροστάσια,
σφαγεία.

● Αυτήνητη Ελλάδα ●

Μενελάου 5-7 & Διοράνης, Καλλιθέα 176 72
☎ 9569822, 9568156 Τηλ. 222772 ABSH GR

NAFTIKA CHRONIKA



EUROS PROPOSALS A BOOST TO THE «POSITIVE MEASURES»

Greek Eurodeputy Mr. Paul Sarlis has provided the European Community with a considerable number of worthwhile proposals for the EUROS register, which in our opinion give the necessary boost to the Positive Measures agreed in 1986, as they include subsidies for modernising community tonnage and for training seafarers.

The plans were agreed by the EC's transport and tourism committee, but must still be considered by the European Parliament and a number of other bodies before becoming law.

According to a statement by Herbert Holst, secretary general of the European Community Shipowner's Association, the Community appears to be going in the right direction, although a lengthy period of time will be absorbed before these can come into effect.

Mr Sarlis proposed making a range of EC funds available to shipowners to allow them to renew tonnage, train seafarers, repatriate crews and «restructure» fleets.

One of the most important amendments on the use of non-EC crews was not accepted, although the committee rapporteur said he would come back on this issue.

The original crewing proposals, which had the general support of seafaring unions, said EUROS users would have to crew their ships with EC officers and 50% EC ratings.

Mr. Sarlis, very rightly suggested diluting this ratio to 50% EC officers and ratings, a proposal which can really add competitive edge to Community Shipping.

SUCCESSFUL CADET TRAINING PROGRAMME

Continuation of a successful cadet training programme involving three nationalities has been sanctioned by Paphos Ship Management Services (PSMS). Selection of cadets for the coming year is now under way in Greece, the Philippines and Korea.

The latest intake of Deck and Engineer Cadets has begun a 12-month period of sea service with the PSMS-managed fleet. They will then return to nautical colleges to complete their studies, before rejoining the fleet.

The new Greek cadets will continue a long-standing PSMS commitment to the training of Greek officers. They will join ships among the 15 PSMS-managed tankers and bulk carriers with Greek/Filipino crews.

The remaining vessels in the managed fleet are all-Korean manned. PSMS Managing Director John Dunn says: «Our cadet intake in the case of Korea is

organised under a special agreement with the Korean Maritime University. The scheme has proved successful: took eight cadets in the first year, in the second year. We hope to take more in the future».

In the Philippines, the cadet scheme is controlled by Manila Shipments and Manning Inc. Managing Director Captain John Kotrotsis has signed for 18 Filipino cadets from the Philippine Maritime Academy to PSMS ships later this year.

John Dunn adds: «Although we are in our third year of the cadet program, it is still early days in terms of assessing results. Nevertheless, we are pleased with progress made so far. The reaction of the ships is good. The cadets integrate well on board and all concerned see the scheme as an important investment both personal and corporate level».

THE INAUGURAL MEETING OF THE RINA GREEK COMMITTEE

The inaugural meeting of the RINA Greek Committee, the first ever established by the Italian Classification Society outside Italy, was held in Piraeus on 18 July 1990.

In his welcoming address, Mr. Nicola Squassafichi, recently appointed Managing Director of RINA, stressed that this fact is a testimony to the attention with which the development of the Shipping activities in Greece is followed by the head Office of RINA.

Mr. Dimitri Pateras was appointed Chairman of the Committee, to which the representatives of the Greek Shipping world, Owners, Ship managers, Ship and Boat Builders, University, Brokers, Underwriters and Lawyers are Members.

Mr. Pateras introduced the scope of work of the Committee, that is:

- to determine new services which could be of interest to local clients, both in the shipping and industrial fields,

- to comment and advise on the technical procedures adopted by RINA,

- to hold regular meetings to discuss particular items for discussion with RINA Head Office personnel,

- to comment and advise on administrative procedures.

The discussion was opened by the Members, with proposals for new services of interest to the Maritime Community, which could be provided by RINA.

At the end of the discussion Chairman introduced Mr. Giuliano Paffo, Technical Director and Head of the Engineering Services of RINA. He delivered a paper regarding the subject of the use of glass walls on passenger ships.

Mr. Paffo's paper presented the main considerations relating to structural and fire integrity of glass surfaces based on recent experience onboard a large cruise ship.

AGREEMENT CLOSE FOR US OIL SPILL LEGISLATION

Latest reports from Washington give rise to hopes that the United States may agree to the signing of the international protocols limiting liability for shipowners involved in oil spills in US waters.

According to statements from congressional aides, the new legislation mandating double bottoms/hulls for all tankers operating in the US will be put in effect by the year 2015, which means

that it will be easier for Congress at present time to accept the existing protocols, according to which liability of shipowners involved in a spill is limited to 260 million dollars and if tanker owners would no longer be forced to pull out of US oil trades.

NEW ORDERS

The Japanese Ministry of Transport announced the official statistics for new ship orders for the year 1990.

new orders in ship construction during June 1990.

The level of orders on a gross ton base has increased 40% to 1,076,379 G/T, compared to 768,656 G/T in May 1990. The June 1990 G/T figure is up 16.3% on that for June 1989.

The figure for the first three months of fiscal 1990 (April to June) is 3,071,481 G/T, which is up 21.6% on that for the same period in fiscal 1989; and on a compensated gross ton (CGT) base this period's figure is up 26.4% on the equivalent period in fiscal 1989.

There were four domestic ship orders in June, including 1 car ferry, 1 car carrier and 2 VLCC's, while the 18 export orders included 1 bulk carrier, 2 chip carriers, 1 ro ro, 7 tanker (including 1 VLCC and six 95,000 DWT type), 3 LPG carriers, 1 container ship, 1 chemical tanker and 2 product carriers.

MARSOFT ANNOUNCES CONTRACT WITH CITIBANK

Marsoft Inc., the leading developer of PC-based decision support tools for the maritime industry, announced recently that it has signed a contract to provide Citibank N.A. with its Bulk Decision Support System (BDSS).

Marsoft's BDSS will be installed in four Citibank sites worldwide, including product development and transportation divisions in New York, and shipping divisions in London and Piraeus, Greece. Key senior analysts within these groups will be using the system.

Designed to assist shipping industry executives predict dry bulk and tanker market movements, the BDSS uses powerful market evaluation techniques, market intelligence and forecast technology. When combined with a user's own market experience and intuition, it helps decision makers identify and examine investment and employment strategies. The BDSS allows financial institutions to objectively evaluate the risks and returns for potential investments and its entire portfolio of loans under changing market conditions.

VERSATILE PACIFIC SIGNS CONTRACT TO SERVICE SOVIET FLEET

Versatile Pacific Shipyards has signed a contract to dock and repair Soviet factory trawler vessels operating in the Pacific off the British Columbia coast.

The one-year service contract with Sovrybflot, and umbrella organization representing fishing companies in the Soviet Union, was signed at the end of a visit to Vancouver by a Soviet delegation representing Sovrybflot, Kamchatka Base Ocean Fishing Co. and Zapriga

Baltic Fishing Co.

The two fishing companies represented at the Vancouver negotiations, operate more than 30 vessels in the Pacific out of the Vladivostok and Baltic areas.

Versatile Pacific Shipyards expects to dock up to four vessels this fall at the end of the main fishing season, with several more to follow during the next 12 months, in its shiprepairing facilities in North Vancouver and Victoria.

FOREST PRODUCTS/BULK CARRIER EQUIPPED WITH MACGREGOR - NAVIRE GEAR

A shipset of MacGregor - Navire cargo access gear will smooth horizontal and vertical handling operations on a 6 200 dwt RoLo forest products/Bulk carrier building at Langsten Slip in Nor-

way. The versatile vessel is due for delivery in December 1990 for deployment by Finncarriers in its service for the Baltic to Spanish ports in the Bay of Biscay.

The design, developed by Nordve-stconsult, reflects the trend for Nordic operators in the forest products export trade to target backhaul business from bulk and general cargoes. Cargo handling arrangements embrace RoRo, Sto-Ro and LoLo modes.

VIETNAM - NEW OPPORTUNITY FOR JARDINES

Jardines now have their own representative office in Vietnam, and the ability to provide supervisory and protecting agency services in all ports of Vietnam.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

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

FOREIGN REPRESENTATIVES:

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

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

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

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

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

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

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

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

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

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

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

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

For tramp vessels, Jardines provides protecting and supervisory services to shipowners and charterers at Ho Chi Minh City (Saigon), Haiphong, Vungtau, Danang and all other major ports.

Once appointed as agent, Jardines will provide a pre-arrival report to principal, advising on berthing and loading or discharging prospects. Following this a daily report will be sent throughout the ship's stay in port. For the initial period, communications will be done through Singapore office, where all funding with Vietnam will also be controlled.

Recognising its immense potential Jardines have over the last four years developed agreements with Vietnams, the state forwarding agent, and Vina-control, the state surveying company.

NORTH-EAST ATLANTIC OIL SPILL ACCORD

Four countries, namely France, Spain, Morocco and Portugal are ready to draw up a list of «dangerous» tankers, as part of an agreement to fight oil pollutions off their coasts.

With a centre in Lisbon, the four countries are expected to finalise soon the details of the accord which is expected to be signed within 1990.

K/S SYSTEM DOUBTS

A leading British shipbroking firm has highlighted concern in the second hand market over the future of the Norwegian limited partnerships, known as K/S companies.

London-based Howe Robinson, in its quarterly sale and purchase report, warns that there is nervousness in the financial sector, especially over existing investments. Some participants in existing K/S companies are looking for ways to divest their interest and it remains an uncertainty as to whether Banks will still support the K/S system and continue advancing loans.

The same report notes that only for tankers the K/S companies spend about 2 billion dollars in 1989.

OIL PRICES TO STABILISE AFTER SURGE

The OPEC decision to cut production quotas by one million barrels per day will allow for an increase in the prices of oil to about 19-20 dollars per barrel in the immediate future.

However, oil market analysts predict

that in view of high reserves in consuming nations, the prices of expected to stabilise in the near and the final price increase could nised to about one dollar per bar.

INMARSAT AND MOTOROLA STUDY NEW SATELLITE SYSTEM

Inmarsat and Motorola Inc. will study the feasibility of a low-orbiting satellite system concept that could support mobile telephone services worldwide.

The Iridium Satellite Communications Systems is being proposed by Motorola.

The two organizations signed a memorandum of Understanding covering a one-year feasibility study of the system concept.

Iridium could revolutionize communications worldwide with a constellation of 77 small low-orbit satellites. Customers will be able to communicate globally using small portable telephones. Calls could be interconnected directly to anywhere in the world using on-board satellite switching and inter-satellite links.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 319

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA



全球貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT, LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

**LEADING SHIPCHANDLERS
SERVING THE GREEK FLEET
FOR YOUR COMPLETE STORIE
IN SINGAPORE**

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.
1, CH. TRIKOUPI STR.
18536 PIRAEUS
PHONES: 4525559/4512156
TELEX: 21 1420

IN THAILAND

WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

5TH FLOOR, TAVICH BLDG
61 KASEMRAJ, KLONGTOEY
PRAKANONG, BANGKOK 10110
THAILAND

TELEX :84602/21197(NAVICO TH)
PHONES:2490541-2 /2497198
CABLES:NAVICO/BANGKOK
FAX :2497199

DIRECTORS & AOH TEL:
-CAPT. JOHN A GOROS
3142690-EXT.40-CAPT E.GLYPTIS
3931639-SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS
IMPORTERS & EXPORTERS
WAREHOUSES & LIGHTERS
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS
SHIP'S REPAIRS
SHIP'S MAINTENANCE WORKS
LAND & SEA TRANSPORT

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Potridou



TROODOS

Headquarters

MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.
1 RUE DES CITRONNIER
ANNEXE DU METROPOLE
MC 98000 MONACO

TEL: -33-93159055 TLX: 469340 FAX: -33-93159056

Agents

GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD
LOUCAS HAJI IOANNOU HOUSE
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST
PIRAEUS 185 35
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795

UK

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD
DEXTER HOUSE
ROYAL MINT COURT
LONDON
EC3N 4QN

TEL: -44-71-488-0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481-4819

USA

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880 THIRD AVENUE
14TH FLOOR
NEW YORK
NY 10022 USA

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095

PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40259
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU 111 APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -041-64834
FAX: -041-635746

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY 40038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068

PLEASE NOTE
OUR NEW
LONDON
ADDRESS