

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Αυγούστου 1991
Αρ. Φύλλου 1048/1106



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡΙΘ. 1048/1106
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1991
ΔΡΧ. 500



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

IN PURSUIT OF EXCELLENCE



THE HELLESPONT GROUP

MANAGERS:

**Hellespont Steamship
Corporation**
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus
Greece

Telephone: (301) 45 33 701/
(301) 41 85 811
Telex: 213110 HSC GR
Telefax: (301) 45 22 918

AGENTS:

**Papachristidis Limited
Papachristidis Ship
Management Services
Limited**
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
United Kingdom
Telephone: (071) 828 9998
Telex: 928643 FRIXOS C
Telefax: (071) 828 9122

**Manila Ship Management
& Manning Inc**
Ground Floor
Alexander House
132 Amorsolo Street
Legaspi Village
Makati, Metro Manila
Philippines
Telephone: (632) 86 40 71/4
Telex: 156200510
Telefax: (632) 86 40 75





Securing Ship Lines.

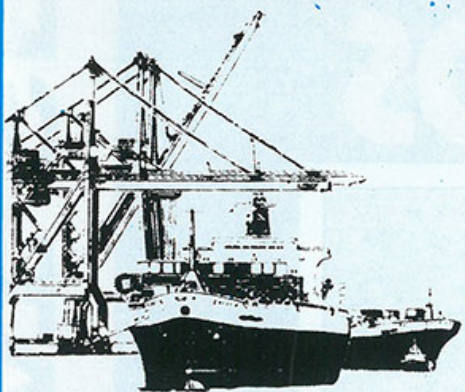
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

**ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1048/1106**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year
Issue No. 1048/1106 August, 1991**

**FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:**
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 11** Λίγα από Όλα.
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
-
- 13** Τό προνόμιο της Ακτοπλοΐας (Cabotage)
Μελέτη του Δρ Ε.Ν. Αθηναίου.
-
- 21** Ώνάσειο Μουσείο Ναυτιλίας.
Μία πρόταση του κ. Χρήστου Ντούνη.
-
- 24** Ήγεσία και Ανθρώπινες Σχέσεις.
Του αρχιπλοίαρχου Λ.Σ. κ. Μάρκου Πλακιώτη.
-
- 26** Οί αγοραπωλησίες πλοίων τόν Ιούλιο.
Από την Overseas Agency Ltd.
-
- 30** Πρόληψη Ατυχημάτων στην θαλάσσια αλιεία.
Τό εκπαιδευτικό σεμινάριο ΕΟΚ - ΙΝΜΕΡ.
-
- 33** Ναυτική Κύπρος 1991.
Τό ναυτιλιακό σεμινάριο.
-
- 34** «The Fiesta»: Τό νέο απόκτημα
του ελληνόκτητου στόλου κρουαζιεροπλοίων
-

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
35 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
42 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
43 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
50 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
51 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
54 ENGLISH SUPPLEMENT

ALPHA VERNICOS



DESIGN BY VICKY DANIEL

SALVAGE & TOWAGE

24 HOUR SERVICE

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 45 37 812-17 (6 LINES) • TLX.: 212450 VERN GR • FAX: 45 14 131

FOR SAFETY AT SEA

“Άμεσοι πόροι υπέρ του ΝΑΤ

Η συνταρακτική κραυγή ότι δεν μπορούν να παίρνουν όλοι τις συντάξεις τους και να εξαιρούνται οι ναυτικοί, που άκουσθηκε κατά την πρό ημερών «κατάληψη» του γραφείου του Προέδρου του ΝΑΤ από αγανακτισμένους συνταξιούχους για την καθυστέρηση της συντάξεως του Αύγουστου, πρέπει να προσελκύσει την προσοχή όλων, και της Πολιτείας αλλά και των φορέων της Ναυτιλίας που δεν χάνουν ευκαιρία να διακηρύσσουν την ανάγκη διατηρήσεως του ΝΑΤ, ώστε με κοινή προσπάθεια να εξασφαλισθούν οι πόροι που χρειάζεται τό Ταμείο για να εκπληρώσει την αποστολή του.

Τό έχουμε πεί και άλλοτε αλλά τό επαναλαμβάνουμε και σήμερα: Η Πολιτεία, η οποία ευθύνεται αποκλειστικά για τη σημερινή κατάντια του ΝΑΤ — ευθύνονται, βεβαίως, και οι έφοπλιστές και οι ναυτικοί μας που την άφησαν να λεηλατεί με διάφορους τρόπους τό Ταμείο επί μακρά σειρά έτών — όφείλει να άπαλλάξει άμέσως τό ΝΑΤ από τούς «άλεξιπτωτιστές» που του έχει φορτώσει και ταυτόχρονα να εξασφαλίσει τούς άμεσους πόρους που χρειάζονται για την χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση καταβολή των συντάξεων στους σημερινούς συνταξιούχους μας όχι μόνον βεβαίως γιατί είναι οι δημιουργοί του σύγχρονου έλληνικού ναυτιλιακού θαύματος, όπως σπεύδουμε να διατυμπανίζουμε όλοι σέ τελετές και πανηγύρεις, αλλά επειδή οι εικόνες σάν τις πρό ημερών έξουδετερώνουν κάθε προσπάθεια για την προσέλκυση στό ναυτικό επάγγελμα του δυναμι-

κού που χρειάζεται η Ναυτιλία μας. Καί από τόν κρατικό προϋπολογισμό — πρωτίστως — αλλά και μέ τη δημιουργία ειδικού λαχείου, τά έσοδα του όποιου θά περιέρχονται αποκλειστικά στό ΝΑΤ μέχρις ότου οι πόροι από τις εισφορές εργαζομένων και εργοδοτών εξασφαλίσουν ίσοζύγιο έσόδων και έξόδων.

Γιά να έπιτευχθεί ό στόχος αυτός χρειάζεται να εισφέρουν όλα τά πλοία, δηλαδή και εκείνα που βρίσκονται έκτός του έθνικού νηολογίου — τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν υποδειξει ήδη τη φόρμουλα, η όποια έχει γίνει άποδεκτή από τόν έφοπλισμό αλλά την άπαρνείται ακόμη η Έλληνική Πολιτεία που βαυκαλίζεται ότι μπορεί να προσελκύσει τά έλληνόκτητα πλοία στό έθνικό νηολόγιο χωρίς να δίνει και τις πειστικές άπαντήσεις στά πιεστικά έρωτήματα που διατυπώθηκαν στό προηγούμενο 15θήμερο από αυτήν άκριβώς τη πρώτη σελίδα.

Γιά την έξισορρόπηση όμως των έσόδων και έξόδων πρέπει να συνεισφέρουν και οι ναυτικοί μας μέ την άποδοχή όρισμένων άπολύτως λογικών ρυθμίσεων, όπως είναι, λόγου χάρη, η καθιέρωση ενός συγκεκριμένου όριου πραγματικής θαλάσσιας ύπηρεσίας για τη δημιουργία συνταξιοδοτικού δικαιώματος.

Πρίν από όλα αυτά, βεβαίως η Πολιτεία όφείλει να εξασφαλίσει την άπρόσκοπτη καταβολή των συντάξεων στους ναυτικούς — επ’ αυτού δεν μπορεί να υπάρξει η παραμικρή ύποχώρηση από την πλευρά της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της.

Στόν εισαγγελία ή υπόθεση «La Palma»

Η παραπομπή στη Δικαιοσύνη της ύποθέσεως των εικονικών ναυτολογήσεων στό περιβόητο πλέον «La Palma» (λεπτομέρειες στη στήλη «Λίγα από όλα») παρέχει την ευκαιρία στην εισαγγελική αρχή να διερευνήσει και τό θέμα της κομπίνας που έχει διαπραχθεί σέ βάρος της Έλληνικής Πολιτείας και Έλλήνων πλοιοκττών μέ τη νηολόγηση και τη διατήρηση του πλοίου αυτού στό έθνικό νηολόγιο μέ επαναλαμβανόμενες (κάθε εβδομάδα) ψευδείς δηλώσεις αλλά και των ευθυνών που υπάρχουν για την άνοχή της κομπίνας από τις άρμόδιες ύπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας — οι ύπεύθυνοι πρέπει επί τέλους να δώσουν λόγο για τις ένέργειες και τις παραλείψεις τους, ήθελημένες ή όχι (αυτό μπορεί να τό διερευνήσει ό εισαγγελέας) γύρω από την υπόθεση αυτή, ένέργειες και παραλείψεις που ώθοϋσαν στό συμπέρασμα ότι ούδεις τιμωρείται, όποια κομπίνα — ακόμη και την πλέον καραμπινάτη — και άν κάνει.

(Είναι όπωσδήποτε σαφές ότι τό Υπουργείο Ναυτιλίας δεν μπορεί να περιορισθεί, σέ καμμία περίπτωση, στην παραπομπή στόν εισαγγελέα μόνον της ύποθέσεως των εικονικών ναυτολογήσεων. Όφείλει, και μάλιστα χωρίς την παραμικρή χρονοτριβή, να ενημερώσει τις άρμόδιες ύπηρεσίες των Υπουργείων Οι-

κονομικών και Έθνικής Άμυνας για όσα τις άφορούν: Έάν δηλαδή οι εικονικές ναυτολογήσεις χρησιμοποιήθηκαν για την ύπαγωγή των δραστών ως «ναυτικών» στους άναπτυξιακούς νόμους ή στις διατάξεις για την άπόκτηση άφορολογήτων αυτοκινήτων και για την άποφυγή της στρατεύσεως ή την έπίτευξη μειωμένης θητείας).

Σύμφωνα μέ πληροφορίες που περιήλθαν στό «Ναυτικά Χρονικά» δικαστική έμπλοκή γύρω από τό «La Palma» υπάρχει και στην Κύπρο, αναφέρεται δέ σχετικά ότι οι ύπεύθυνοι της κομπίνας σέ βάρος της Έλληνικής Πολιτείας έχουν άρνηθεί να συμμορφωθούν σέ διάταγμα κυπριακού δικαστηρίου μέ συνέπεια να άντιμετωπίζουν τόν κίνδυνο συλλήψεως εάν εισέλθουν στό έδαφος της Κυπριακής Δημοκρατίας — τό θέμα προσλαμβάνει, κατά κάποιον τρόπο, διεθνή διάσταση, που δεν είναι όμως εκείνη για την όποια έχουμε ήδη μιλήσει και πρόκειται να άποκαλύψουμε μόλις διασταυρώσουμε άπολύτως τά στοιχεία που διαθέτουμε.

Έάν οι πληροφορίες αυτές είναι άκριβείς — και φαίνεται ότι είναι — νομίζουμε ότι τό επόμενο βήμα της κυπριακής διοικήσεως πρέπει να είναι η άποβολή της κυπριακής εταιρίας που έμφανίζεται σάν πλοιοκτήτρια του πλοίου ενώ ταυτόχρο-

να σάν πλοιοκτήτρια έμφανίζεται και ελληνική ναυτική εταιρία!

• Τόν τελευταίο καιρό άρκετοί μās έρωτούν για εκείνη την υπόθεση των συναλλαγμάτων παραβάσεων που, όπως λέγεται, είχαν έπισημανθεί στό «La Palma» και τις όποιες, πάλι όπως λέγεται, διερευνούσε η Τράπεζα της Ελλάδος. Έρωτούμε, λοιπόν, και έμεις μέ τη σειρά μας την Τράπεζα της Ελλάδος τί έγινε μέ την υπόθεση εκείνη; Υπήρξε κάποιο πόρισμα και τί λέγει;

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τί θά κάνουμε μέ τά πληρώματα, είναι η καθημερινή έπωδός στην Άκτή Μιαούλη, όπου η έξεύρεση των στελεχών που χρειάζονται άποτελεί πλέον έπίτευγμα — σέ γνωστή ναυτιλιακή εταιρία που διαχειρίζεται 35 περίπου πλοία μās έλεγαν την Τετάρτη ότι χρειάζονται από έξι άτομα για την κάθε ειδικότητα για την κάλυψη άμεσων άναγκών και είχαν εξασφαλίσει μόνον τέσσερις.

Μιλάμε βέβαια για πλοία μέ Έλληνική σημαία και η λύση στην όποια θά αναγκασθούν να καταφύγουν εκ των πραγμάτων είναι η ναυτολόγηση άλλοδαπών άξιωματικών, δεδομένου ότι τά πλοία δεν μπορούν σέ καμμία περίπτωση να άκινητοποιηθούν. Από αυτό και μόνον προκύπτει ότι είναι άπόλυτη άνάγκη να δοθούν πειστικές άπαντήσεις στό πιε-

στικά έρωτήματα που διατύπωσαν τό προηγούμενο 150ήμερο τά «Ναυτικά Χρονικά» καί πρέπει νά γίνει αντιληπτό ότι ή καλή θέληση καί ή άνοχή τών προξενικών λιμεναρχών δέν άποτελεί λύση, γιατί κάπου θά σπάσει ό διάβολος τό ποδάρι του καί θά έχουμε επανάληψη αύτών που είχαν συμβεί στό πολύ πρόσφατο παρελθόν.

ΛΕΙΠΟΥΝ ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ!

Φαίνεται άπίστευτο — έπειτα από τό θόρυβο που έχει δημιουργηθεί — άλλά είναι άπολύτως άληθινό: Δέν υπάρχει μόνον έλλειψη πλοιάρχων, ύποπλοιάρχων, άνθυποπλοιάρχων καί μηχανικών όλων τών βαθμίδων άλλά καί άσυρματιστών. Μέ άποτέλεσμα οι ύπηρετούντες νά μήν μπορούν νά ξεμπαρκάρουν γιατί δέν είναι εύκολη ή άντικατάστασή τους! Έκεί φθάσαμε.

ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΑΥΞΗΣΗ

Έκεί που έφθασαν τά πράγματα μετά τήν τεράστια αύξηση τής τιμής του ντίζελ, ή κατά 15% αύξηση του ναυολογίου στά άκτοπλοϊκά έπιβατηγά που ζητεί ή οικεία πλοιοκτητική Ένωση πρέπει νά δοθεί χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση — άλλιώς τό φθινόπωρο «θά κλάψουν μανούλες» στην Άκτοπλοϊα. Καί βεβαίως αυτό δέν θά ένοχλούσε άν δέν συνοδευόταν καί από τή μοιραία άναταραχή που θά προκληθεί στην έξυπηρέτηση τών θαλασσίων συγκοινωνιών — καιρός, λοιπόν, οι παντός είδους άρμόδιοι νά δούν καί λίγο παραπέρα από τή μύτη τους καί όχι άλλού νά μοιράζουν αύξήσεις μέ τό τσουβάλι καί άλλού, όπως στην Άκτοπλοϊα, νά παριστάνουν τούς προστάτες κοινού!

ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ

Γιά μία άκόμη φορά τό άτυχές περιστατικό τής ζημίας στό έλληνικό δεξαμενόπλοιο «Κίρκη», έδωσε τήν άφορμή στά ξένα μέσα μαζικής έννημέρωσης νά δείξουν μέ πόση ύπερβολή άλλά καί άνευθυνότητα αντιμετωπίζουν σχεδόν πάντοτε τά άτυχήματα τών έλληνικών πλοίων.

«Η μεγαλύτερη οικολογική καταστροφή

τής Αυστραλίας»... κατά τήν Αυστραλιανή τηλεόραση, κατέληξε νά είναι μία διαρροή μόλις 6.000 τόν. πετρελαίου, ένώ ή πετρελαιοκηλίδα που σχηματίσθηκε λόγω τών ευνοϊκών ρευμάτων που έπικρατούσαν άνοικτά τών άκτών τής Δυτικής Αυστραλίας διαλύθηκε μέσα στις επόμενες λίγες ήμέρες.

Από τήν πλευρά τής ή πλοιοκτήτρια εταιρία «Maymar Marine» αντιμετώπισε πρώτιστα τό θέμα τής διάσωσης τών 37 Έλλήνων ναυτικών που ύπηρετούσαν στό πλοίο, οι 26 από τούς όποιους βρίσκονται ήδη στην Έλλάδα, καί σέ συνεννόηση μέ τίς Αυστραλιανές άρχές προχωρεί στή μεταφόρτωση του ύπολοιπου φορτίου τών 83.000 τόν. έλαφρου πετρελαίου προελεύσεως Ήν. Άραβικών Έμιράτων, τό όποιο μετέφερε τό «Κίρκη», ώστε έν συνέχεια νά ρυμουλκηθεί σέ ασφαλές σημείο γιά μόνιμες έπισκευές. Από όσα γνωρίζουμε καί ή διαδικασία τής μεταφόρτωσης θά είχε έπιτευχθεί ταχύτατα καί ασφαλέστατα άν οι άρχές τής Αυστραλίας μέ τή γνωστή τους γραφειοκρατία δέν έμπόδιζαν τήν «Maymar Marine» νά αντιμετώπισει καί τή διαδικασία αύτή ύπεύθυνα καί χωρίς άνούσιες παρεμβολές.

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Οι ήγέτες τών έπτά μεγαλύτερων βιομηχανικών χωρών του Κόσμου, έξέφρασαν τήν αίσιοδοξία τους στό Λονδίνο, ότι μέχρι τά τέλη του έτους οι συνομιλίες του «Γύρου τής Ούρουγουάης», θά καταλήξουν σέ έπιτυχία.

Ειδικότερα, ό Βρεταννός πρωθυπουργός Τζόν Μείτσορ, ό όποιος φιλοξένησε τούς ύπόλοιπους έξι ήγέτες τής «Ομάδος τών 7», δήλωσε ότι προετοιμάζεται νά συγκαλέσει σέ ειδική διάσκεψη τούς άρχηγούς τών έπτά μεγαλύτερων βιομηχανικών χωρών, προκειμένου νά μήν άποτύχει ή ύπογραφή τής συμφωνίας γιά τήν άπελευθέρωση του διεθνούς έμπορίου.

Οι Ήνωμένες Πολιτείες, ή Ιαπωνία, ή Γερμανία, ή Γαλλία, ή Βρεταννία, ή Ιταλία, ό Καναδάς καί τά ύπόλοιπα κράτη τής Ευρωπαϊκής Κοινότητας, δέχθηκαν μέ ίκανοποίηση τίς όλοένα καί πιό σαφείς ένδείξεις περί οικονομικής ανάκαμψης, στις βιομηχανικές χώρες, καί δήλωσαν ότι μοιράζον-

ται από κοινού τίς σχετικές προοπτικές. Στίς έπιτυχίες τών «έπτά» μπορούμε νά κατατάξουμε τίς ύποσχέσεις που έδωσαν γιά τήν υιοθέτηση νομισματικής καί δημοσιονομικής πολιτικής, ώστε νά τεθούν οι βάσεις γιά τή μείωση τών έπιτοκίων, καθώς καί ή άποφασιστικότητα τους γιά τήν έπίτευξη όσο τό δυνατόν ευρύτερων συμφωνιών γιά τήν παροχή οικονομικής βοήθειας στις άναπτυσσόμενες χώρες γεγονός που άναμένεται νά έπιδράσει ευμενώς στό διεθνές έμπόριο.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Η έπίμονη άνοδος τών έπιπέδων τών άποζημιώσεων που καταβάλει στά μέλη του λόγω άτυχημάτων, ώθησε τό «United Kingdom Mutual Steamship Club», πρώτο στην τάξη του, νά άπευθυνθεί γιά συμπληρωματικές εισφορές τής τάξεως του 25% γιά τή χρήση του 1989.

Όπως άνέφερε στά μέλη του, ή έπιταχυνόμενη αύξηση τών άτυχημάτων διαρκούς τής χρήσεως του 1989, κατέστησε άναγκαία τήν πρόβλεψη επανεκτιμήσεως τών συμπληρωματικών εισφορών, που θά προσδιορισθούν τόν Οκτώβριο, από 85% σέ 150% τών άρχικών ασφαλιστρών. Κατόπιν τής άνόδου του διεθνούς έπιπέδου τών προκαταρκτικών εισφορών γιά τό 1990 καί 1991 ή βάση του ασφαλιστρου είναι τώρα πλησιέστερη προς τό έπίπεδο τών άτυχημάτων. Δεδομένου ότι ό μόνος τρόπος έλαχιστοποίησης τών εισφορών είναι ή έλαχιστοποίηση τών άτυχημάτων, τό Club άποφάσισε νά έρευνά τά άτυχήματα από συμφώνου μέ κάθε μέλος. Σέ πρώτο στάδιο άνέλαβε τή διεξαγωγή μιάς λεπτομερούς αναλύσεως τών συνθηκών τών άτυχημάτων γιά νά προσδιορισθούν επакριβέστερα οι κύριες αίτίες τους.

Κατόπιν αύτου τό UK Club, διαθέτοντας άρκετές πληροφορίες, κοινοποίησε έφέτος στά μέλη του τά ειδικά μέτρα περιορισμού τών άτυχημάτων. Άνεξάρτητοι έπιθεωρητές, προσλαμβανόμενοι από τό κλάμπ έχουν ήδη έπισκεφθεί άνά ένα πλοίο ενός μεγάλου αριθμού από τούς στόλους που είναι έγγεγραμμένοι σ' αύτό, μέ στόχο νά περιλάβουν όλους τούς στόλους μέχρι τά μέσα του 1992.

KIP



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ι. ΚΟΥΪΜΑΝΗΣ — Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Π.Ε.

ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ — (ΜΕΛΗ Τ.Ε.Ε.)

**ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ ΕΝΕΡΓΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΑΣ • ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ •**

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267

για τις προκληθείσες ζημιές.

Ο πλοίαρχος απειλήθηκε με φυλάκιση εάν επέμενε να μην υπογράψει δήλωση υπαιτιότητας, τα δε ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου και τα διπλώματα των αξιωματικών κατασχέθηκαν από τους άνδρες του ούλαμου.

Τό Διεθνές Ναυτικό Γραφείο, τό γνωστό IMB, καταδίκασε απερίφραστα την πράξη των Αρχών του Μπαγκλαντές την οποία χαρακτήρισε ως κυριολεκτικά αυθαίρετη.

Είναι πράγματι εξοργιστικό τό γεγονός ότι μπροστά στις τεράστιες ανάγκες βοήθειας που χρειαζόταν ή περιοχή της Τσι-ταγκόνγκ τις ημέρες εκείνες, τό Πολεμικό Ναυτικό του Μπαγκλαντές δεν βρήκε τίποτε καλύτερο να κάνει παρά να τρομοκρατεί τους ναυτικούς ενός ξένου πλοίου που έτυχε να βρεθεί σέ λάθος τόπο, μιά λάθος ημέρα.

ΔΕΝ ΕΙΧΕ ΡΥΠΑΝΕΙ

Μέ ανακοίνωσή τους τά Ναυτικά Πρακτορεία «Νέπτιουν» ΕΠΕ γνωστοποίησαν ότι τό Τριμελές Πλημμελειοδικείο Πειραιώς κήρυξε άθώους τόν πλοίαρχο και τόν Α' μηχανικό του φορτηγού πλοίου «Νέπτιουν Τράϊντεντ» καθώς διαπιστώθηκε ότι τό παραπάνω πλοίο δεν ήταν υπεύθυνο για τή ρύπανση που έγινε στις 25 Ιουνίου 1991, στά ανοιχτά της νήσου των Φλεβών.

Η απαλλαγή στηρίχθηκε στην κατηγορηματική δήλωση του πιλότου της Ο.Α. που καταθέτοντας ως μάρτυρας στή δίκη διαβεβαίωσε ότι τό παραπάνω πλοίο δεν ήταν αυτό που ο ίδιος ο μάρτυρας είχε διαπιστώσει ότι προκάλεσε τή ρύπανση.

Τό Υπουργείο δεν αισθάνθηκε τή ανάγκη κάποιας ανακοίνωσης μετά τήν άνωτέρω απόφαση του Τριμελούς Πλημμελειοδικείου;

Η περιορίζεται μόνον νά κεραυνοβολεί;

ΑΛΛΑΓΗ ΠΟΡΕΙΑΣ

Στόν γνωστό παλιό ναυαγοσωστικό οίκο Βαϊσμούλλερ, πραγματοποιείται μιά αλλαγή επιχειρηματικής πορείας που εκφράζεται μέ τή μεταστροφή από τήν πλοιοκτησία στή

διαχείριση (management). Πράγματι ή εταιρία αποφάσισε νά επικεντρώσει τή δράση της στην όργάνωση προγραμμάτων διασώσεως αντί της ιδιοκτησίας ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών που αποτελούσαν παραδοσιακά τή δύναμή της. Σ' αυτό συνέβαλε ή πεποίθηση ότι σήμερα τά περισσότερα μεγάλα συμβόλαια μεταφοράς βαρέων φορτίων, δεν τίς αναλαμβάνουν πιά τά ρυμουλκά αλλά τά ειδικά σκάφη βαρέων φορτίων, στά όποια ο οίκος Βαϊσμούλλερ έχει αποκτήσει πλούσια πείρα μέ τά ήμιβυθιζόμενα πλοία του της κατηγορίας αυτής. Τά άπομένοντα δύο ώκεανοπόρα ρυμουλκά των 1.165 τόννων, τό «Tempest» και τό «Typhoon», ναυπηγήσεως του 1977, εργάζονται στή βιομηχανία των πλωτών εξεδρών, τό ένα στή Βορ. Θάλασσα και τό άλλο στήν Άπω Άνατολή.

Τίς ναυαγοσωστικές δραστηριότητες της ή εταιρία θά άσκει μέ προγράμματα ναυαγιορεισιακών επιχειρήσεων σέ όλον τόν κόσμο, χρησιμοποιώντας ένα καλά όργανωμένο δίκτυο τοπικών γραφείων, μικτών επιχειρήσεων και ναυλωμένων επιτοπίως ρυμουλκών σκαφών. Κατά τήν άποψη της διοίκησής της ή όργάνωση της ναυαγοσωστικής άποστολής μέ τήν παροχή ειδικευμένου υλικού και τεχνικών έμπειρογνωμόνων, αποτελεί τό μέλλον σ' αυτή τήν υπόθεση, έναντι της ναυπηγήσεως και κατοχής ιδιόκτητων πλοίων.

Ένα πρόσφατο παράδειγμα εφαρμογής της νέας αυτής μεθόδου αποτελεί ή περίπτωση του γιουγκοσλαβικού μπάλκ κάρριερ «Jugono» 91.000 τόν. d.w. που έξώκειλε άνοικτά της Μαυριτανίας στήν Άνατ. Άφρική. Ο οίκος Βαϊσμούλλερ άφου έξασφάλισε συμβόλαιο Lloyd's Open Form, έστειλε άμέσως επί τόπου τά αναγκαία υλικά και τό κατάλληλο προσωπικό, χρησιμοποιώντας για τήν άποκατάσταση του σκάφους σέ πλωτότητα τό τοπικό ρυμουλκό «Thunder».

ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ SHELL

Η εφαρμογή του Άντιρρυπαντικού Νόμου στις ΗΠΑ και ή είσαγωγή της άπεριορίστης ευθύνης των πλοιοκτητών για τήν περίπτωση της ρύπανσης της θάλασσας μέ

πετρέλαιο είναι ή κύρια αίτια για τήν αναδιοργάνωση που αποφάσισε ή Shell μέ στόχο τήν μείωση της δύναμης του ιδιόκτητου στόλου των πετρελαιοφόρων της κατά 50%.

Ο νέος στόλος της Shell θά αποτελείται περίπου από 30 ιδιόκτητα δεξαμενόπλοια και 20 χρονοναυλωμένα, ενώ σήμερα ή εταιρία διαθέτει σχεδόν διπλάσια πλοία.

Στό μέλον τά φορτία της Shell θά μεταφέρονται μέ τά ιδιόκτητα πλοία της και ή εταιρία δεν θά άσχολεϊται μέ μεταφορές φορτίων που θά ανήκουν σέ τρίτους. Τόν περασμένο χρόνο ή Shell διέκοψε τίς προσορμήσεις των πλοίων της σέ άμερικανικά λιμάνια εκτός από τό τέρμιναλ της Λουϊζιάνα, σάν αντίδραση για τήν έφαρμογή του OPA '90.

Σήμερα οι διάφορες εταιρίες της Shell διακινούν φορτία πετρελαίου άνω των 3,5 εκατ. βαρελίων ήμερησίως.

ΟΙ ΠΛΩΤΕΣ ΕΞΕΔΡΕΣ

Άπό τίς διάφορες κατηγορίες των πλωτών γεωτρυπάνων εξορύξεως, οι ήμιβυθιζόμενες εξέδρες (semi-submersibles) φαίνεται ότι άποβαίνουν οι νικήτριες στην άγορά του πετρελαίου και του φυσικού αερίου.

Ο βαθμός χρησιμοποίησης των εξεδρών αυτών υπολογίζεται σέ 100% για τή νορβηγική και βρετανική πλευρά της Βόρ. Θάλασσας. Ειδικότερα στή βρετανική πλευρά ο βαθμός χρησιμοποίησης φθάνει τό 90-95%, έναντι παγκοσμίου βαθμού χρησιμοποίησης 85-90%.

Σήμερα τό σύνολο των πλωτών εξεδρών αυτού του τύπου περιλαμβάνει 180 μονάδες από τίς όποιες οι περισσότερες χρησιμοποιούνται για εξόρυξη, αλλά μέ αύξουσα τάση μεταφοράς τους στην παραγωγή, πράγμα που έπαυξάνει τή ζήτηση τους σέ παγκόσμιο επίπεδο.

Ως άποδοτικότερος τομέας ύποθαλασσίων εξορύξεων πετρελαίου και φυσικού αερίου θεωρείται διεθνώς ο τομέας της Βόρειας Θάλασσας. Άκολουθεί σέ άπόσταση ο τομέας του κόλπου του Μεξικού, του όποιου έφέτος ο βαθμός χρησιμοποίησης παρουσίασε πτώση στό 70%.

**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, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

Η ΣΗΡΑΓΓΑ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Στις 22 Μαΐου, μέ προβάδισμα τριών μηνών, τὰ βρετανικά καί γαλλικά έκσκαπτικά συνεργεία τῆς ἀνάδοχης ἐργοληπτικῆς ἐταιρίας TML τοῦ συγκροτήματος Eurotunnel, συναντήθηκαν γιά δεύτερη φορά, πραγματοποιώντας τή διάτρηση τῆς βόρειας σήραγγας τοῦ θρυλικοῦ ἔργου τῆς Μάγχης. Ὅπως εἶναι γνωστό ἡ πρώτη συνάντηση εἶχε γίνει τόν περασμένο Δεκέμβριο, ὅταν ὁλοκληρώθηκε ἡ έκσκαφή τῆς πρώτης, ὑπηρεσιακῆς, σήραγγας διαμέτρου 4,80 μ. πού προορίζεται γιά τόν ἀερισμό καί τή συντήρηση τοῦ συστήματος.

Ἡ νέα σήραγα εἶναι διαμέτρου 7,60 μ. καί προορίζεται γιά τήν κυκλοφορία τῶν σιδηροδρομικῶν ὀχημάτων (navettes), μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καί φορτίων πρὸς τή μία κατεύθυνση Εὐρώπης - Ἀγγλίας. Ἡ πρὸς τήν ἀντίθετη κατεύθυνση νότια σήραγα, καθ' ὅλα ὁμοία πρὸς τήν προηγούμενη, ἐλπίζεται ὅτι θά εἶναι ἔτοιμη πρὶν τὸ τέλος τοῦ μήνα.

Ἐτσι σέ διάστημα λιγότερο τῶν δύο χρόνων ἀπὸ σήμερα τὰ τραῖνα τοῦ Eurotunnel θά διασχίζουν τή σήραγα τῆς Μάγχης, μεταξύ Καλαί καί Φόλσκτον, διανύοντας ἀπόσταση 50 χιλιομέτρων σέ 26 λεπτά τῆς ὥρας.

Συγχαίροντας τήν ἐταιρία TML, οἱ συνπρόεδροι (Βρεταννός καί Γάλλος) τοῦ Eurotunnel, δήλωσαν ὅτι γιά τήν ἐκτέλεση τοῦ ἔργου χρειάστηκε νά ὑπερπηδηθοῦν σοβαρά τεχνικά προβλήματα καί νά ἀποφευχθοῦν μεγάλες καθυστερήσεις, ὥστε τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγας νά προηγηθεῖ κατὰ τρεῖς μῆνες ἀπὸ τὸ σχέδιο καί νά ἐπανέλθει στήν ἀρχικὴ πρόβλεψη τοῦ 1985-86.

ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝ. ΕΥΡΩΠΗ

Στὸ τέλος τοῦ 1990, ὁ ἀριθμὸς τῶν ξένων ἐπενδύσεων στίς ἑξὶ εὐρωπαϊκὲς χώρες πού τελοῦν ὑπὸ μεταβατικὴ οἰκονομία (ΕΣΣΔ, Οὐγγαρία, Πολωνία, Τσεχοσλοβακία, Βουλγαρία, Ρουμανία) ἀνῆλθε σέ 12.920, τετραπλάσιασθεὶς σέ σύγκριση μέ τίς ἀρχές τοῦ ἔτους. Εἰδικότερα κατὰ χώρα, οἱ ξένες ἐπενδύσεις ἀριθμοῦνται: σέ 3000 στήν ΕΣΣΔ, 2.180 στήν Πολωνία, 1.600 στήν Τσεχοσλοβακία, 1.350 στή Ρουμανία καί 140 στή Βουλγαρία, ἐνῶ στήν Οὐγγαρία μιά θεαματικὴ αὐξηση ἐκσφενδόνισε τόν ἀριθμὸ τους σέ 5.000.

Ὅσον ἀφορᾷ τῇ Σοβιετικῇ Ἑνωση, πα-

ρά τήν ἀριθμητικὴ πρόοδος τῶν ἐπενδύσεων, ὁ ρυθμὸς τῆς αὐξήσεως σημείωσε κάμψη τόσο ὡς πρὸς τὴ σημασία τῶν ξένων ἐπενδυστικῶν προγραμμάτων ὅσο καί ὡς πρὸς τήν κεφαλαιουχικὴ προσφορά τῶν ξένων συνεταιρίων. Ἄλλο χαρακτηριστικὸ τῆς καταστάσεως εἶναι τὸ σχετικά μεγάλο ἐνδιαφέρον πού δείχνουν οἱ σοβιετικὲς κοοπερατίβες σ' αὐτὴ τὴ μορφή δραστηριότητος καθὼς καί τὸ ἐνδιαφέρον τῶν οἰκονομικῶν κύκλων τῶν Η.Π.Α.

Βελτίωση ἐξάλλου παρουσιάζει ὁ ἀριθμὸς

τῶν ξένων ἐπενδυτικῶν προγραμμάτων τὰ ὁποῖα ἀπέβησαν ἀποδοτικὰ στήν ΕΣΣΔ. Ἐνῶ τὸ 1989 τὰ ἀποδοτικὰ προγράμματα ἐφθάναν μόνο τὸ ἓνα τέταρτο τῶν μικτῶν ἐπιχειρήσεων, στὸ τέλος τοῦ 1990 ἐφθάναν σέ ποσοστὸ 42%. Ἀξιοσημείωτο τέλος εἶναι τὸ πρόσφατο Διάταγμα τῆς Σοβιετικῆς κυβερνήσεως πού παραχωρεῖ στίς ὑπηρεσίες ἀσφαλείας τὸ δικαίωμα ἐλέγχου τῶν ἐμπορικῶν καταστημάτων, συμπεριλαμβανομένων καί ἐκείνων πού ἀνήκουν σέ μικτὲς ἐπιχειρήσεις.

Χρηματο-οικονομικές ἐξελίξεις

Ἡ Σοβιετικὴ Ἑνωση, ὑπέβαλε αἴτηση στίς 23 Ἰουλίου γιά πλήρη ἔνταξή της σάν μέλος στὸ Διεθνὲς Νομισματικὸ Ταμεῖο ἀλλὰ ὅπως φαίνεται οἱ ΗΠΑ ἀντιδροῦν θεωρώντας τήν πλήρη ἔνταξη ὡς πρόωρη.

Τὸ ἀνακοινωθέν τῆς συνάντησης τῶν 7 στίς 17 καί 18 Ἰουλίου, προβλέπει τὴ στενὴ συνεργασία στίς διεθνεῖς χρηματαγορὲς καί ἐφαρμογὴ νομισματοπιστωτικῆς πολιτικῆς γιά μείωση τῶν ἐπιτοκίων διεθνῶς. (Τόσο ἡ Γερμανία ὅσο καί ἡ Βρεταννία, στήν προηγούμενη συνάντηση τῶν 7 τόν Μάιο, ἦταν ἐναντίον τῆς πρότασης τῶν ΗΠΑ γιά τήν συντονισμένη μείωση τῶν ἐπιτοκίων).

Ὅσον ἀφορᾷ τήν παρουσία τοῦ κ. Γκορμπασώφ, καμμία συγκεκριμένη ὑπόσχεση ἐδόθη γιά οἰκονομικὴ ἐνίσχυση.

Δολλάριο ΗΠΑ

Γιά μιά ἀκόμη φορά τὸ δολλάριο ἀπεδείχθη τὸ ἰδεώδες πεδίο δράσεως γιά τοὺς κερδοσκοποῦς καί ὄχι γιά τοὺς θεσμικοὺς ἐπενδυτές. Ἀπὸ 1.8202 μάρκα στήν ἀρχὴ τοῦ μήνα, στὰ 1.8345 στίς 11 Ἰουλίου, στὰ 1.7890 τὴν ἐπομένη καί στὰ 1.7375 στίς 24 Ἰουλίου. Τέτοιες διακυμάνσεις βλάπτουν σοβαρὰ τήν βιομηχανία καί τὸ ἐμπόριο, πού ἔχουν νά καλύπτουν συχνὰ τὰ ἀπρόβλεπτα καί ἀδίκαιολόγητα скаμπα-νεβάσματα, προβαίνοντας σέ ἀκριβοπληρωμένα προθεσμιακά συμβόλαια ἀγορᾶς ἢ πώλησης δολλαρίων ἐναντὶ ξένων νομισμάτων.

Στήν πώση τοῦ δολλαρίου συνέβαλε καί ἡ Fed πού στίς 12 Ἰουλίου, μαζί μέ ἄλλες 15 κεντρικὲς Τράπεζες προέβη σέ μαζικὲς πωλήσεις δολλαρίων γιά νά ἐμποδισθεῖ

περαιτέρω ἀνοδος.

Τὴν ἴδια ἀστάθεια παρουσίασε καί τὸ χρηματιστήριον Νέας Ὑόρκης, ὅπου ὁ δείκτης Dow Jones ἀνοίξε τόν Ἰούλιο στὸ ἐπίπεδο τῶν 2958 μονάδων, προχώρησε στίς 3016 μονάδες στίς 18, γιά νά πέσει στίς 2966 στίς 23, καί νά ἀνέβει στίς 2980 τὴν ἐπομένη καί νά ξαναπέσει στίς 2972 μονάδες στίς 26 Ἰουλίου.

Πάντως, ὁ δείκτης Dow Jones παρουσιάζει ἀνοδο κατὰ 12,7% ἀπὸ τὴν ἀρχὴ τοῦ χρόνου καί τὸ ἐμπορικὸ ἔλλειμα τῶν ΗΠΑ τόν Μάιο ἐμφανίζεται μειωμένο στὰ 4,75 δισεκ. δολλάρια.

Κατὰ τόν πρόεδρο τῆς Federal Bank κ. Γκρίνσπαν ὑπάρχουν οἱ ἐνδείξεις ὅτι ἡ ὕφεση ἔχει ξεπεραστεῖ καί ἔχει ἀρχίσει ἡ ἀνάκαμψη τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας μέ χαμηλοὺς ὅμως ρυθμούς, πού μποροῦν νά χαρακτηρισθοῦν ὑποτονικοί.

Οἰκονομικὸ γεγονός στίς ΗΠΑ τόν Ἰούλιο, ἡ ἀναγγελία συγχωνεύσεως τῶν δύο μεγάλων Τραπεζῶν Manufacturers Bank καί Chemical Bank.

Μάρκο Γερμανίας

Παρά τὰ προβλήματα πού παρουσιάζει ἡ ἔνωση τῶν δύο Γερμανιῶν, ἡ ζωτικότητα τῆς οἰκονομικῆς δομῆς τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἐπιτρέπει μιά σχετικὴ εὐμάρεια στήν τέως Ἀνατολ. Γερμανία.

Ὁ πληθωρισμὸς τόν Ἰούλιο παρά τὰ περιοριστικὰ μέτρα, ἐφθασε τὰ 4.5% πού ἀποτελεῖ τὸν ὑψηλότερο δείκτη τῶν τελευταίων ἐννέα ἐτῶν. Ἐτσι δέν αποκλείεται στὸ προσεχές μέλλον ἡ Bundesbank νά προβεῖ σέ νέα αὐξηση ἐπιτοκίων.

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-9307561

"Όσον αφορά το ΑΕΠ αυτό παρουσίασε αύξηση το δεύτερο τρίμηνο 4.8% και για όλο το εξάμηνο 3%.

Τό Γερμανικό Ισοζύγιο, επιβαρύνεται από τις επιχορηγήσεις προς τα κρατίδια της τέως Ανατ. Γερμανίας (33 δισεκ. μάρκα για τα επόμενα τρία χρόνια) καθώς και με δαπάνες για την Νομισματική Ένωση, 9.7 δισεκ. για το 1992, 11.7 δισεκ. για το 1993 και 11.9 δισεκ. για το 1994. Έλπίζεται όμως ότι οι συνολικές ανάγκες δανεισμού της κυβερνήσεως για τη χρηματοδότηση των περιοχών της τέως Ανατολ. Γερμανίας θα μειωθούν από 66.4 δισεκ. μάρκα το 1991 στα 50 δισεκ. το 1992.

Στά πλαίσια αυτά, το μάρκο διατήρησε την σταθερότητά του, τόσο έναντι του ECU 2.0495 στην αρχή του χρόνου, 2.0519 στο τέλος Ιουλίου, όσο και έναντι του Έλβετ. φράγκου και της Βρετανικής λίρας.

"Όσον αφορά το χρηματιστήριο της Φραγκφούρτης ο Ιούλιος παρουσίασε σχετική αδυναμία αρχίζοντας στις 1625.2 μονάδες, (δείκτης DAX) φθάνοντας τις 1645.5 στις 15 Ιουλίου και κλείνοντας στις 1605.6 μονάδες στις 26 του μήνα.

Λίρα Άγγλίας

Παρ' όλο ότι η Βρετανία πάσχει από σοβαρή και βαθιά ύφεση (έκτιμηση του Βρετανικού Έμπορικού Επιμελητηρίου) με συνεχώς αυξανόμενη ανεργία και μειωμένες επενδύσεις, στο χρηματιστήριο του Λονδίνου οι τιμές φθάνουν, σχεδόν κάθε μέρα, σε νέα επίπεδα ρεκόρ. Έτσι έχουμε τον δείκτη Fin. Times στις 2556.8 μονάδες στις 16 Ιουλίου, στις 2587.9 στις 23 και τέλος στις 2589.3 μονάδες στις 26 Ιουλίου.

Δύο στοιχεία φαίνεται να προκαλούν τον ένθουσιασμό και την ευφορία των επενδυτών.

Τό επίπεδο ρεκόρ των εξαγωγών και τό πλεονασματικό ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, για πρώτη φορά τη τελευταία τετραετία.

Εξάλλου η Τράπεζα της Άγγλίας μείωσε τά επιτόκια από 11.5% σε 11%

(12.7.91) για έκτα κατά σειρά φορά από τον Φεβρουάριο του 1991, στη προσπάθεια να βγει η χώρα από την ύφεση.

Στά πλαίσια αυτά η λίρα παρουσιάζει εξαιρετική σταθερότητα, 1.4351 ECU και 2.9350 Γερμ. μάρκα στην αρχή του χρόνου, 1.4280 ECU και 2.9360 μάρκα στις 26 Ιουλίου του 1991.

Γιέν Ιαπωνίας

Τό σκάνδαλο των τεσσάρων μεγάλων χρηματιστηριακών γραφείων υπερκεράσθηκε από τό νέο σκάνδαλο των Τραπεζών.

Στις 25 Ιουλίου η Fuji Bank, από τις μεγαλύτερες του κόσμου, απέλυσε τρεις διευθυντές, για έγκριση άκαλυπτων δανείων με πιθανές ζημιές 27 δισεκ. γιέν (περίπου 200 εκατ. δολλ.) και εν συνεχεία η Saitama Bank (ή ογδοη μεγαλύτερη της Ιαπωνίας) παρουσίασε τά ίδια προβλήματα.

Στά πλαίσια αυτά δέν είναι περίεργο ότι ο δείκτης Nikkei βρίσκεται 41% κάτω από τό επίπεδο ρεκόρ των 38916 μονάδων, που έπιασε στο τέλος του 1989.

Η μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου, στη 1 Ιουλίου από 6% σε 5.5% προκάλεσε προσωρινή μόνο άνοδο 817 μονάδων στις 24109 για ν' ακολουθήσει η πτώση στις 22176 και νά κλείσει ο μήνας στις 23519 μονάδες.

"Όσον αφορά τη τιμή του γιέν, αυτή παρέμεινε σταθερή γύρω στά 137/138 στο δολλάριο και γύρω στά 161/172 στο ECU.

Η δραχμή

"Όπως και τον Ιούνιο η δραχμή παρουσίασε εξαιρετική σταθερότητα και τον Ιούλιο, με πτώση 0.4% έναντι του ECU, αλλά άνοδο 2.8% έναντι του δολλαρίου 1.5% έναντι του γιέν και 0.9% έναντι του Έλβετικού φράγκου.

Από την αρχή του χρόνου η διολίσθηση της δραχμής έναντι του ECU είναι μόνο 5%, ενώ έναντι του δολλαρίου και του γιέν φθάνει σε 16.9% και 16.1% αντίστοιχα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δραχμής Fixing
Τράπεζα της Ελλάδος

	24.6.91	26.7.91	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	197.190	191.890	+ 2.8
Μάρκ. Γερμ.	109.400	109.846	- 0.4
Φρ. Έλβετ.	127.100	125.934	+ 0.9
Λίρ. Άγγλ.	321.130	322.810	- 0.5
Φρ. Γαλλ.	32.228	32.299	- 0.2
Γιέν Ιαπ.			
(100)	141.570	139.515	+ 1.5
ECU	224.730	225.564	- 0.4

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Δολλάριο ΗΠΑ

	24.6.91	26.7.91	Διαφ. %
ECU	1.14.23	1.1752	- 2.8
Δραχμή	197.19	191.89	- 2.7
Μάρκ. Γερ.	1.7845	1.7385	- 2.6
Λίρα Άγγλ.	1.6450	1.6870	- 2.6
Φρ. Έλβετ.	1.5340	1.5150	- 1.2
Φρ. Γαλλ.	6.0530	5.9160	- 2.3
Γιέν Ιαπ.	138.70	137.75	- 0.7

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Τιμές ECU

	24.6.91	26.7.91	Διαφ. %
Δραχμή	224.607	225.56	+ 0.4
Δολ. ΗΠΑ	1.1423	1.1752	+ 2.9
Μάρκ. Γερμ.	2.0532	2.0519	- 0.1
Λίρ. Άγγλ.	1.4278	1.4280	- 0.0
Φρ. Έλβετ.	1.7689	1.7910	+ 1.2
Φρ. Γαλλ.	6.9734	6.9824	+ 0.1
Γιέν Ιαπ.	159.128	162.65	+ 2.2

ΠΙΝΑΚΑΣ 4
Κυριώτερα Χρηματιστήρια

	24.6.91	26.7.91	Διαφ. %
Dow Jones (N.Y.)	2913.0	2972.5	+ 2.0
Fin. Times (Λονδ.)	2458.3	2589.3	+ 5.3
DAX (Φραγκ.)	1691.6	1605.6	- 5.1
CAC (Παρίσι)	479.1	475.3	- 0.8
SMI (Ζυρίχης)	545.7	631.0	+ 15.6
Nikkei (Τόκιο)	23785	23519	- 1.1
Χρημ. Αθηνών	9722	942.0	- 3.1

In Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 86E 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 TSATIRIS
Phones: 413 4304 — 413 2617
Tlx: 21 2884 GENY GR.

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η ΥΠΟΘΕΣΗ τῆς εἰκονικῆς ναυτολογήσεως τοῦ ἐκ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ περιβόητου πλέον πλοίου «La Palma» κ. Γεωργίου Λουρῆ πῆρε τὴν ἀγούσα γιὰ τὸν Εἰσαγγελέα ἐνῶ ταυτόχρονα διατάχθηκε καὶ ἡ διενέργεια ἀνακρίσεως ἀπὸ τὴν οἰκεία ὑπηρεσία τοῦ λιμεναρχείου Πειραιῶς γιὰ τὸν ἐντοπισμὸ καὶ τῶν διοικητικῶν εὐθυνῶν πού ὑπάρχουν στὴν ὑπόθεση αὐτή. Ἡ ἴδια διαδικασία (παραπομπή στὸν Εἰσαγγελέα καὶ ἀνάκριση) ἀναμένεται ὅτι θὰ ἀκολουθηθεῖ καὶ γιὰ τὸν κ. Δημ. Λουρῆ, υἱὸ τοῦ κ. Γεωργίου Λουρῆ καθὼς καὶ γιὰ τὸν γυναικάδελφο τοῦ τελευταίου κ. Εὐάγ. Χατζηαράπογλου οἱ ὁποῖοι ἐπίσης φέρονται ναυτολογημένοι στὸ ἴδιο πλοῖο, ὅπως καταγγέλλθηκε μὲ συγκεκριμένα στοιχεῖα ἀπὸ αὐτὴν τὴ στήλη στίς 15 Ἰουλίου.

Ἡ ὑπόθεση παραπέμφθηκε στὸν Εἰσαγγελέα Πλημμελειοδικῶν Πειραιῶς ἀπὸ τὴ Διεύθυνση Ναυτικῆς Ἐργασίας τοῦ Ὑπουργείου στίς 18 Ἰουλίου. Προηγουμένως, ὅμως, τὸ θέμα εἶχε συζητηθεῖ στὸ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ στίς 15 Ἰουλίου ἀλλὰ δὲν ἐλήφθη ἀπόφαση προκειμένου νὰ ἐλεγχθοῦν οἱ καταστάσεις πληρώματος τοῦ «La Palma» ἀλλὰ καὶ τὰ ναυτολόγια μετὰ τὴν ἐγγραφή του στὸ ἐθνικὸ νηολόγιο καὶ ἀναμένεται ὅτι ἀποφάσεις θὰ ληφθοῦν κατὰ τὴ συνεδρίαση τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ τῆς 12ης Αὐγούστου, ὅτε ἀναμένεται ὅτι θὰ γίνῃ συζήτηση καὶ γιὰ τὸν υἱὸν καὶ τὸν γυναικάδελφο τοῦ κ. Γεωργίου Λουρῆ — ἀπὸ τὸν Ὑπουργεῖο δὲν εἶχαμε ὡς χθὲς καμμία πληροφορία γιὰ παραπομπή στὸν Εἰσαγγελέα καὶ τῶν δύο τελευταίων, ἐνῶ οὔτε καὶ ἀπὸ τὴν πλευρά τῶν συνήθως λαλίστατων καρεκλοκένταυρων τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων εἶχε ὑπάρξει ἡ παραμικρή ἀντίδραση. Πρέπει νὰ προστεθεῖ ὅτι στὴν ὑπόθεση ἀναμίχθηκε καὶ ἡ Διεύθυνση Ἀσφαλείας Ναυτικῶν τοῦ Ὑπουργείου ἡ ὁποία ἔστειλε στίς 18 Ἰουλίου στὸ ΝΑΤ τὸ σχετικὸ δημοσίευμα τῆς στήλης ἀλλὰ, ὅπως ἤδη ἀναφέρθηκε, τὸ θέμα εἶχε συζητηθεῖ στὸ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ ἔπειτα ἀπὸ εἰσήγηση τοῦ προϊσταμένου τοῦ Γραφείου Νομικῶν Ὑποθέσεων κ. Νίκου Χαλκιά.

Στὸ προηγούμενο τεῦχος εἶχαμε μιλήσει καὶ γιὰ ἐκμαυλισμὸ, ἐπεὶ δὲς ὅμως

οἱ σχετικὲς πληροφορίες μας δὲν ἐπιβεβαιώθηκαν ἀπολύτως ἀφήνουμε τὸ θέμα γιὰ τὸ ἐπόμενο, μποροῦμε ὅμως νὰ ποῦμε ἐκ προοιμίου ὅτι μὲ τίς ἀποκαλύψεις πού θὰ ὑπάρξουν τὸ θέμα τοῦ πλοίου «La Palma» θὰ προσλάβει διεθνεῖς διαστάσεις καὶ πολλοὶ — μετὰξὺ αὐτῶν καὶ ἐκεῖνοι πού μὲ τὴν ὀλιγωρία τους ἢ καὶ τὰ τερτίπια τους ἀφῆσαν τὸ καρκίνωμα αὐτὸ νὰ πυορροεῖ — θὰ τρέχουν γιὰ νὰ μαζέψουν ὅσα εἶναι δυνατόν νὰ μαζευθοῦν.

Πρέπει νὰ προσθέσουμε ὅτι σέ ὅλα τὰ ἐντυπα, ὅταν χειρίζονται θέματα πού προκαλοῦν γενικότερο ἐνδιαφέρον, ὑπάρχει μιά πλημμυρίδα πληροφοριῶν πού εἶναι αὐτονόητο ὅτι ἀπαιτοῦν ἰκανὸ χρόνο γιὰ νὰ ἐλιγχοῦν καὶ νὰ διασταυρωθοῦν. Μιά παρόμοια πλημμυρίδα πληροφοριῶν ὑπῆρξε καὶ στὰ «Ναυτικά Χρονικά» γιὰ τὴν ὑπόθεση τοῦ «La Palma». Καὶ ὁμολογοῦμε ὅτι ὁρισμένες ἀπὸ τίς πληροφορίες αὐτές μᾶς τρόμαξαν καὶ τὸ δέος πού αἰσθανθήκαμε τὸ μεταφέραμε, ὅπως εἶχαμε ὑποχρέωση, σέ ἐκείνους πού ὀφείλουν σέ παρόμοιες περιπτώσεις νὰ ἔχουν τὰ μάτια τους ἀνοικτά 48 ὥρες τὸ 24ωρο.

ΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ Ναυτιλιακῶν Μελετῶν καὶ Ἐρευνας κατήγγειλε στὸν Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσotάκη ὅτι συνεπεία τῆς ὀλιγωρίας τοῦ ὑπαρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος δὲν κατέστη τελικὰ δυνατὴ ἡ ἐκπροσώπηση τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας στὸ δεῦτερο μέρος τοῦ διεθνοῦς συνεδρίου γιὰ τὴν πρόληψη τῶν ἀτυχημάτων τῶν ἀλιέων κατὰ τὴ διάρκεια τῆς ἀλιείας πού πραγματοποιήθηκε ἀπὸ 1-6 Ἰουλίου στὸ Πανεπιστήμιο τῆς Βρετάνης ἀπὸ τὴν ΕΟΚ καὶ τὸ ΙΝΜΕΡ (τὸ πρῶτο

μέρος εἶχε πραγματοποιηθεῖ στὴν Ἀθήνα τὸν περασμένο Δεκέμβριο). Συγκεκριμένα, τὸ ΙΝΜΕΡ καταγγέλει ὅτι δὲν χορηγήθηκε ἡ ἀδεια μετακινήσεως τοῦ πλοιάρχου κ. Π. Δαβάκη καὶ τοῦ πλωτάρχη κ. Κ. Βλάχου πού εἶχαν ἐπιλεγεί ἀπὸ τὴν ΕΟΚ γιὰ νὰ παρακολουθήσουν τίς ἐργασίες τοῦ συνεδρίου, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι ἐστάλη εἰδικὸ ἐγγραφο τὸ ὁποῖο ἔμεινε ἀναπάντητο.

Λέγεται ὅτι ἡ ὀλιγωρία τοῦ κ. Ὑπαρχηγοῦ ὀφείλεται στὸ γεγονὸς ὅτι οἱ προαναφερθέντες ἀξιωματικοὶ ἐπέλεξαν ἀπὸ τὴν ΕΟΚ καὶ ὄχι ἀπὸ τὸν ἴδιο.

ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ἐπιτυχία δόθηκε στίς 6 Ἰουλίου στὸ ἀρχαῖο θέατρο Κούρειον τῆς Λεμεσοῦ ἡ παγκόσμια πρώτη τῆς ὄπερας τοῦ Χέντελς «Ρικάρντο πρίμο» πού ἐπαναλήφθηκε τὴν ἐπομένη στὸ ἴδιο θέατρο καὶ ἐπρόκειτο νὰ παρουσιασθεῖ γιὰ μιά ἀκόμη φορά στὸ Λονδίνο. Ἦταν μιά ἀνεπανάληπτη βραδυὰ πού τίμησαν μὲ τὴν παρουσία τους ὁ Πρόεδρος Βασιλείου καὶ ἡ πολιτικὴ ἡγεσία τῆς Κύπρου — μάλιστα ὁ Πρόεδρος Βασιλείου — σέ σύντομη ὁμιλία του τόνισε ὅτι ἡ παρουσίαση τῆς ὄπερας στὴν Κύπρο ἐπιτεύχθηκε μὲ τὴ γενναία συνεισφορά τοῦ κ. Λουκά (Λουκῆ τὸν ἀποκάλεσε) Χατζηγιάννου, ὁ ὁποῖος τὴν παρακολούθησε μαζί μὲ τὴ σύζυγό του καὶ στενοὺς συγγενεῖς του ἐκ Κύπρου.

Ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα παραβρέθηκαν ἐπίσης ὁ Καπτάν Νικόλας Φράγκος μὲ τὴ σύζυγό του, ὁ Γιάννης καὶ ἡ Κλέλια Φράγκου, ὁ κ. Ἀπόστ. Δόμβρος μὲ τὴ σύζυγό του καὶ οἱ δημοσιογράφοι Κώστας Δούκας καὶ Ἡλίας Καλαποθαράκος καθὼς καὶ ὁ ὑπογράφων.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΣΚΑΦΟΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ

ΣΤΗ ΚΑΡΥΣΤΟ ΤΥΠΟΥ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΜΕ ΔΥΟ
ΜΗΧΑΝΕΣ PERKINS. 2 X 115 HP ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ
ΓΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΜΕ ΑΔΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: ΤΗΛΕΦΩΝΟ (0224) 22662 ἢ 22988

ΑΠΟ 12.00 - 16.00 καὶ 21.00 - 24.00

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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



LOUCAS G. MATSAS BUILDING

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

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

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

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

ΤΟ ΠΡΟΝΟΜΙΟ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (CABOTAGE)

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΟΚ. ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Του Δρ. Ε.Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

Δημοσιεύουμε σήμερα μία επίκαιρη μελέτη για τό Cabotage του παλαιού συνεργάτου των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Ε. Αθηναίου, ο οποίος τήν εισηγήθηκε στο Σεμινάριο Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς που γίνεται κάθε χρόνο, αυτή τήν εποχή, στην Ύδρα μέ επιστημονική ευθύνη καί οργάνωση του καθηγητού κ. Β.Ν. Μεταξά.

Τό θέμα μεγάλης σημασίας για τήν χώρα μας, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, διότι αποτελεί αντικείμενο διαπραγματεύσεων που βρίσκονται σέ εξέλιξη στά πλαίσια της ΕΟΚ καί κυρίως διότι μέ τήν μελέτη αυτή γίνονται ορισμένες εκτιμήσεις οι οποίες δέν πρέπει νά αγνοηθούν.

Τό Καμποτάζ είναι ένα πολύπλοκο πρόβλημα καί σημαντικό όχι μόνο για τήν ελληνική ναυτιλία, αλλά καί για άλλους τομείς που ενδιαφέρουν τήν χώρα μας, όπως είναι οι συγκοινωνίες, ή άμυνα, ή εθνική οικονομία κλπ., συζητείται μέ ένταση τόν τελευταίο καιρό καί είναι άπόρροια της έντάξεώς μας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα.

Συγκεκριμένα συζητείται ή κατάργηση του προνομίου, που κατά διεθνή ρύθμιση έχουν τά Έλληνικά έμπορικά πλοία, φορτηγά καί επιβατηγά, νά διεξάγουν μεταφορές καί συγκοινωνίες κατ' αποκλειστικότητα μεταξύ Έλληνικών λιμένων. Τό προνόμιο της άκτοπλοΐας όπως είναι φυσικό, ανήκει στά πλοία καί κάθε χώρας, τά όποια άσκοούν αποκλειστικά μεταφορές μεταξύ των λιμένων αυτής ή των υπερπόντιων κτήσεων τους έφ' όσον έχουν. Βέβαια πολλές χώρες έχουν παραιτηθεί του προνομίου αυτού.

Άλλά πριν εξετάσουμε τίς έπιπτώσεις που θά έχει ή κατάργηση του προνομίου αυτού για τήν χώρα μας καί που φαίνεται ότι τελικώς θά πραγματοποιηθεί, θά πρέπει προηγουμένως καί όσον είναι δυνατόν, συνοπτικά νά κάνουμε μία ανάλυση του θεσμού, νά αναφερθοΰμε μέ ένα σύντομο Ιστορικό, στην σημασία που έχει ό θεσμός για τήν χώρα μας, αλλά καί όποια σημασία έχει για τις άλλες χώρες της Κοινότητας. Επίσης, θά πρέπει νά αναφερθοΰμε καί στις διαδικασίες που έλαβαν χώρα καί λαμβάνουν άκόμη, πριν οδηγηθοΰμε στά συμπεράσματά μας.

ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ

Έτσι λοιπόν, κατά διεθνή αναγνώριση, ή άκτοπλοΐα, άποτελεί προνόμιο υπέρ της εθνικής ναυτιλίας, κάθε παρακτίου χώρας.

Είναι μία διεθνής ρύθμιση, μία αρχή που ακολουθείται άπό πολλά χρόνια, ή όποια άποβλέπει στην αποκλειστική έκμετάλλευση κάθε παρακτίου ναυτιλιακής δραστηριότητας άπό τούς υπηκόους του παρακτίου κράτους.

Στό πλαίσιο αυτό, έμπίπτει όχι μόνο ή διεξαγωγή των άκτοπλοϊκών μεταφορών, αλλά καί κάθε άλλη ναυτιλιακή έκδήλωση, μέ οικονομικό περιεχόμενο, που πραγματοποιείται έντός των χωρικών ύδάτων κάθε χώρας, όπως είναι ή θαλάσσια περιήγηση, ή ρυμούλκηση, ή αλιεία, ή πλοήγηση κλπ.

Η χρήση όμως του προνομίου άκτοπλοΐας, εξαρτάται άπό τήν βούληση του κυρίαρχου κράτους, τό όποιο, μέ τήν έσωτερική του νομοθεσία, έπιφυλάσσει τουτο υπέρ των

πλοίων του, είτε παραχωρεί δικαίωμα άκτοπλοΐας άπολύτως σέ πλοία υπό ξένες σημαίες, είτε σχετικώς, υπό τόν όρο της άμοιβαιότητας.

Η Ελλάδα, άπό άδυναμία της εθνικής της ναυτιλίας νά ανταποκριθεί στις άκτοπλοϊκές συγκοινωνιακές της ανάγκες, ιδιαίτερα κατά τήν πρώτη περίοδο του νεωτέρου κράτους, πολλές φορές παρεχώρησε τό δικαίωμα άκτοπλοΐας, σέ πλοία υπό ξένες σημαίες.

Η άδιάλειπτη όμως διατήρηση της διατάξεως του άρθρου 3, του διατάγματος της 14ης Νοεμβρίου 1836, άποδεικνύει τήν σταθερή βούληση του Έλληνικού κράτους νά διαφυλάξει τό προνόμιο της άκτοπλοΐας υπέρ των εθνικών του πλοίων, γι' αυτό καί πρόσκαιρα παρεχώρησε αυτό, όσες φορές κρίθηκε αναγκαίο, σέ ξένες ναυτιλίες διά συμβάσεων καί υπό τόν όρο της άμοιβαιότητας.

Κατ' αρχήν τό προνόμιο άκτοπλοΐας, παραχωρήθηκε μόνο στά έμπορικά πλοία του Αυστριακού Λόυδ, τά όποια δυνάμει της άπό 4 Μαρτίου 1835 σύμβάσεως μεταξύ Έλλάδος καί Αυστραλίας, ανέλαβαν, σέ συνεργασία μέ τά Έλληνικά Ιστιοφόρα, τήν εξυπηρέτηση των θαλασσίων συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας μας. Παρατηρείται έδώ, ότι τό συμβατικό δίκαιο προηγήθηκε του θετικού. Παρά τό γεγονός αυτό, ή Ελλάς όταν έθέσπισε τήν διάταξη του άρθρου 3 του διατάγματος του 1836 μέ αντίθετο περιεχόμενο προς τήν ως άνω σύμβαση, έπέδωκε, ως άποδεικνύεται άκόμα μία φορά, ότι ήθελε νά διαφυλάξει τό προνόμιο για τήν ναυτιλία της.

Άργότερα τό δικαίωμα της άκτοπλοΐας παραχωρήθηκε καί σέ Τουρκικά έμπορικά πλοία, δυνάμει της άπό 27 Μαΐου 1855 συνθήκης μεταξύ Έλλάδος καί Τουρκίας, για νά άποφασισθεί μετά άπό λίγο, εκ μέρους της Έλλάδος έφαρμογή άυστηρότερης άκτοπλοϊκής πολιτικής.

Σέ ύλοποίηση της πολιτικής αυτής, παραχωρήθηκε κατ' αποκλειστικότητα τό άκτοπλοϊκό προνόμιο στην ίδρυθείσα τότε εταιρία «Έλληνική Άτμοπλοΐα της Σύρου», ή όποια καί εκμεταλλεύθηκε τίς μεταξύ Έλληνικών λιμένων συγκοινωνίες, μέχρι τό έτος 1880.

Παράλληλα τό Αυστριακό Λόυδ, μετά της Γαλλικής Μεσσαζερή Μαριτίμ άργότερα, ανέλαβαν τήν εκμετάλλευσαν των άκτοπλοϊκών έξωτερικών γραμμών της Έλλάδος, λόγω άκαταλληλότητας των Έλληνικών πλοίων.

Κατά τά τέλη του παρελθόντος αιώνας, λόγω άδυναμίας καί πάλι της Έλληνικής επιβατικής ναυτιλίας νά εξυπηρετήσει τίς Έλληνικές άκτοπλοϊκές ανάγκες, τό προνόμιο της άκτοπλοΐας παραχωρήθηκε διά συμβάσεων, υπό

τόν ὄρο τῆς ἀμοιβαιότητος, σέ ξένες ναυτιλίες, κυρίως σέ Ἀγγλικά καί Ἰταλικά πλοῖα, γιά νά καταγγελοῦν πλέον ὀριστικά οἱ συμβάσεις αὐτές, τό ἔτος 1924.

Ἀπό τότε τό προνόμιο τῆς ἀκτοπλοῖας, παραμένει ἀποκλειστικά στήν Ἑλληνική ναυτιλία, ἀφοῦ περιλήφθηκε καί σχετική διάταξη στόν Νόμο 6059/1934 ἄρθρο 3 παρ. 1.

Γιά τήν νομική φύση τοῦ δικαιώματος, ἔχουν ἀναπτυχθεῖ διάφορες θεωρίες.

Περὶσσότερο δεκτὴ γίνεται ἡ θεωρία, κατὰ τήν ὁποία τό δικαίωμα τῆς ἀκτοπλοῖας πηγάζει ἀπὸ τήν κυριαρχία (Imperium), τήν ὁποία ἀσκεῖ τό παράκτιο κράτος ἐπὶ τῶν χωρικών ὑδάτων του καί τήν ἀπορρέουσα ἀνάγκη ἀπὸ τό δικαίωμα αὐτό, πρὸς προστασία τῶν ποικίλων συμφερόντων του, ἀμυντικών, πολιτικῶν καί οἰκονομικῶν.

Ὅλες ὅμως οἱ θεωρεῖες καταλήγουν στό ὅτι τό δικαίωμα τοῦτο, ἀπορρέει ἐκ τῆς κυριαρχίας καί κατὰ συνέπεια τὰ ἐκ τοῦ δικαιώματος αὐτοῦ προκύπτουν οἰκονομικά ὀφέλη, ὁρθόν εἶναι νά διαφυλλάσσονται γιά τοὺς ὑπηκόους τοῦ κράτους, περὶ τοῦ ὁποίου καί ἡ σχετική ἀναγνώριση.

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

Τί σημαίνει ὅμως προνόμιον ἀκτοπλοῖας γιά τήν χώρα μας καί τί σημαίνει γιά τίς ἄλλες χώρες ἐταίρους μας στήν ΕΟΚ, εἶναι κάτι πού πρέπει ἰδιαίτερα νά ἀναφερθοῦμε.

Κατ' ἀρχήν, δέν πρέπει νά ξεχνοῦμε ὅτι ἡ Ἑλλάς καί οἱ Ἕλληνες στήν μακράϊωνη ἱστορία τους, ἀνεζήτησαν πάντοτε στήν θάλασσα καί ἐπέτυχαν κατὰ τήν περίοδο τῆς εἰρήνης τήν διαβίωσή τους καί κατὰ τοὺς πολέμους τήν νίκη ἐπὶ τῶν διαφόρων ἐπιδρομῶν.

Οἱ Ἕλληνες καταδικασμένοι νά ζοῦν χιλιάδες χρόνια σέ μιά ἀγόνη χερσόνησο καί στά βραχῶδη νησιά πού τήν περιβάλλουν, ἐπόμενο ἦταν νά προσφύγουν στήν θάλασσα, γιά νά κερδίσουν τήν ζωή τους, ὡς ναυτικοί, μεταφορεῖς, ἔμποροι, ἀλιεῖς, πορθημεῖς κλπ.

Πρέπει νά σημειωθεῖ, ὅτι οἱ περίοδοι ἀκμῆς τοῦ ἑλληνισμοῦ στήν μακράϊωνη ἱστορία του, συμπίπτουν μέ τήν ἐπίδοση του στά θαλάσσια ἔργα.

Ἡ ναυικότης ὅμως στόν Ἕλληνα, δέν ἦταν ἓνα ἀπλό ζήτημα ἐκλογῆς ἐπαγγέλματος, ἀλλά μιά ἀναπόδραστη συνέπεια, μιᾶς ἀγόνης νησιώτικης γῆς, πού τόν ὀδηγοῦσε στήν θάλασσα.

«Ἡ Ἑλλάδα δέν εἶναι μόνον μιά χερσόνησος, ἀλλά καί ἓνας κόσμος πόντου καί χίλιων νησιῶν. Ἕνα ἀρχαῖο ναυτικό βασίλειο, ἡ κινδυνώδης καί τρικυμισμένη ἐστία τῶν ναυτικῶν».

Μέ τά λόγια αὐτά, μεταξύ ἄλλων, χαιρέτησε ἡ Σουηδική Ἀκαδημία τήν ἀπονομή τοῦ Νόμπελ, στόν ποιητή μας

Γιώργο Σεφέρη.

Ὅμως, δέν χρειάζεται μεγαλύτερη ἀνάπτυξη ἐπιχειρημάτων ἢ ἐπικύληση ἱστορικῶν γεγονότων, γιά νά ἀποδείξουμε τοὺς δεσμούς καί τήν ἐξάρτηση πού ἔχει ὁ Ἕλληνας ἀπὸ τήν θάλασσα. Γιά τοὺς Ἕλληνες, ἡ θάλασσα πού περιβάλλει τήν ἀγόνη γῆ τους καί πού συνδέει κάθε λιμάνι τῆς στερεᾶς μέ τὰ νησιά, εἶναι ὁ ζωτικός χώρος, πού τοὺς ἔδωσε τήν δυνατότητα νά ζήσουν. Ἡ ἀφαίρεση ἢ ἡ μείωση τῆς δυνατότητος αὐτῆς, μέ τήν κατάργηση τοῦ προνομίου τῆς ἀκτοπλοῖας, ὅπως γίνεται ἀντιληπτό ἀπ' τόν καθένα, δέν εἶναι ἓνα ἀπλό ζήτημα, ἀλλά ἓνα πολύ σοβαρό γεγονός, πού ἐνδεχομένως θά ἔχει στό μέλλον κοινωνικές, οἰκονομικές καί ἴσως ἀμυντικές προεκτάσεις γιά τήν πατρίδα μας. Βέβαια, αὐτή εἶναι ἡ ρομαντική πλευρά τοῦ θέματος, ἡ ὁποία ἀρκούντως ἔχει προβληθεῖ τόν τελευταῖο καιρό, ὑπάρχει ὅμως καί κάποια ἄλλη ρεαλιστική πλευρά στήν ὅλη ὑπόθεση, πού λέγεται ναυτιλία, τήν ὁποία δέν μποροῦμε νά ἀγνοήσουμε καί θά τήν ἀναπτύξουμε πιό κάτω.

Γιά ὅτι ἀφορᾷ τίς ἄλλες χώρες μέλη τῆς ΕΟΚ, ἡ κατάργηση τοῦ προνομίου τῆς ἀκτοπλοῖας ἔχει μόνο θετικές ἐκτάσεις καί καμμία ἀρνητική.

Οἱ χώρες αὐτές, μέ ἐντελῶς διαφορετική μορφολογία ἐδάφους, ἀπ' ὅτι ἔχει ἡ Ἑλλάδα, δέν ἔχουν ἀνάγκη ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ἀφοῦ δέν ἔχουν ἀξιόλογο ἀριθμό νησιῶν, μέ τὰ ὁποῖα θά πρέπει νά συνδέεται τό ἡπειρωτικό ἐδαφός τους, δέν ἔχουν κοινά θαλάσσια σύνορα, μέ κράτη πού ὑποβλέπουν τήν κυριαρχία τους καί λόγω ἐλλείψεως εὐμενῶν κλιματολογικῶν συνθηκῶν καί φυσικῶν καλλονῶν, ἀλλά καί ἱστορικῶν μνημείων, δέν ἔχουν ἀνεπτυγμένο θαλάσσιο τουρισμό, ὅπως ἔχει ἡ χώρα μας.

Ἀντίθετα πολλές ἀπὸ τίς χώρες αὐτές καί κυρίως ἡ Βρετανία, ἔχουν ἓνα μεγάλο ἐπιβατικό στόλο, μέ παράδοση στήν θαλάσσια περιήγηση (cruising) τόν ὁποῖον εὐχαρίστως θά ἀπασχολοῦσαν κατὰ τοὺς θερινούς μῆνες στίς Ἑλληνικές θαλάσσιες, ἀφοῦ ἔχουν τήν δυνατότητα ἀμεσης πρόσβασης καί πραγματοποίησης ποικίλων οἰκονομικῶν συνδυασμῶν, στίς τουριστικές ἀγορές τουλάχιστον τῆς Βορείου Εὐρώπης καί τῶν Σκανδιναβικῶν χωρῶν, γιά τήν προσέλκυση πελατείας περιηγητῶν.

Ἐξῶφθαλμοί συνεπῶς οἱ λόγοι, γιά τοὺς ὁποίους ὀρισμένοι ἐκ τῶν ἐταίρων ἐπιθυμοῦσαν καί ἐπιθυμοῦν τήν κατάργηση τοῦ (Cabotage) τοῦ προνομίου ἀκτοπλοῖας ἀφοῦ ἀπὸ τήν κατάργηση αὐτῆς, ὀφέλη μόνο προσδοκοῦν, κυρίως ἀπὸ τήν θαλάσσια περιήγηση στίς ἡπειρωτικές ἀκτές καί τὰ νησιά τῆς Ἑλλάδος.

Στό σημεῖο αὐτό, θά πρέπει νά σημειωθεῖ (καί ἄς μή γελώμαστε), οἱ ξένοι ἐλάχιστα ἐνδιαφέρονται γιά τίς ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες μας. Ἐάν σήμερα συζητεῖται πακέτο

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

καί δέν ἔχει διαχωρισθεῖ, ἀπό τήν θαλάσσια περιήγηση, ὁφείλεται σέ ἄλλους λόγους, κυρίως διαπραγματευτικούς, πού ξεκινοῦν ἀπό διαφορετικό σημεῖο γιά κάθε πλευρά. Ἐμεῖς πάντως φρονοῦμε ἔστω καί τήν ὑστάτη στιγμή, ὅτι πρὸς τήν κατεύθυνση τοῦ διαχωρισμοῦ τῆς θαλάσσιας περιήγησης ἀπό τήν μία πλευρά καί τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν ἀπό τήν ἄλλη, πρέπει νά στραφεῖ κάθε κυβερνητική προσπάθεια, γιά τούς λόγους πού θά ἐξηγήσουμε ἐνθὺς ἀμέσως.

Προηγουμένως θά πρέπει νά τονίσουμε ὅτι κατὰ τό παρελθόν καί πρό τῆς συστάσεως τῆς ΕΟΚ, ἀλλά καί μετὰ ἀπὸ αὐτή, κανένας κράτος, δέν ἐπέδειξε ἐνδιαφέρον, ἐξ ὧν γνωρίζουμε, γιά νά ἀπασχολήσει πλοῖα του, τουλάχιστον στίς ἐσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές μας, τῶν ὁποίων ἄλλωστε ἡ ἐκμετάλλευση μέ τόν τρόπο πού πραγματοποιεῖτο, ἦταν προβληματική. Οἱ περισσότερες δέ, ἀκτοπλοϊκές γραμμές, ἦταν ἐπιδοτούμενες. Μελέτες ἐπὶ μελετῶν εἶχαν διατυπωθεῖ ἐπὶ σειρά ἐτῶν γιά τήν λύση τοῦ περίφημου ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος, τό ὁποῖο τελικά καί δέν ἐλύθη στό σύνολό του ποτέ. Ὡστόσο, μετὰ τήν ἐμφάνιση τῶν μεγάλων πορθμείων, τήν ἀνάπτυξη τοῦ ὁδικοῦ δικτύου τῆς χώρας, τήν ἀλματώδη αὐξηση τῶν αὐτοκινήτων, τήν δρομολόγηση ταχυκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων, εἶναι γεγονός, ὅτι ὁρισμένες ἀκτοπλοϊκές γραμμές, εἶναι σήμερα κερδοφόρες.

Μέ κρατική ὁμως παρέμβαση πού ἀσκεῖται μέ τήν διαδικασία τῆς δρομολογήσεως γιά νά ἀποφευχθεῖ, ἀφ' ἐνός μὲν ἕνας ἐξοντωτικός συναγωνισμός ἐπὶ ζημία τελικά τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ, γίνεται συγχρόνως ὅσο εἶναι ἐφικτό, μία στοιχειώδης κατάλληλη κατανομή πλοίων καί σέ γραμμές μὴ ἀποδοτικές οἰκονομικά, ὥστε νά ἐξυπηρετεῖται τό δυνατόν, καλύτερα τό κοινωνικό σύνολο, ἰδίᾳ ὁ πληθυσμός τῶν νησιῶν καί νά βελτιώνεται τό βιοτικό του ἐπίπεδο. Ἐπίσης μία ἐπαρκὴς ἀκτοπλοϊκή συγκοινωνία, δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία, εὐθέως συμβάλλει στήν περιφερειακή ἀνάπτυξη τῆς νησιωτικῆς Ἑλλάδας καί κυρίως συντελεῖ ὥστε νά μὴ γίνεται μετανάστευση τῶν κατοίκων τῶν νήσων, πρὸς τήν ἡπειρωτική Ἑλλάδα, πού ἀποτελεῖ πρωταρχική ἐπιδίωξη γιά ἐθνικούς κυρίως λόγους.

Παράλληλα, ἡ διατήρηση σέ ἐνέργεια καί ἀμεση ἐτοιμότητα ἐνός μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατηγῶν πλοίων καί πορθμείων, πού ἀνὰ πᾶσα στιγμή εἶναι δυνατόν νά χρησιμοποιηθοῦν γιά στρατιωτικές μεταφορές, θωρακίζει τήν ἀμυντική ἱκανότητα τῆς χώρας σέ ὑψηλό βαθμό.

Γιά ὅλους αὐτούς τούς λόγους, ὁ ἀποκλειστικός κρατικός ἔλεγχος τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, οἱ ὁποῖες διεξάγονται καί λειτουργοῦν μέ ἰδιωτικοοικονομικά κριτήρια, ὅχι μόνον εἶναι ἀναγκαῖος ἀλλά καί ἐπιβεβλημένος. Πασίφανές συνεπῶς εἶναι, ὅτι ἡ δρομολόγηση ξένων πλοίων, ἔστω καί κοινοτικῶν, στίς ἀκτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες, μειώνει τίς δυνατότητες ἐλιγμῶν στήν ἀσκηση κρατικῆς πολιτικῆς ἀπὸ τήν Ἑλλάδα, σέ πολλούς εὐαίσθητους τομεῖς, ὅπως εἶναι ἡ ἐξυπηρέτηση τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου, ἡ βελτίωση τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ νησιωτικοῦ πληθυσμοῦ, ἡ περιφερειακή ἀνάπτυξη τῶν νήσων. Κυρίως ὁμως, ἀποδυναμώνεται ἡ ἀμυντική ἱκανότητα τῆς χώρας, σέ καιροὺς χαλεπούς, διότι ἡ ἐνδεχόμενη δρομολόγηση ξένων πλοίων στήν ἀκτοπλοῖα, θά ἐκτοπίσει ἰσάριθμα Ἑλληνικά πλοῖα, μέσα στά πλαίσια τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ, μέ συνέπεια τήν δεδομένη στιγμή, τά κοινοτικά πλοῖα, νά μὴ εἶναι δυνατόν νά ἐπιταχθοῦν καί τά ξένα πηληρώματα νά ἐπιστρατευθοῦν.

Η ΠΙΕΣΗ ΤΗΣ ΕΟΚ ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Βεβαίως ὑπῆρχε καί ὑπάρχει μιά δίοδος διαφυγῆς ἀπὸ τόν σφικτό ἐναγκαλισμό γιά τήν παράδοση τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν, στά ξένα πλοῖα καί στὸν ὁποῖο θά ἔλεγε κανεὶς ὅτι καί μόνοι μας ὁδηγοῦμεθα προσπαθώντας νά διαφυλάξουμε τήν ἀποκλειστικότητα κι αὐτὴ ὅχι ἀπόλυτη, τῶν περιγηγητικῶν πλόνων (κρουαζιερών) γιά τήν χώρα μας, πρόσκαιρα ὁμως, γιατί ἦταν καί εἶναι δυνατόν νά ἀσχοῦμε στὸν τομέα τῆς ναυτιλίας, προστατευτική ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν μας πλοίων πολιτική, κυρίως γιατί ἡ μεγάλη ναυτιλία, τό σύγχρονο θαῦμα τῆς μικρῆς Ἑλλάδος πού στερεῖται ἐθνικῶν φορτίων, ἀνδρώθηκε σέ καθεστῶς ἐλευθερίας τῶν σημαίων.

Ἔτσι, ἡ δίοδος διαφυγῆς διέρχεται μέσα ἀπὸ τό ἀρθρο 75 τῆς Συνθήκης τῆς ΕΟΚ, πού ἀναμφίβολα οἱ προϋποθέσεις του μετὰ τήν Ἑνιαία Εὐρωπαϊκὴ Πράξη, ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν μεταφορῶν καί διαλαμβάνουν τήν περίπτωση τοῦ..

Ἐφαρμοζομένων τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθρου 75 τῆς Συνθήκης, ἡ πρόταση Κανονισμοῦ (Cabotage) γιά τήν παροχή ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν ἐντὸς τῶν χωρῶν μελῶν πού ἐγινε πρόσφατα, ἀπὸ τήν Κομισιὸν ἀπαιτεῖ ὁμοφωνία τοῦ Συμβουλίου καί ἡ ἐν προκειμένῳ διαφωνία τῆς Ἑλλάδος, ἀποτελεῖ τήν ἀσφαλιστικὴ δικλείδα. Ἡ Διαφωνία αὐτή, θά ἔπρεπε ἤδη νά ἔχει ἐκδηλωθεῖ καί νά εἶχε ἀπορρίψει ἡ Ἑλλάδα τὸν προτεινόμενο Κανονισμό τουλάχιστον γιά ὅτι ἀφορᾷ τίς ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες κάνοντας σαφὴ διαχωρισμό αὐτῶν ἀπὸ τούς περιγηγητικούς πλόες (Cruising).

Στό σημεῖο αὐτό ὑπενθυμίζουμε, ὅτι κατὰ τό παρελθόν καί συγκεκριμένα τό ἔτος 1985, εἶχε ἐπιχειρηθεῖ ἡ ἐπέκταση τῶν περὶ ἐλευθέρας παροχῆς ὑπηρεσιῶν διατάξεων τῆς Συνθήκης στίς ἐσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές τῶν χωρῶν μελῶν, πλην ὁμως τελικῶς ἡ Commission δέχθηκε ὅτι σέ ὁρισμένες χώρες μέλη, ἡ ἐνέργεια αὐτὴ θά προκαλοῦσε προβλήματα σέ τομεῖς, ὅπως εἶναι ἡ ἄμυνα, ἡ οἰκονομία, ἡ ναυτιλία, ὁ τουρισμός κλπ., δέν προχώρησε περαιτέρω τήν ρύθμιση καί μὲ σχετικὴ ἐκθεσὶ τῆς τῆν ἐποχῆ αὐτῆς, ἀνεγνώρισε πανηγυρικὰ θά λέγαμε τίς δυσκολίες.

Παρά ταῦτα, ἐπανῆλθε πρόσφατα ἐπὶ τοῦ θέματος, χωρίς φυσικά νά ἔχουν ἐκλείψει οἱ λόγοι καί τό σπουδαιότερο, ἀκολουθεῖ ὁρισμένες ἀνεξήγητες μεθοδεύσεις αὐτῆς τῆς φορᾶ, γιά τήν κατάργηση τοῦ Cabotage, οἱ ὁποῖες προκαλοῦν προβληματισμό.

Καί εἶναι ἀληθές ὅτι τό Συμβούλιο Ὑπουργῶν τῆς ΕΟΚ, ἐζήτησε καί ἔδωσε ἐντολὴ στήν Commission νά ἐρευνήσει γιά τήν λήψη ἐνδεδειγμένων μέτρων θετικῶν πού θά βοηθοῦσαν τήν ἀνάπτυξη τῆς Κοινοτικῆς Ναυτιλίας.

Παραδόξως λοιπόν καί ὅλως αἰφνιδίως, στὴ λήψη τῶν θετικῶν μέτρων πού προτείνει ἡ Commission, ἐνέταξε καί τήν ἀπελευθέρωση τοῦ Cabotage, χωρίς νά μεσολαβήσει τίποτα τό οὐσιαστικό ἀπὸ τό ἔτος 1985 πού πανηγυρικὰ τήν εἶχε ἀπορρίψει.

Ἀκόμη δέν φαίνεται πῶς μπορεῖ νά βοηθήσει ἡ κατάργηση τοῦ Cabotage, τήν ἐνίσχυση τῆς Ναυτιλίας τῶν διαφόρων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, ἀφοῦ σέ ἄλλες, δέν ὑπάρχει, διότι παραιτήθηκαν τοῦ προνομίου αὐτοῦ σέ κάποια ἐποχή, ὅπως ἡ Βρετανία π.χ., καί σέ ἄλλες εἶναι ἀνευ σημασίας, διότι ἐλλεῖπει νησιῶν, οἱ μεταφορές εἶναι χερσαῖες.



M.V. FRIO HELLENIC

One of six new buildings trading with the Lavinia Reefer Fleet,
a Fleet comprising as of March 1991 some 93 ships with a
total bale capacity of 36 million cbft.

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488.2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE
SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS / GREECE
PHONES: 4182551 / 7 - 4184963 / 964
TELEX: 21-3876 / 21 - 1650 / 24 - 1173
LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX: (01) - 4182388 - 4536778

LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
SUFLÉNORSA SA
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001

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

The Shipping Agency
at Your Service at all Italian Ports

NOBODY MATCHES "MEDOV" SERVICES



45 YEARS OF EXPERIENCE

NATIONAL NETWORK OF AGENCIES

SPECIALIZED MULTILINGUAL STAFF

PASSENGER HANDLING
AND SHORE EXCURSIONS



MEDOV SpA - Genoa - Italy Tel:(-3910)54901 - Fax:(-3910)562050 - Tlx: 270046/270346

Γιά παράδειγμα όλες οι μεταφορές στην Ιταλία έμπορευμάτων και έπιβατών, γίνονται κυρίως διά ξηράς. Ένας μικρός αριθμός έπιβατών μόνον κινείται διά θαλάσσης προς και από τα ελάχιστα νησιά που υπάρχουν και σε μικρή μάλιστα απόσταση. Επίσης διά θαλάσσης και από λιμάνι σε λιμάνι της Ιταλίας, μεταφέρεται ένα μικρό τοννάζ φορτίων ιδίως ύγρων καυσίμων με μικρής χωρητικότητας πλοία.

Συνεπώς, όλα αυτά που γίνονται, συγκλίνουν στην άποψη, ότι στόχος της επιδιωκόμενης Κοινοτικής ρυθμίσεως, είναι οι θάλασσες της Ελλάδος και ιδιαίτερα οι δυνατότητες που προσφέρει για διενέργεια περιηγητικών πλόων, ή έκτεταμένη ακτογραμμή της, ή όποια άνερχεται περίπου σε 15.000 χιλιόμετρα.

Η άποψη αυτή, ενισχύεται ακόμη περισσότερο, διότι σημειώνεται μία άδικαιολόγητη καθυστέρηση στον τομέα των έναερίων μεταφορών και η Commission, δέν προχωρεί την άλευθέρωσή τους, παρά τό γεγονός ότι ίσχύουν και εφαρμόζονται οι ίδιες με την ναυτιλία προθεσμίες και διατάξεις, συμπεριλαμβανομένων και των διατάξεων της Ένιαίας Εύρωπαϊκής Πράξεως.

Και πέραν από αυτά, στον προτεινόμενο από την Commission Κανονισμό που αποβλέπει στην κατάργηση του Cabotage, μέσα στο 1993, σε πιεστικά δηλαδή χρονικά όρια, δέν λαμβάνονται υπόψη οι εισηγήσεις του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Κυρίως δέν λαμβάνεται υπόψη από την Commission, η εισηγήση, ή σχετική με τό δικαίωμα κάθε χώρας μέλους, νά άρνηθεί την εφαρμογή του προτεινόμενου Κανονισμού στις άκτοπλοϊκές μεταφορές και την θαλάσσια περιήγηση έφ' όσον βέβαια ή άρνηση αυτή, είναι δικαιολογημένη για λόγους άμύνης και άσφαλείας, κοινωνικούς γενικά και για λόγους άπασχολήσεως του έργατικού δυναμικού. Άν και κατά την άποψή μας ή σιγή αυτή του Κανονισμού, δέν άποκλείει την δυνατότητα που έχει ή Ελλάδα νά ζητήσει την εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 75 της Συνθήκης όπως άνωτέρω άναφερθήκαμε, ώστόσο αυτή ή κίνηση όπως γίνεται, είναι χαρακτηριστική των προθέσεων της Commission.

Επίσης στον Κανονισμό, δέν υιοθετείται ή εισηγήση του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου, για ότι άφορά τον χρόνο ενάρξεως ίσχύος του Κανονισμού. Ειδικότερα, είχε προταθεί νά ίσχύει ο Κανονισμός τρία έτη μετά την λήψη των υπέρ των πλοίων του Cabotage θετικών μέτρων και της έξισώσεως των ανταγωνιστικών όρων μεταξύ των πλοίων αυτών.

Άκόμη, ή Commission, άποσιώπησε στον Κανονισμό, την κατά την εισηγήση του Κοινοβουλίου υποχρέωσή της για

την έκπόνηση μελετών επί των οικονομικών και κοινωνικών συνεπειών, που θά προκύψουν από την άπελευθέρωση του Cabotage.

Σέ δλη αυτήν την δυσμενή για την Ελλάδα κατάσταση, που δημιουργούν οι προθέσεις - προτάσεις της Commission με τους συζητούμενους την εποχή αυτή Κανονισμούς, θά πρέπει νά προστεθεί ότι σημειώνονται και κάποιες κινήσεις κατά τις ήμέρες αυτές ύποπτες, που αποβλέπουν στην κατασφυοκάντηση των Έλληνικών έπιβατηγών πλοίων, που αν ένταθούν, δέν γνωρίζουμε εάν υπάρχει αυτή την στιγμή σχέδιο ή τί επανάληψη θά έχουν στο έγγύς μέλλον και τί δημοσιότητα θά πάρουν, είναι ένδεχόμενο όμως νά προκαλέσουν ζημία στον ευρύτερο τουρισμό της χώρας μας.

Άντιπροσωπευτική των κινήσεων αυτών, ήταν ένα Σεμινάριο - Συνέδριο, που πραγματοποιήθηκε στις 22 Ιουνίου έφέτος στην Μαγιόρκα της Ισπανίας από ένα νεοσύστατο Σύνδεσμο Ιταλών, Ισπανών κλπ., κατά την διάρκεια του οποίου, άκούσθηκαν κακοήθεις συκοφαντίες εναντίον των Έλληνικών έπιβατηγών πλοίων. Σημειώνεται ότι τό Συνέδριο αυτό, παρακολούθησε εκπρόσωπος της Commission και άλλοι ναυτιλιακοί και τουριστικοί παράγοντες διαφόρων διεθνών Όργανισμών.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΩΝ ΠΛΩΩΝ

Η λύση όμως του προβλήματος, δέν εστιάζεται στην έπιτυχία ή όχι κάποιων διαπραγματεύσεων, προκειμένου νά άνακληθούν ή νά τροποποιηθούν κάποιες προτάσεις πρόσκαιρης σημασίας, ή ακόμη στην έπιτυχία και έγκαιρη άπόκρουση κακοβουλιών. Η δλη υπόθεση άπαιτεί μία ρεαλιστική αντιμετώπιση και μία συνεπή πολιτική, σύμφωνη με τά διεθνώς κρατούντα, τά άληθινά και μακροπρόθεσμα συμφέροντα της ευρύτερης Έλληνικής ναυτιλίας, τις τάσεις που επικρατούν στον Κοινοτικό χώρο και σύμφωνη προς τά έθνικά συμφέροντα, όπως άμυντικά, οικονομικά, άναπτυξιακά κλπ.

Για νά είμαστε περισσότερο σαφείς, εάν μετά την δημοσίευση του Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου Ν.Δ. 187/1973 εφαρμόζοντο οι διατάξεις του άρθρου 165 αυτού και εκδίδονταν τά προβλεπόμενα από τις διατάξεις του Διατάγματος, τά όποια θά καθόριζαν τους όρους και τις προϋποθέσεις, με βάση τις όποιες, θά ήταν δυνατόν τά υπό ξένες σημαίες πλοία, νά πραγματοποιούν περιηγητικούς πλόες στις Έλληνικές θάλασσες, είναι βέβαιον ότι δέν θά είχε προκύψει άμφισβήτηση άργότερα, για τις άκτοπλοϊκές μας μεταφορές και συγκοινωνίες (Βλέπε Ε. Ά-

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

θηναίου «Θαλάσσια περιήγηση» σελ. 89 καί έπεκ.).

Έν πάση περιπτώσει, πρέπει νά γίνει κατανοητό, ότι ή διενέργεια ενός αριθμού περιηγητικών πλόων καί από Κοινοτικά πλοία κατ' έτος στίς Έλληνικές θάλασσες, χωρίς ιδιαίτερους περιορισμούς, δέν είναι καταστροφικό γιά τήν Έλλάδα. Αντίθετα εάν καί σήμερα τήν ύσάτη στιγμή παραχωρηθεί τό δικαίωμα αυτό από τήν χώρα μας, αυτόβουλως, πιστεύεται ότι οί όποιες απαιτήσεις - προτάσεις τών εταίρων μας, γιά τίς άκτοπλοϊκές μεταφορές μας, θά αποδυναμωθούν καί θά αποσυρθούν άφου γι' αυτούς δέν παρουσιάζουν ιδιαίτερο οικονομικό ένδιαφέρον, ένω αναμφίβολα γιά μās, έχουν μεγάλη ένθική σημασία.

Καί άν παρά τήν όποιαδήποτε παραχώρηση, πού κατ'ά τήν άποψή μας τό άποτέλεσμα είναι θέμα διαπραγματεύσεων, οί απαιτήσεις τών εταίρων μας παραμένουν γιά τίς άκτοπλοϊκές μας μεταφορές, τότε, θά έχουμε όλο τό ήθικό έρεισμα νά ακολουθήσουμε τήν διαδικασία του άρθρου 75 τής Συνθήκης.

Πρέπει όμως νά γίνει κατανοητό επίσης, ότι από τήν παραχώρηση του δικαιώματος διενέργειας περιηγητικών πλόων καί χωρίς περιορισμούς άκόμη στά Κοινοτικά πλοία, θά προκύψουν γιά τήν χώρα μας μόνο όφέλη, πέραν από τό τεράστιο όφελος πού θά έχουμε από τήν αποκλειστική έκμετάλλευση τών άκτοπλοϊκών μεταφορών, εάν τελικά αυτό τό επιτύχουμε, όπως άνωτέρω αναπτύχθηκε.

Τά άντιθέτως ύποστηριζόμενα, άποτελούν πλάνη, διότι σήμερα ή Έλλάς, άπασχολεί κατ' άποκλειστικότητα στους περιηγητικούς πλόες, λίγες δεκάδες έπιβατηγών πλοίων καί διακινεί έναν αριθμό Έλλήνων καί ξένων περιηγητών, ό όποιος ποικίλλει από χρόνο σέ χρόνο καί εξαρτάται άμεσα από τίς έντάσεις πού λαμβάνουν χώρα στήν ευάισθητη περιοχή μας καί πού τίς περισσότερες φορές ή-θελημένα διογκώνονται από τόν Εύρωπαϊκό καί διεθνή τύπο, προκειμένου νά στρέφουν οί Εύρωπαϊκές ή άλλες χώρες, τό τουριστικό τους ρεύμα πρós άλλες χώρες, από τίς όποιες προσδοκούν όφέλη ή στίς όποιες έχουν άμεσα οικονομικά συμφέροντα.

Είναι περισσότερο από βέβαιο, ότι μέ μία πλέον φιλελεύθερη πολιτική στόν τομέα τής θαλάσσιας περιηγήσεως, θά αύξηθούν οί περιηγητές στίς Έλληνικές θάλασσες καί άκτιμάται σέ μεγάλο ποσοστό. Από τήν αύξηση αυτή, δέν θά έχουν άπώλειες οί λίγες ναυτιλιακές Έλληνικές εταιρίες πού άσκοούν μονοπωλιακά σήμερα τήν θαλάσσια περιήγηση, άφου κι αυτές θά δεχθούν ισότιμα τό ανάλογο μερίδιο τής αύξήσεως τών περιηγητών στά πλοία τους καί πιστεύουμε ότι θά δεχθούν τό μεγαλύτερο μερίδιο, άφου δέν μπορεί παρά νά έκτιμηθούν από τούς ξένους περιηγητές, ή γνωστή φιλοξενία τους, οί άρετές τών Έλλήνων ναυτικών, ή γνώση του χώρου καί τών συνθηκών ως καί ή παράδοση στήν θαλάσσια περιήγηση. Άλλωστε έγγύηση γιά τήν έπιτυχία τών Έλληνικών πλοίων στήν νέα μορφή έκμεταλλεύσεως τής θαλάσσιας περιηγήσεως στίς θάλασσές μας πού φαίνεται ότι είναι αναπόφευκτη μετά τήν ένταξή μας στήν ΕΟΚ, άποτελεί τό γεγονός ότι ή Έλληνική ναυτιλία άνδρώθηκε σέ διεθνές επίπεδο καί τήν παρούσα περίοδο καί κατ'ά τό παρελθόν, κάτω από συνθήκες έλευ-θέρου άνταγωνισμού.

Δέν πρέπει νά παραβλέπονται επίσης καί τά παράλληλα όφέλη πού θά προκύψουν γιά τήν οικονομία τής χώρας μας, από τήν διακίνηση καί έπίσκεψη ενός αύξημένου αριθμού περιηγητών στους διαφόρους χώρους πού παρουσιάζουν ένδιαφέρον π.χ. αγορές, παραμονή σέ ξενοδο-

χεία κλπ.

Έξ' άλλου, καί τό όφελος πού θά προκύψει στόν τομέα τής παροχής ύπηρεσιών από Έλληνικές έπιχειρήσεις, πρós τά ξένα πλοία πού θά κάνουν περιηγητικούς πλόες στίς Έλληνικές θάλασσες, δέν πρέπει νά άγνοείται π.χ. έφοδιασμός, πρακτορεύσεις κλπ. Άκόμη θά πρέπει νά αναφερθούμε καί στήν αύξηση του prestige καί στίς άλλες ευμενείς κοινωνικές έκτάσεις πού θά έχει γιά τήν χώρα μας, μία διογκωμένη διακίνηση περιηγητών (Σχετικά βλέπε Ε. Αθηναίου «Θαλάσσια περιήγηση» παρ. 27).

Έν πάση περιπτώσει, εκείνο πού πρέπει νά προσεχθεί, είναι τό γεγονός ότι δέν μπορεί νά είμαστε, γιά άμφίβολα όφέλη στόν τομέα τών περιηγητικών πλόων, άνακόλουθοι πρós μία συνεπή ναυτιλιακή πολιτική έλευθέρου άνταγωνισμού χρόνων, άντίθετοι πρós τίς επικρατούσες στους κόλπους τής ΕΟΚ τάσεις καί άκόμη άντίθετοι πρós τά άληθι-συμφέροντα τής μεγάλης Έλληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας.

Στό σημείο αυτό, θά πρέπει νά υπενθυμίσουμε καί τά πιά κάτω, γιά νά γίνει άντιληπτό, πόσο άναγκαίο είναι σήμερα νά αλλάξουμε πολιτική στό θέμα τής θαλάσσιας περιήγησης.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ Η ΣΤΑΘΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΗΣ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Στίς διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, επικρατεί, κατ'ά τεκμήριο μαχητό (Juris Tantum), ή άρχή άποφυγής λήψεως μέτρων από τίς κυβερνήσεις τών διαφόρων κρατών, τά όποία θά έτειναν νά δημιουργήσουν δυσχέρειες, μέσα στά πλαίσια του διεθνούς έμπορίου, στήν έλεύθερη χρησιμοποίηση πλοίων όποιασδήποτε σημαίας.

Η τάση αυτή, γνωστή ως **άρχή τής ισότητας τής σημαίας** ή ίσης μεταχειρήσεως, έκφράζεται μέ τήν έλευτέρα άνάπτυξη του συναγωνισμού (liberalization), τής έλευθερίας καί άπρόσκοπτης διακίνησης τών πλοίων στους διάφορους λιμένες καί τής επικρατήσεως άμειγών έμπορικών κριτηρίων κατ'ά τήν ναύλωση από τούς φορτωτές.

Αντίθετη τάση ή όποία δέν άποβλέπει στήν δημιουργία συνθηκών ίσης μεταχειρήσεως τών πλοίων, άνεξαρτήτως σημαίας, χαρακτηρίζεται ως **διάκριση σημαίας** (flag discrimination) καί ακολουθείται από πολλά κράτη, τά όποία άποβλέπουν στήν διαφύλαξη τής διακινήσεως μέρους ή όλου του είσπραγικού έμπορίου τους, μέ πλοία υπό τήν σημαία τους καί μόνο.

Η άρχή τής ισότητας τής σημαίας πού καθιερώθηκε από πολλά χρόνια στήν διεθνή ναυτιλιακή συναλλαγή, έμφανίσθηκε διακεκριμένα, ως συμβατική διάταξη στήν Σύμβαση τής Γενεύσης, του έτους 1923 «Περί του διεθνούς καθεστώτος τών θαλασσίων λιμένων» καί έπαναλήφθηκε έντονώτερα στόν Κώδικα Άπελευθερώσεως Αδήλων Συναλλαγών του Ο.Ο.Σ.Α.

Η σχετική διάταξη πού διαλαμβάνεται στήν Note 1 του ως άνω κώδικα του Ο.Ο.Σ.Α., του όποιου ή Έλλάς είναι μέλος, έχει ως έξης:

«Δεδομένου ότι ή ναυτιλιακή πολιτική τών κυβερνήσεων τών μελών βασίζεται στήν άρχή τής έλευθερης συμμετοχής τής ναυτιλίας στό διεθνές έμπόριο, υπό καθεστώς έλευθέρου καί θεμιτού άνταγωνισμού, έπεται ότι ή έλευθερία τών συναλλαγών καί διακινήσεως σέ σχέση πρós τίς ναυτιλιακές μεταφορές, πρέπει νά μή παρεμποδίζεται από μέτρα συναλλαγματικού έλέγχου, νομοθετικές ρυθμίσεις έπ' ώφελεία τής ένθικής σημαίας, μέτρα πού λαμβάνονται

από κρατικούς ή ημικρατικούς 'Οργανισμούς και δίδουν προτιμησιακή μεταχείριση, στα έθνικά πλοία, προτιμησιακές υπέρ της ναυτιλίας ρήτρες σε εμπορικές συμφωνίες, επιβολή συστημάτων αδείας εισαγωγής και εξαγωγής, κατά τρόπο που επηρεάζουν την επιλογή του μεταφορέως ή φορολογικά μέτρα, με σκοπό πάντοτε όπως στο διεθνές εμπόριο ακολουθείται ελεύθερη και ανταγωνιστική εμπορική και ναυτιλιακή πρακτική και όπως η μέθοδος και η σημαία υπό την οποία θα ενεργηθεί ή μεταφορά αποφασίζεται με βάση μόνον κανονικά εμπορικά κριτήρια».

Ο Κώδικας σε όλες τις περιπτώσεις απέβλεψε στην αποφυγή λήψεως μέτρων πάσης φύσεως, που να έχουν σχέση με διάκριση σαφώς σε βάρος των διεθνών μεταφορών. Αλλά κατά τον αυτό Κώδικα και κάθε άλλη νομοθετική ρύθμιση επ' ωφελεία της εθνικής σημαίας, πρέπει να εκλαμβάνεται ως διάκριση.

Στο σημείο αυτό ιδιαίτερος τονίζεται ότι η ως άνω διεθνής ρύθμιση, δεν αφορούσε στην άκτοπλοία (Cabotage) καθόσον τόσο η σύμβαση της Γενεύης του 1923, όσο και ο Κώδικας Απελευθερώσεως Αδήλων Συναλλαγών του Ο.Ο.Σ.Α., ρητώς εξαιρούν αυτή από την εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, η οποία όπωσδήποτε δεν επεκτείνεται στην άκτοπλοία. Βέβαια, σήμερα μετά την ένταξή μας στην ΕΟΚ, άλλες αντιλήψεις επικρατούν και αυτό πρέπει να το λάβουμε σοβαρά υπόψη μας.

Συμπερασματικά ενόψη και του γεγονότος ότι ούδέποτε παραιτήθηκε από το προνόμιο της άκτοπλοίας η Ελλάς, μπορούμε να ισχυρισθούμε ότι καμμία παρέκκλιση από την αρχή της ίσης μεταχείρισης των σημαιών, σημειώθηκε εκ μέρους της.

Πέραν όμως του τυπικού μέρους υφίσταται και το ουσιαστικό.

Η επικρατούσα σήμερα διεθνώς τάση των γενικών αρχών του δικαίου της θαλάσσης, που εκφράσθηκε επίσης με την Note 1 του Κώδικα του Ο.Ο.Σ.Α., ανεξάρτητα εάν με τον Κώδικα αυτόν εξαιρείται ή άκτοπλοία, αποβλέπει στην απελευθέρωση των εμπορικών πλοίων από διάφορους περιορισμούς. Το πρόβλημα γίνεται για την Ελλάδα έντονότερο, μετά την ένταξή μας στην ΕΟΚ και τις αντιλήψεις περί του θέματος που επικρατούν σε αυτήν.

Τις τάσεις αυτές έμεις εκ παραδόσεως ναυτικό κράτος δεν μπορούμε να παραβλέπουμε και μέχρι κάποια εποχή κανένα μέτρο, από όσα είχαν ληφθεί από την Ελλάδα στον τομέα των άκτοπλοϊκών μεταφορών, ήταν αντίθετο προς την τυπική τουλάχιστον διεθνή ρύθμιση του θέματος.

Από της εκδόσεως όμως του Ν.Δ. 438/1976 «Περί τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων» και των εις εκτέλεση τούτου εκδιδόμενων διοικητικών πράξεων, σημειώνεται μία άκαμψία, έναντι της διεθνώς διαγραφόμενης ρυθμίσε-

ως προς άρση των περιορισμών, όπως αυτή διαμορφώνεται.

Η άκαμψία αυτή είναι εμφανής κατά την σύγκριση της διατάξεως του άρθρου 165 παρ. 6 του Ν.Δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προς την διάταξη που ακολούθησε του άρθρου 13 παρ. 1 του Ν.Δ. 438/1976.

Η πρώτη διάταξη όρίζει ότι δύναται να επιτραπεί με Προεδρικά Διατάγματα ή παραλαβή από Έλληνικούς λιμένες, περιήγηση και αποβίβαση επιβατών πλοίων υπό ξένες σημαίες, υπό όρους και προϋποθέσεις που θα καθορίζονται με αυτά, ενώ στην δεύτερη διάταξη η δυνατότης αυτή για τα υπό ξένες σημαίες τουριστικά πλοία ή πλοίαρια, ρητώς αποκλείεται.

Όπωσδήποτε η διάταξη του άρθρου 13 παρ. 1 του Ν.Δ. 438/1976, αποτελεί επανάληψη της όμοιας διατάξεως του άρθρου 2 παρ. 1 του Ν.Δ. 70/1973. Θεωρείται όμως ότι θεσπίσθηκε για πρώτη φορά κατά την δημοσίευσή του Ν.Δ. 438/1976, καθόσον το Ν.Δ. 70/1973 ούδέποτε ετέθη σε ισχύ ουσιαστικώς, γιατί άνεστάλει στην συνέχεια και νομοθετικώς ή ισχύς των διατάξεων τούτου, με το Ν.Δ. 354/1974.

Εξάλλου, η αντίστοιχη διάταξη του προγενέστερου Ν.Δ. 469/1970 ύπηρεζε έλαστικότερη και δεν απέκλειε καθ' όλοκληρίαν την εκτέλεση περιηγητικών πλόων μεταξύ Έλληνικών λιμένων στα υπό ξένη σημαία τουριστικά πλοία και πλοίαρια.

Είναι γεγονός ότι το πρόβλημα υπάρχει από παλαιά για την Ελλάδα, δεν είναι σημερινό και έπρεπε ή επί του θέματος κυβερνητική πολιτική, να είχε στραφεί προς την ελεύθερη διενέργεια περιηγητικών πλόων από πλοία με ξένες σημαίες στις Έλληνικές θάλασσες.

Την θέση αυτή έχουμε διακηρύξει από το έτος 1979 όταν στην μελέτη μας «Θαλάσσια Περιήγηση» σημειώναμε: το αληθές γενικότερο συμφέρον της Έλληνικής ναυτιλίας, ή ανάπτυξη της όποιας έβασίσθη και βασίζεται επί της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως των πλοίων, συμπίπτει προς την όσο το δυνατόν άρση των περιορισμών και προς τον στόχο αυτό, φρονούμε ότι πρέπει να στραφεί στο μέλλον κάθε σχετική νομοθετική ρύθμιση».

Έτσι, δεν μπορούμε το έτος 1991 να κάνουμε μία απέλπιδα προσπάθεια να κρατήσουμε την απελευθέρωση των περιηγητικών πλόων, αντίθετα στην τάση της εποχής και το δίκαιο της ΕΟΚ, με κίνδυνο να απωλέσουμε τις άκτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες και μαζί τους σοβαρότατα συμφέροντα και έθνικές αξίες.

Δρ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΘΗΝΑΙΟΣ

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

ΩΝΑΣΕΙΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Ε. ΝΤΟΥΝΗ, 'Επιτίμου άρχηγού Λ.Σ.

Διαβάσαμε ότι τελευταία έχει γίνει λόγος για την πώληση από τό κράτος της θαλαμηγού «'Αργώ» ή όποία είχε δωρηθεί από τόν 'Ωνάση στό 'Ελληνικό Κράτος. Πρόκειται βέβαια για την θαλαμηγό «Χριστίνα» του 'Ωνάση, ή όποία έχει παραχωρηθεί στό Πολεμικό Ναυτικό καί λόγω τών δαπανών συντήρησης καί λειτουργίας της καθίσταται οικονομικά άσύμφορη ή παραπέρα διατήρησή της από τό Κράτος κάτω από όποιοσδήποτε συνθήκες.

Χωρίς άμφιβολία ή άπόφαση είναι κατανοητή καί άρκετά αίτιολογημένη καί δικαιολογημένη για τόν άπλό φορολογούμενο πολίτη.

Όμως αυτό πού προκαλεί θλίψη είναι ότι μέ την ύλοποίηση της άπόφασης αυτής θά έπακολουθήσει είτε ή διάλυση του σκάφους σέ παλιοσιδέρα είτε ή πώλησή του σέ τρίτους γεγονός δηλαδή πού θά κόψει τό νήμα της Ιστορικής ύπαρξης του σκάφους.

Τό «Χριστίνα» δέν ήταν άπλά ένα άπό τά δεκάδες πλοία του 'Ωνάση. Ήταν τό σκάφος πού σημάδεψε την μεγαλειώδη πορεία του, τό σκάφος πού άποτελούσε τό κέντρο της λήψης των ριψοκίνδυνων έπιχειρηματικών του άποφάσεων καί τό σκάφος πού συγκέντρωσε τά φώτα της διεθνούς δημοσιότητας. Ήταν τό σκάφος πού τό πέρασμά του δημιουργούσε πρωτοσέλιδους τίτλους καί στά σαλόνια του καί τά καταστρώματά του εύρισκαν φιλοξενία όχι μόνο οι έπιχειρηματίες πού ένδιέφεραν τόν 'Ωνάση αλλά καί διεθνείς προσωπικότητες. Χωρίς άμφιβολία ό θρύλος πού σχηματίστηκε γύρω άπό την παγκόσμιας άκτινοβολίας χαρισματική έπιχειρηματική φυσιογνωμία του 'Ωνάση είχε σάν επίκεντρο την θαλαμηγό του «Χριστί-

να».

Κατά συνέπεια για την κοινή αντίληψη «'Ωνάσης» καί «Χριστίνα» ήταν δεμένα μεταξύ τους μέ ένα όμφάλιο λώρο κατά τρόπο ώστε καί τά δυό μαζί δημιούργησαν τόν Ιδιότυπον έλληνικού τύπου μεγιστάνα πού πέρασε καί σημάδεψε στην Ιστορία της διεθνούς κοινωνίας.

Ό 'Ωνάσης δημιούργησε καί μεγαλούργησε στην θάλασσα, στην έλευθερία της θάλασσας καί του θαλασσιού έμπορίου.

Οί μεγαλοφυείς έπιχειρηματικοί του συνδυασμοί δικαίωσαν τίς Ικανότητές του. Ό 'Ωνάσης ήταν πρώτα άπό όλα ένας έφοπλιστής, ένας «βασιληάς των τάνκερς» καί αυτή ήταν ή έπιχειρηματική του σφραγίδα. Ήταν καί παρέμεινε ένας άπό τους μεγάλους Έλληνες έφοπλιστές. Γιαυτό τόν διεκδικεί ή Ναυτιλία καί σάν Ιστορικό σήμερα πρόσωπο άνήκει στην Ιστορία της Έλληνικής Ναυτιλίας. Έκεί είναι ή θέση του. Καί όφείλουμε νά του την δώσουμε.

Ό 'Ωνάσης πέρασε στην Ιστορία της Έλληνικής Ναυτιλίας ως 'Αθάνατος. Όμως παραμένει καί βιώνει ακόμη σήμερα τό «Χριστίνα». Αυτό τό σκάφος πού κουβαλάει μέσα τόσες καί τόσες ζωντανές μνήμες.

Έκεί λοιπόν μέσα στό «Χριστίνα» πρέπει νά διαφυλαχθούν οι μνήμες αυτές δεμένες μέ τό θρύλο του 'Ωνάση αλλά καί μέ μία εποχή πλούτου καί μεγαλείου πού προερχόταν μέσα άπό την θάλασσα. Μία εποχή ειρηνικών κατακτήσεων των Έλλήνων στην άπεραντοσύνη της θάλασσας πού πρωταγωνιστικό ρόλο είχε εκείνος. Τότε πού σέ όλα τά λιμάνια της ύδρογειού τά κατάλευκα Olympic άποτελούσαν

κόσμημα, μεγαλόπρεπα, άριστοκρατικά πού άληθινά είχαν μέσα τους τόν Ιδιο τόν 'Ωνάση.

Δέν βρίσκω είλικρινά πιό ιερό χώρο για την μνήμη του νά συγκεντρωθεί τό διάσπαρτο αυτό υλικό της οικογένειας 'Ωνάση αλλά καί ακόμη όλο τό υλικό φωτογραφικό κλπ. πού νά τεκμηριώνει την ύπαρξη των πλοίων του καί των ανθρώπων πού δούλεψαν κοντά του στην στεριά καί στην θάλασσα καί νά τοποθετηθεί μέσα στό «Χριστίνα».

Είναι βέβαιο ότι τό «Χριστίνα» μέσα άπό μία τέτοια μουσειακή λειτουργία δέν θά άποτελέσει μόνο τόν Ιστορικό ναό της οικογένειας 'Ωνάση αλλά καί παρακαταθήκη της Ιστορίας της Ναυτιλίας.

Καί ασφαλώς ανακύπτει τό έρώτημα τί πρόκειται νά γίνει έφόσον είναι δεδομένο ότι τό κράτος πρέπει νά άπαλλαγεί άπό τίς δαπάνες της λειτουργίας του.

Αυτός ακριβώς ό προβληματισμός οδηγεί στην σκέψη ότι τό σκάφος θά πρέπει νά περιέλθει καί πάλι στους φυσικούς του ιδιοκτήτες πού σήμερα μπορεί νά είναι τό 'Ιδρυμα 'Ωνάση ή ό έφοπλιστικός Όμιλος 'Ωνάση. Έπανερχόμενο σέ 'Ωνάσεια χέρια καί μετονομαζόμενο πάλι σέ «Χριστίνα» άποκαθιστά την Ιστορική του ταυτότητα.

Κατά την γνώμη μου τό Κράτος χάρη του σκοπού πού προαναφέρθηκε πρέπει νά έπιστρέψει τό σκάφος μέ την προϋπόθεση νά χρησιμοποιηθεί αυτό άποκλειστικά καί μόνο ως ΜΟΥΣΕΙΟ ΩΝΑΣΗ.

Μέσα στό «Χριστίνα» θά ξαναβρούν την θέση τους στόν φυσικό του χώρο τά έργα τέχνης πού διακοσμούσαν τό πλοίο αλλά ακόμη περισσότε-

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ρο και ίσως το πιο σημαντικό οι φάσεις της ζωής και της δράσης του 'Ωνάση και κυρίως της εφοπλιστικής του δράσης. Υπάρχει διάσπαρτο στην 'Ελλάδα και στο εξωτερικό πολύτιμο φωτογραφικό υλικό μα και έγγραφα δημοσιεύματα, βιβλία μέσα από τα οποία ανακαλύπτεται το πλέγμα των δραστηριοτήτων του. 'Ακόμη δέ και είναι πολύ σημαντικό στο Μουσείο αυτό θα βρουν την θέση τους όλα τα πλοία που κατά καιρούς απέκτησε και διαχειρίστηκε, τους ανθρώπους που τα κυβέρνησαν και τα λειτούργησαν.

Μέ άλλα λόγια το Μουσείο αυτό θα είχε και μία ευρύτερη κάλυψη και της ελληνικής ναυτιλίας γεγονός που θα το καταξίωσε τουλάχιστον με τα σημερινά δεδομένα και ως ένα Μουσείο της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Τό όφελος στο χώρο αυτό θα ήταν πολλαπλό αφού το «Χριστίνα» θα είναι πραγματικά ένα απόκτημα και ένα πολύ σταθερό σημείο αναφοράς στην ιστορία της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Στόν ελληνικό χώρο υπάρχει τό προηγούμενο της ίδρυσης και λειτουργίας του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου που με επιτυχία λειτουργεί χάρη στις δαπάνες, την ευθύνη αλλά και περισσότερο την αγάπη και την στοργή ενός φωτισμένου ανθρώπου του εφοπλιστού Γιώργου Δρακόπουλου.

'Εμείς θεωρούμε ότι το «Χριστίνα» κατά τα παραπάνω πρότυπα αναλαμβάνόμενο από το σημερινό πλέγμα των φορέων 'Ωνάση μπορεί να τοποθετηθεί σε κάποια από τις προβλήτες που έχουν δημιουργηθεί μπροστά π.χ. από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στο

Φάληρο. Σέ αυτή τή θέση, προσιτή, και εύκολα προσπελάσιμη λόγω συγκοινωνιών, στο ευρύ κοινό, θα αποτελέσει αληθινό μαγνήτη για την προσέλκυση μεγάλου αριθμού επισκεπτών.

Και ακόμη ίσως περισσότερο θα αποτελέσει πόλο έλξης και ένα αξιοθέατο για τους ξένους κυρίως του Πειραιά. Για να μην λησθεί ίσως το πιο σημαντικό και αξιοεπισκέψεως χώρο από τα λίγα που θα διαθέτει ολόκληρος ο Πειραιάς.

Κάτω από αυτό το πρίσμα θα αποτελέσει προσφορά και προς τον ναυτικό Πειραιά.

'Αλλά δέν θα πρέπει να παραλείψουμε να πούμε και την σκέψη για μία σκοπιμότητα. Είναι ή σκοπιμότητα, ή μικρή σήμερα 'Αθηνά 'Ωνάση να βρεί αύριο μέσα στο «Χριστίνα» της ρίζες της, για να αγαπήσει αυτό τον τόπο όπως ο πατέρας της.

'Αληθινά είναι τόσο μικρή ή 'Ελλάδα που έχει και θα έχει πάντοτε την ανάγκη των Μεγάλων παιδιών της.

Κάτω από αυτό το πρίσμα θα αποτελέσει τό «Χριστίνα» άλλη μία ακόμη εθνική προσφορά του 'Ωνάση που θα γίνει ή χρυσή γέφυρα του 'Ωνάση και της εποχής του με τις επόμενες γενιές των 'Ελλήνων για να γνωρίσουν τό μεγαλειό μιας εποχής, τον πλοῦτο της θάλασσας, τό δέσιμο των 'Ελλήνων με την θάλασσα και τό κυριώτερο τόν θρύλο του 'Ωνάση που θα εκπροσωπεί πάντοτε σέ όλο τόν κόσμο τό φτωχό παιδί που ξεκίνησε μόνος για να ξενητευτεί σέ μακρινές χώρες που πάλαψε ξένος μέσα σέ ξένους και κατά-

φερε μέ τό πείσμα, την εργατικότητα του και προπαντός μέ τό επιχειρηματικό του δαιμόνο να αναδειχθεί σέ μία παγκόσμια επιχειρηματική φυσιογνωμία. Δημιούργησε ο 'Ωνάσης τό παγκόσμιο πρότυπο του ιδιότυπου «'Ελληνα μεγιστάνα» που όμως όπως είχε πει γιαυτόν ο φίλος του ο 'Αλέξης Μινωτής: «στην καρδιά του και τό φέρσιμό του έμενε πάντα φτωχός».

Και ακόμη θα πρέπει να δηλωθώ ότι εάν δέν διατηρήσουμε ζωντανές τις μνήμες δημιουργών στον χώρο των ειρηνικών κατακτήσεων, όπως ο 'Ωνάσης, πολύ φοβόμαστε ότι οι επόμενες γενιές των 'Ελλήνων θα ακούν ή θα διαβάζουν για τόν 'Ωνάση μόνο από κάποια επιγραφή που σ' αυτούς ίσως δέν θα σημαίνει τίποτε περισσότερο από ότι σημαίνει για μās σήμερα ή «Πτέρυγα Σταθάτου» στο Νοσοκομείο της Βούλας ή του 'Εμπειρικού σέ κάποιο άλλο νοσοκομείο. Και αυτό είναι πολύ κρίμα γιατί δημιουργοί σαν τόν 'Ωνάση σπάνια παρουσιάζονται στον ορίζοντα.

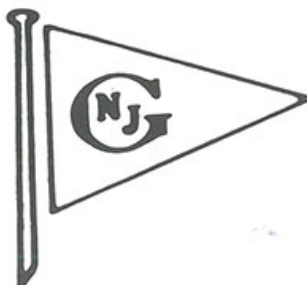
Οι σημερινοί διοικούντες τά της παρουσίας 'Ωνάση σέ όλες τις εκφράσεις — πιστοί συνεργάτες άλλωστε του ίδιου του 'Ωνάση και της κόρης του Χριστίνας — είναι ευαίσθητοι περισσότερο από τόν καθένα σέ ότι αφορά την μνήμη 'Ωνάση.

'Εμείς μέ τις παραπάνω σκέψεις θελήσαμε να δώσουμε την πραγματικά τεράστια διάσταση του θέματος και τόν θετικό τους αντίκτυπο που θα βρεί στην ελληνική αλλά και την διεθνή κοινή γνώμη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

ΗΓΕΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

**«... ο σεβασμός, η άφοσίωση, η εμπιστοσύνη
καί η εκτίμηση δέν επιβάλλονται, μόνο κερδίζονται...»**

Του αρχιπλοίαρχου Λ.Σ. κ. ΜΑΡΚΟΥ ΠΛΑΚΙΩΤΗ

Από τότε πού ο άνθρωπος σταμάτησε νά ζεῖ μόνος καί σχημάτισε τήν πρώτη κοινωνική ομάδα, ἄρχισε νά κατανοεῖ, συνειδητά ἤ ὄχι, τήν ἀνάγκη κάποιας κατανομῆς τῶν προσπαθειῶν του, γιά ἐπιβίωση καί βελτίωση τῆς ζωῆς του, μέ μιά πρωτόγονη στήν ἀρχή ὀργάνωση κάτω ἀπό ἕναν «ἀρχηγό», ἡ ὁποία καί διαμορφώθηκε ἐξελικτικά στή σημερινή μορφή της, ἔτσι ὥστε νά μιλάμε γιά «διοίκηση» καί «ἡγεσία».

Παρά τό γεγονός ὅτι οἱ ὄροι «διοίκηση» καί «ἡγεσία» θεωροῦνται στήν πράξη ταυτόσημοι γιά ὑπεραπλούστευση καί ἀποφυγή συγχύσεων καί παρερμηνειῶν, ἐντούτοις δεχόμεθα τήν ἀποψη ὅτι, κυρίως, ἡ Διοίκηση ἀποτελεῖ πλέον ἐπιστήμη καί ὅτι ἡ ἡγεσία ἀποτελεῖ τέχνη. Ὑπάρχει δηλαδή μιά βασική διαφορά μεταξύ ἡγεσίας καί Διοίκησης. Ὁ ἡγέτης καί οἱ ἄνθρωποι οἱ ὁποῖοι τόν ἀκολουθοῦν, ἐκπροσωποῦν μιά ἀπό τίς παλαιότερες καί πλέον φυσιολογικές καί ἀποτελεσματικές σχέσεις μεταξύ ἀνθρώπων. Ὁ διοικητής/διευθυντής καί αὐτοί τούς ὁποίους διευθύνει, ἀποτελοῦν ἕνα μεταγενέστερο προϊόν ὄχι τόσο ρομαντικό. Ἡ ἡγεσία ἀποτελεῖ στοιχεῖο τοῦ πνεύματος, συνδεδεασμένο μέ τήν προσωπικότητα καί τό δράμα. Ἡ ἀσκηση αὐτῆς ἀποτελεῖ τέχνη. Ἡ Διοίκηση δέν εἶναι στοιχεῖο τοῦ πνεύματος. Περισσότερο ἀποτελεῖ ὑπόθεση γνώσεων, στατιστικῆς, μεθόδων καί τυποποιημένων διαδικασιῶν. Ἡ ἀσκηση αὐτῆς ἀποτελεῖ ἐπιστήμη. Οἱ διοικητές εἶναι ἀπαραίτητοι. Οἱ ἡγέτες εἶναι ἀναγκαῖοι.

Ἡγεσία λοιπόν θεωρεῖται γενικά ἡ ἐπιρροή, ἡ τέχνη ἢ ἡ διαδικασία ἐπηρεασμοῦ τῶν ἀτόμων, ἔτσι ὥστε νά ἀγωνιστοῦν πρόθυμα, μέ ζήλο καί ἐμπιστοσύνη, γιά τήν ἐπίτευξη τῶν στόχων τῆς ὁμάδος. Τό νά ἡγεῖται κανεῖς σημαίνει νά ὁδηγεῖ, νά κατευθύνει καί

ὁπωσδήποτε νά προηγεῖται. Οἱ ἡγέτες ἐνεργοῦν κατά τρόπο πού ἡ ὁμάδα τους νά ἐπιτύχει τούς ἀντικειμενικούς σκοπούς της, ἀποδίδοντας στό μέγιστο τίς ἱκανότητές της. Δέν στέκονται πίσω ἀπό τήν ὁμάδα, ἀλλά μπροστά ἀπ' αὐτήν γιά νά τήν ἐμπνεύσουν, προκειμένου νά ἐκπληρώσει τούς στόχους της.

Βασικό στοιχεῖο μιάς ἡγετικῆς μορφῆς, μεταξύ τῶν ἄλλων, εἶναι τό «ταλέντο», δηλαδή τό νά γεννηθεῖ ὁ ἡγέτης μέ ἐμφυτες ἱκανότητες οἱ ὁποῖες καί τόν σηματοδοτοῦν. Ὅμως δέν ἀρκοῦν αὐτές οἱ ἐνδογενεῖς (κληρονομικές) ιδιότητες. Θά πρέπει νά συντρέχουν καί οἱ κατάλληλες συνθήκες τοῦ περιβάλλοντος (π.χ. ἀνάλογη ἐκπαίδευση), γιατί χωρίς αὐτές πιστεύουμε ὅτι δέν ὁλοκληρώνονται οἱ ἡγετικές φυσιολογίες.

Μέ τόν συνδυασμό τῶν παραπάνω στοιχείων διαμορφώνονται οἱ ιδιότητες καί τά προσόντα τόσο τοῦ «ἐπιχειρηματικοῦ ἡγέτη», ὅσο καί τοῦ «στρατιωτικοῦ ἡγέτη», πού τούς βοηθοῦν στήν ἀπόκτηση ἐμπιστοσύνης, σεβασμοῦ, ὑπακοῆς καί εἰλικρινοῦς συνεργασίας ἐκ μέρους τῶν μελῶν τῆς ὁμάδος τους.

Κι ἐνῶ ἔχουν διατυπωθεῖ πολλές ἀπόψεις γιά τίς ιδιότητες καί τά προσόντα πού πρέπει νά διακρίνουν ἕναν καλό ἡγέτη καί εἰδικώτερα ἕναν «ἐπιχειρηματικό ἡγέτη», πιστεύουμε ὅτι αὐτός πρέπει:

- νά ἔχει θετική ἀντίληψη γιά τή ζωή
- νά εἶναι ἔντιμος
- νά εἶναι εἰλικρινής
- νά εἶναι χρηστός
- νά εἶναι εὐθύς
- νά ἔχει σταθερό καί ἰσορροπημένο χαρακτήρα
- νά εἶναι συνεπής οἱ λόγοι του μέ τίς πράξεις του
- νά ἐξετάζει τίς γνώμες τῶν ἄλ-

λων χωρίς προκαταλήψεις

— νά κρίνει δίκαια τήν ἐργασία τῶν ὑφισταμένων του

— νά μπορεῖ νά κερδίζει τήν ἐμπιστοσύνη

— νά εἶναι ἐπικερδής

— νά ἀποτελεῖ παράδειγμα πρὸς μίμηση

— νά γνωρίζει νά καθοδηγεῖ τούς ἀνθρώπους

— νά εἶναι ἀπαιτητικός ἀπό τόν ἑαυτό του

— νά ἔχει αὐτοπειθαρχία

— νά ἔχει πίστη στό σκοπό του

— νά ἔχει ἐμπιστοσύνη στόν ἑαυτό του

— νά εἶναι δραστήριος καί μέ δημιουργική φαντασία

— νά γνωρίζει καλά τήν ἀνθρώπινη ψυχολογία

— νά εἶναι ὀξυδερκής

— νά χειρίζεται σωστά τόν γραπτό καί προφορικό λόγο

— νά ἔχει ἐπαρκεῖς γνώσεις

— νά παίρνει σωστές ἀποφάσεις

— νά παίρνει πρωτοβουλίες

— νά μὴν εἶναι εὐθυνόφοβος

— νά μὴν εἶναι λεπτολόγος

— νά μπορεῖ νά ἀξιοποιεῖ τήν πείρα του

— νά ἀποτελεῖ μιά προσωπικότητα

— νά εἶναι φιλόδοξος ὅσο χρειάζεται καί ὄχι κενόδοξος.

— νά εἶναι ἐξυπηρετικός

— νά εἶναι λεπτὸς στοὺς τρόπους του

— νά ἔχει χιοῦμορ

— νά εἶναι ἐνθουσιώδης

καί

— νά γνωρίζει νά ἐπιβάλλεται

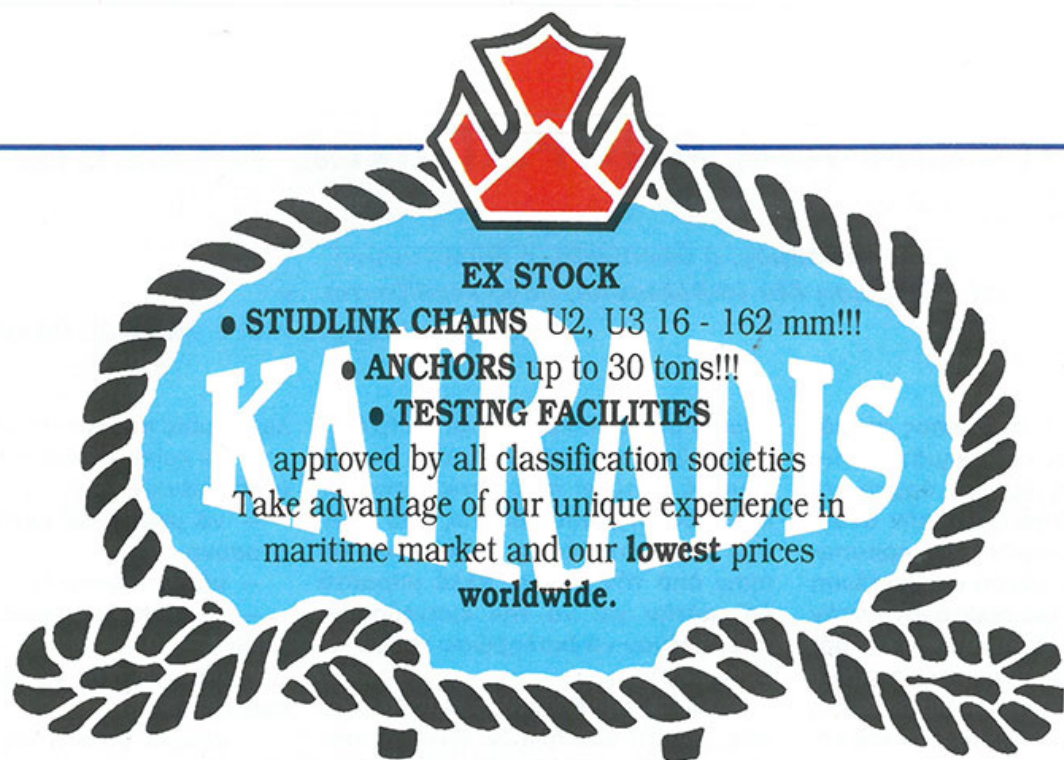
Ἐκτός ὅμως ἀπό τόν ἐπιχειρηματικό ἡγέτη ὑπάρχει, ὅπως εἶναι γνωστό, καί ὁ «στρατιωτικός ἡγέτης», ὁ ὁποῖος πέραν τῶν ὅσων προαναφέραμε θά πρέπει:

— νά ἔχει αὐξημένη ἐπιβολή στοὺς κατωτέρους του

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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



ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

Psarron and Anapafseos str. 186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4617410, TELEX 212880 - 212503, FAX 4626268 - 4619631

— νά αξιώνει μεγαλύτερη καί περισσό-
 τότερη συνειδητή πειθαρχία

— νά διακρίνεται από θάρρος σέ με-
 γάλο βαθμό

— νά έχει αποφασιστικότητα

— νά διακατέχεται από αυξημένο
 ένθουσιασμό

— νά έχει πραγματική άντοχή

— νά έχει αυτοκυριαρχία

καί

— νά τοποθετεί τό καθήκον υπέρ-
 των όλων.

Γίνεται βέβαια αντιληπτό ότι ή συ-
 κέντρωση σ' ένα πρόσωπο όλων τών
 ιδιοτήτων καί προσόντων καί μάλιστα
 σέ μεγάλο βαθμό, όπως πιά πάνω πα-
 ρετέθησαν, δέν μπορεί παρά νά έχει
 σάν αποτέλεσμα τή δημιουργία τοῦ «ί-
 δανικοῦ ἡγέτη» πού ὁπωσδήποτε δέν
 τόν συνταντᾷ κανείς σέ κάθε περι-
 πτωση.

Ἔτσι μέ πρότυπο τόν ἰδανικό αὐτόν
 τύπο, μετά ἀπό θαρραλέα αυτοκριτι-
 κή, κατάλληλη ἀνάλυση καί προσδιο-
 ρισμό τών σημείων ἐκείνων πού ὑστε-
 ρεῖ ὁ ἡγέτης, μπορεί ν' ἀναπτύξει ἢ νά
 βελτιώσει τίς ἱκανότητές του, ὅσο
 τοῦτο εἶναι δυνατόν, ὥστε νά προ-
 σεγγίσει στὸν ἰδανικό τύπο.

Μετά ἀπό ὅλα ὅσα προαναφέρθη-
 καν εἶναι γεγονός ότι ἡ ἐξεύρεση ενός
 ἡγέτη πού θ' ἀναλάβει ν' ἀσκέι μιά ἐ-
 πίδραση ἐπὶ τών μελῶν τῆς ομάδας
 του, κατά τρόπο πού νά διευθύνει, κα-
 θοδηγεῖ, ἐλέγχει καί προσανατολίζει
 τίς σκέψεις, τὰ αἰσθήματα καί τήν συμ-
 περιφορά τους, εἶναι τό κύριο πρό-
 βλημα γιά κάθε ἐπιχείρηση, ὁργανι-
 σμό, στρατιωτικά συντεταγμένη ὁμά-
 δα κλπ.

Ἡ δυσκολία τοῦ προβλήματος τοῦ-
 του ἔγκειται στό γεγονός ότι ὁ ἡγέτης
 καλεῖται, βασικά, νά χειριστεῖ τόν ἀν-
 θρώπινο παράγοντα, πού δέν ὑπα-
 κούει σέ μαθηματικούς νόμους καί δέν
 ἀκολουθεῖ πάντοτε συγκεκριμένα
 πρότυπα συμπεριφορᾶς καί ἀντιδρά-
 σεων. Γι' αὐτό πρέπει κάθε ἡγετικό
 στέλεχος νά ἐπιλέγει τήν καλλίτερη —
 κατά περίπτωση — μέθοδο, πού νά
 μπορεί νά δημιουργεῖ ὅλες ἐκεῖνες τίς

ἀπαραίτητες προϋποθέσεις πρὸς ἐκ-
 πλήρωση τών στόχων τῆς ομάδος,
 βασικά, μέσα σ' ένα κλίμα καλῶν ἀν-
 θρωπίνων σχέσεων.

Πράγματι ἀν ὁ ἡγέτης δέν θεωρήσει
 τόν ἀνθρώπινο παράγοντα σάν τό θε-
 μέλιο λίθο τοῦ οἰκοδομήματος τῆς ὁ-
 λης δραστηριότητος τῆς ομάδος καί ὁ-
 λα τ' ἄλλα ἀπλά βοηθητικά μέσα, τότε
 εἶναι βέβαιο ὅτι θά ἀποτύχει. Τοῦτο
 γιατί τό μέλος τῆς ομάδος, ὁ συνεργά-
 τής, γενικά ὁ ἐργαζόμενος, ἀπαιτεῖ, ἔ-
 ναντι τῆς προσφερομένης ἐργασίας
 του, ὄχι μόνο οἰκονομικές παροχές,
 ἀλλά καί τήν πραγματοποίηση τών ὑ-
 ποσχέσεων τῆς κοινωνίας, γιά κύρος,
 ἀναγνώριση καί ἀσφάλεια, καθώς ἐπί-
 σης γιά κατανόηση καί παροχή προϋ-
 ποθέσεων ἀξιοποίησης καί ἀνάπτυξης
 του.

Χωρίς αὐτή τήν ἀνθρώπινη μεταχεί-
 ριση, γενικά ὁ ἐργαζόμενος οὐδέποτε
 θ' ἀποδεχθεῖ συνειδητά τούς σκοπούς
 τῆς ομάδος ἢ τῆς ἐπιχείρησης, καθώς
 ἐπίσης δέν θά συμμετάσχει ἀποτελε-
 σματικά στήν ὅλη προσπάθεια ἐπιτυ-
 χοῦς εκπλήρωσής τους.

Ἀντίθετα, ὅπως καί ὁ P. Drucker ἀ-
 ναφέρει, «ἐάν ὁ προϊστάμενος — καί
 κατ' ἐπέκταση κάθε ἡγετικό στέλεχος
 — βοηθήσει τούς ὑφισταμένους του
 καί γίνουν ὠριμότερα καί πλουσιότερα
 σέ περιεχόμενο ἄτομα καί ὁ ἴδιος θά ἀ-
 ναπτυχθεῖ, θά ὠριμάσει, θά βελτιωθεῖ
 καί θά γίνῃ πλουσιότερος σάν ἀνθρώ-
 πος».

Πράγματι, ἡ ἱκανότης καί ἐπιμονή
 τοῦ ἡγετικοῦ στελέχους νά δεχθεῖ τήν
 ἰδέα τῆς προόδου, ἔτσι πού νά βοηθή-
 σει τούς ὑφισταμένους του πρὸς τοῦ-
 το, δηλαδή νά βελτιώσουν τούς ἑαυ-
 τοὺς τους μέ τήν ἀνακάλυψη καί τήν
 ἀνάπτυξη τών ἱκανοτήτων τους, θά
 δημιουργήσει πλέον ἱκανοποιημένους
 καί ἐνθουσιώδεις ἐργαζόμενους, ὡς
 καί πλέον εὐτυχῆ καί ἀρμονικῆ καθη-
 μερινή ἐπαφή ἐντὸς τῆς ομάδος. Μέ-
 σα στό περιορισμένο καί πολλές φο-
 ρές σκυθρωπό ἐπαγγελματικό περι-
 βάλλον, ἔχει ἰδιαίτερη σημασία, νά
 βλέπουμε γύρω μας τή συγκίνηση τῆς

δημιουργίας, τό χαμόγελο τῆς ἱκανο-
 ποίησης καί τήν ἡρεμῆ ἐκφραση τῆς
 σιγουριᾶς.

Ἡ ἐφαρμογή ὅμως ὅλων αὐτῶν τῶν
 καλῶν ἀνθρωπίνων σχέσεων, μέ σκο-
 πὸ τήν ἐξανθρώπιση τῆς ἐργασίας καί
 τήν κατανόηση, ἀναγνώριση, ἀξιοποί-
 ηση καί προαγωγή τοῦ ἐργαζομένου
 δέν πρέπει ν' ἀποκλείει τήν ἐνσυνεί-
 δητη πειθαρχία, τήν ὁποία ὀφείλει ν'
 ἀπαιτεῖ τό ἡγετικό στέλεχος, κατά τήν
 ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων του.

Παρά ταῦτα πολλοὶ ἔχουν τήν κακὴ
 ἢ σκόπιμη ἀντίληψη ὅτι πειθαρχία ση-
 μαίνει, στήν πραγματικότητα, κατωτε-
 ρότητα, ὑποδούλωση, ταπείνωση καί
 ἀκόμη ὅτι αὐτὴ παραλύει τή θέληση
 τοῦ ἐργαζομένου, ἐλαττώνει τήν ἀνε-
 ξαρτησία του καί ἐξαφανίζει ἢ μειώνει
 τήν προσωπικότητά του.

Ὅμως, πιστεύουμε ἀπόλυτα ὅτι πει-
 θαρχία σημαίνει, κατά τήν ὑγιή δημο-
 κρατικὴ ἀντίληψη, ἡθελημένη (ἐνσυ-
 νείδητη) ὑποταγή τοῦ ἀτόμου, γιά νά
 μπορέσει νά ζήσει ἀρμονικά μέ τὰ ἄλ-
 λα μέλη τῆς ομάδος καί μέ τούς συ-
 νανθρώπους του, γενικότερα.

Ἔτσι, τὰ πετυχημένα ἡγετικά στε-
 λέχη κατορθώνουν νά ἐξασφαλίσουν
 τήν πειθαρχία τοῦ προσωπικοῦ τους,
 ἀκόμη καί στήν πιό δημοκρατικὴ μορ-
 φή ἡγεσίας, ἐφαρμόζοντας παράλλη-
 λα ὅλες τίς βασικὲς ἀρχές τῶν ἀνθρω-
 πίνων σχέσεων. Μέ αὐτό τόν τρόπο
 προκαλοῦν τόν θαυμασμό τῶν ἐργα-
 ζομένων καί ἀποσποῦν τήν ἐμπιστο-
 σύνη καί ἀφοσίωσή τους. Στήν ἀνα-
 γνώριση αὐτῆς τοῦ ἡγέτη, ἀπὸ τὰ μέλη
 τῆς ομάδος του, ἰδιαίτερα σημαντικὸ
 ρόλο παίζει τό παράδειγμα τούτου, ἡ
 ἠθικὴ του ὑπόσταση καί ἡ τέχνη μέ
 τήν ὁποία δίνει τίς ἐντολές του.

Τέλος ἀποφασιστικὴ προϋπόθεση
 τῆς ὁλης ἐπιτυχίας τοῦ ἡγέτη στήν ἐκ-
 πλήρωση τῶν στόχων του, εἶναι ἡ ἐμ-
 πρακτικὴ συνειδητοποίηση ἀπὸ μέρους
 του, ὅτι ὁ ἐνθουσιασμός, ἡ πρωτοβου-
 λία, ὁ σεβασμός, ἡ ἀφοσίωση, ἡ ἐμπι-
 στοσύνη καί ἡ ἐκτίμηση δέν ἐπιβάλ-
 λονται, μόνο κερδίζονται.

ΜΑΡΚΟΣ ΠΛΑΚΙΩΤΗΣ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
 15 FETTER LANE
 LONDON EC4A1JJ

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Τά τύμπανα της πώσης, για τό καλοκαίρι όπως ήταν άναμενόμενο έφεραν μία περαιτέρω πώση στη ναυλαγορά καί μία σταθεροποίηση σέ χαμηλότερο επίπεδο από τούς προηγούμενους μήνες μέ τό BIFFEX στίς 1.500 μονάδες.

Υπάρχει ακόμη μεγάλη ασάφεια όσον άφορά τίς ναυλώσεις τών Σοβιετικών σέ πλοία πάναμαξ καί cape size όπως έπίσης στή τελική ζήτηση σιτηρών από Σοβιετικούς καί Κινέζους.

Πολλοί ναυλωτές φρόντισαν νά καλύψουν τόν Ιούλιο καί Αύγουστο μέ τοννάξ καί ή σπότη ζήτηση πλοίων πού άνοίγουν σέ αύτούς τούς δύο μήνες έπιφέρει χαμηλότερη πληρωμή ναύλων.

Παρόλα αυτά οί αγοραπωλησίες πλοίων διατηρήθηκαν σέ ύψηλά επίπεδα τό πρώτο είκοσαήμερο του Ιουλίου όχι τόσο από πλευράς Πειραιικού Σίτυ όσον από Έλληνες του Λονδίνου, Σκανδιναβούς, Τούρκους καί πλοιοκτήτες Άπω Ανατολής.

Οί τιμές τών πλοίων διατηρούνται ακόμη σέ ύψηλά επίπεδα καί δέν άκολουθήσαν τή πώση της ναυλαγοράς.

Οί πωλητές διατηρούν ακόμη τήν αισιοδοξία τους ότι ή άνοδος θα είναι πέραν του άναμενόμενου τό φθινόπωρο καί θα ύπάρξει συνεχής ζήτηση για τοννάξ κατασκευής 1973-1978.

Δέν μένει παρά νά εύχηθοΰμε οί εύσεβείς πόθοι τους νά γίνουν πραγματικότητα, οΰτως ώστε καί οί μέχρι σήμερα αγοραστές νά συνεχίζουν νά βλέπουν ότι οί ύψηλές επενδύσεις τους παραμένουν άποδοτικές καί οί πωλητές νά άτενίζουν τό μέλλον μέ αισιοδοξία.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
Afsar	26.589	1976	4.500.000	Έλληνες
Exploritas	18.955	1974	3.450.000	—
Ionian Queen	20.335	1977	5.100.000	Έλληνες
Mar Atlantico	33.523	1970	3.300.000	Έλληνες
Moslake	34.750	1971	4.200.000	Έλληνες
New Mail	21.380	1981	7.200.000	Γερμανοί
Olympic Phoenix	27.107	1977	enblock	—
Olympic Promise	—	—	13.300.000	Έλληνες
Pacific Brigde	69.763	1988	26.000.000	—
Sailor	17.297	1970	1.800.000	Έλληνες
Sisala	77.827	1976	11.500.000	Έλληνες
Garth	40.315	1989	16.500.000	Έλληνες
Rudi G.	72.399	1976	10.300.000	Νορβηγοί
Sprycarrier	52.430	1972	4.500.000	Έλληνες
Amazon Maru	165.040	1973	12.000.000	Worldcarrier

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστές
Afsar	26.589	1976	4.500.000	Έλληνες
Exploritas	18.955	1974	3.450.000	—
Ionian Queen	20.335	1977	5.100.000	Έλληνες
Mar Atlantico	33.529	1970	3.300.000	Έλληνες
Moslake	34.750	1971	4.200.000	Έλληνες
New Mail	21.380	1981	7.200.000	Γερμανοί
Olympic Phoenix	27.107	1977	enblock	—
Olympic Promise	—	—	13.300.000	Έλληνες
Pacific Brigde	69.763	1988	26.000.000	—
Sailor	17.297	1970	1.800.000	Έλληνες
Sisala	77.827	1976	11.500.000	Έλληνες
Garth	40.315	1989	16.500.000	Έλληνες
Rudi G.	72.399	1976	10.300.000	Νορβηγοί
Sprycarrier	52.430	1972	4.500.000	Έλληνες
Amazon Maru	165.040	1973	12.000.000	Worldcarrier
Yeoman Burn	75.000	1991	36.000.000	Oldendorff
Bulk Transporter	64.441	1973	7.850.000	Έλληνες
Cape Trident	39.674	1965	1.500.000	Έλληνες
Al - Karameh	21.916	1973	2.750.000	Έλληνες
Valdora	21.546	1970	1.400.000	Έλληνες
Hotori	19.678	1976	2.700.000	Έλληνες
Margarita	61.227	1982	17.000.000	Κινέζοι
Temse	74.525	1979	12.500.000	Ιταλοί
Lancelot Sailor	40.109	1978	8.300.000	Τούρκοι
Sumiko	34.544	1984	12.500.000	Νορβηγοί
Tali	139.500	1982	33.200.000	Δανοί
Sea Clipper	69.315	1990	29.000.000	Κινέζοι
Garnet	68.676	1989	26.000.000	Κινέζοι
Montvale	63.261	1984	19.200.000	Νορβηγοί
Fjord Wind	49.984	1974	6.000.000	Έλληνες
Spring Falcon	39.140	1984	16.750.000	Τούρκοι
Ingenious	26.450	1982	9.000.000	Τούρκοι
Nini	26.119	1975	5.500.000	Έλληνες
Sun Pacific II	25.438	1982	8.500.000	—
Tabora	25.160	1983	16.500.000	Έλληνες
Sunny Spanker	21.355	1982	7.375.000	Κινέζοι
Fittonia	18.795	1977	4.200.000	Κινέζοι
Marine Flower	27.213	1975	4.800.000	Έκουαδόρ
Fareast Amber	20.814	1973	3.150.000	Έλληνες
Conception	17.509	1977	4.000.000	—
Mosbay	24.732	1979	8.000.000	—
Dan Fir	127.588	1973	10.800.000	—
Toyo Prosperity	58.388	1980	13.550.000	Λονδρέζοι
Cockrow	37.660	1971	3.800.000	Έλληνες
Lake Shidaka	27.066	1974	12.000.000	—
Besor	60.740	1976	—	N. Άμερικη



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215
151 24 AMAROUSION

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

Penbreizh	44.363	1982	enblock	—
Trinidad	44.363	1982	23.000.000	Βραζιλιάνοι
Western Pal	32.409	1983	12.300.000	Κινέζοι
Sanko Coral	39.345	1984	16.300.000	N. Αφρική

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Agios Nikolaos I	1.800	1970	1.050.000	Τούρκοι
Ambra Blue	90.146	1981	29.500.000	"Ελληνες
Nichihara	237.365	1973	11.500.000	"Ελληνες
Seawind II	66.728	1978	14.000.000	Ιταλοί
Valencia	151.805	1977	15.000.000	"Ελληνες
Glefi I	50.272	1977	32.000.000	Έλβετοί
Glefi II	50.272	1985	32.100.000	Έλβετοί
Halifax	57.375	1979	16.000.000	Ευρωπαίοι
Podunavlje	3.556	1967	—	Μαλτέζοι
Satsuma	258.063	1976	27.500.000	—
Oriental Leo	6.769	1985	7.500.000	N. Αμερική
Ocean Carrier	123.999	1975	11.750.000	Τούρκοι
Donau	30.900	1985	50.000.000	"Ελληνες
Kosmos Mariner	268.112	1979	35.000.000	Νορβηγοί
Neptun Leo	96.548	1977	15.500.000	Αμερικανοί
Manhattan	—	—	—	—
Prince	87.060	1974	10.500.000	Αμερικανοί
Atlas Mariner	39.821	1982	22.500.000	Νορβηγοί
Vendela	424.000	1976	48.000.000	Σαουδάραβες
Golar Jane	150.000	1989	45.000.000	Ιταλοί
Golar Colleen	150.000	1989	45.000.000	Ιταλοί
Magic Mercury	20.757	1974	5.000.000	Αμερικανοί
Nyhorn	31.000	1975	11.000.000	"Ελληνες
Nyholt	31.000	1975	11.000.000	"Ελληνες
Ambra Harrier	124.269	1974	12.500.000	Κινέζοι
Donna Rita	50.500	1984	27.000.000	Ιταλοί
Golden Oak	8.647	1980	8.500.000	—
Shoun Emperor	6.710	1983	5.500.000	—
Ocean Commander	124.009	1975	11.750.000	Τούρκοι
Halifax	56.469	1979	17.000.000	Marc Rich
U.N. Trader	31.529	1975	7.750.000	"Ελληνες
Wilomi Eira	80.000	1991	50.500.000	Ιταλοί
Happy	—	—	—	—
Commander	223.426	1972	10.600.000	"Ελληνες
Onoba	155.000	1977	17.450.000	Φιλανδοί
Yorktown Sea	78.060	1969	4.800.000	—
Happy Tine	130.363	1974	12.600.000	Νορβηγοί
Martontree	112.745	1975	15.000.000	Ιταλοί
Giovanna	30.609	1974	7.250.000	Ιταλοί

Τουηντέκερς:

Epimelia	15.175	1970	1.100.000	—
----------	--------	------	-----------	---

Nata	14.960	1977	—	—
Pedro C	14.800	1976	2.700.000	"Ελληνες
Adam Mickiewicz	17.245	1979	7.000.000	Κινέζοι
Char Ming	23.300	1983	8.250.000	Κινέζοι
CMB Quellin	20.597	1977	enblock	—
Merzario Belgio	17.968	1977	18.000.000	Βενεζουέλα
Char Hwa	23.300	1983	8.500.000	Κινέζοι
Gerona	16.270	1973	2.500.000	Τούρκοι
Panormos	—	—	—	—
Victory	15.173	1969	1.200.000	A. Ανατολή
Lake Superior	16.030	1969	900.000	"Ελληνες

Διάφορα:

Iris Leonhardt	5.867	1970	1.100.000	"Ελληνες
Marlow	718	1971	390.000	"Ελληνες
Oswiecim	3.420	1966	—	"Ελληνες
Sofoula	6.200	1976	2.200.000	—
Kometa - 27	Hydro-foils	—	enblock	—
Kometa - 28	»	—	400.000	—
Kometa - 40	»	—	250.000	Ceres
Kurashima Maru	8.471	1983	11.500.000	—
Southern Gross	15.371	1975	4.000.000	—
Katwijk	13.348	1971	1.850.000	Σιγκαπούρη
Nikolas K.	9.695	1969	—	"Ελληνες

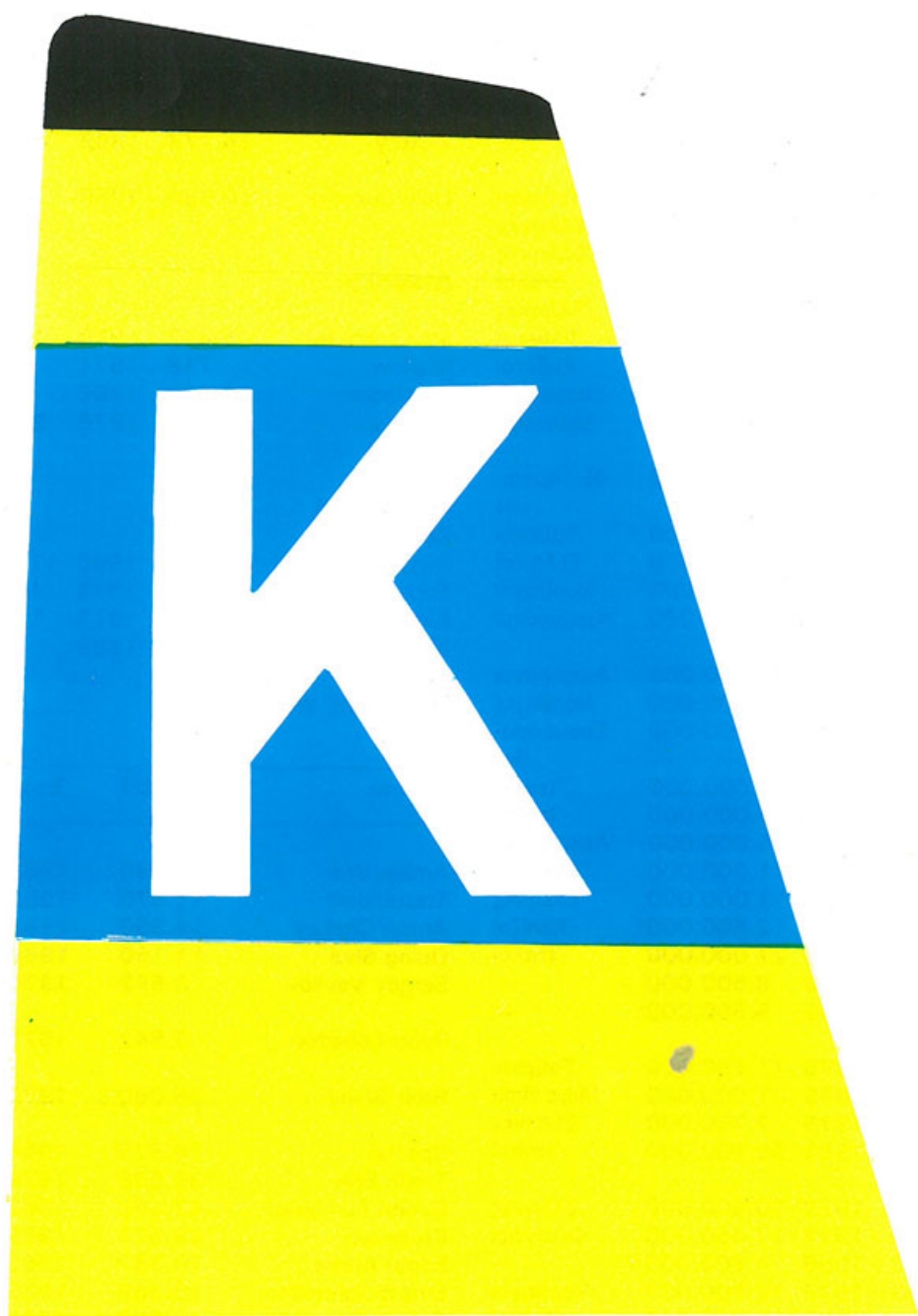
Πωλήσεις για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή US\$ /LDT	
Amber Star	6.090	1965	175	Πακισταν
Trattendorf	11.870	1962	200	Ινδοί
Anton Chekov	14.390	1968	—	—
Quing Shui	11.150	1964	190	—
Sergey Vavilov	3.642	1975	190	Μεταπράτες
Piotr Lebedev	3.642	1975	190	Μεταπράτες
Stolt Sheaf	25.060	1972	170	Ταϊλάνδη
Special	16.875	1968	175	Πακισταν
Trade Star	138.538	1970	180	—
Dimitri Furmanov	12.585	1966	186	Ινδοί
Krusevac	39.674	1966	175	Ινδοί
Edgar Andre	10.387	1962	enblock	Incom
Ernest Schneiller	10.369	1963	enblock	Incom
Georg. Schumman	10.300	1966	2.600.000	Incom
Splendor	52.589	1963	—	Μπαγκλαντές
Agip Abruzzo	183.522	1972	120	Μεταπράτες

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ



Athenian Group of Companies

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

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

«Πρόληψη άτυχημάτων στην θαλάσσια αλιεία»

ΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΕΟΚ - ΙΝΜΕΡ

Του κ. Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ

Πραγματοποιήθηκε από την ΕΟΚ και τό ΙΝΜΕΡ τό Β' μέρος του εκπαιδευτικού κ. Γ. Μαρκογιάννη Γεν. Διευθυντού Εύρωπαϊκού Ίνστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας συνεδρίου για την πρόληψη των άτυχημάτων στην θαλάσσια αλιεία, στη Βρεττάνη της Γαλλίας την πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου, 1991.

Στό συνέδριο έπισημάνθηκαν τά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας αλιείας και τά προβλήματα που θέτουν την έπιδημιολογική ανάλυση των εργατικών άτυχημάτων ενώ τονίσθηκε ότι ή αλιεία είναι μία δραστηριότητα μέ ύψηλό ποσοστό κινδύνων, μέ ιδιόμορφους ρυθμούς εργασίας και διαβίωσης καθώς και έξαιρετικά έτερογενής ως προς την όργάνωση του επαγγέλματος, την συγκρότηση των σολίκων και τά ασκούμενα επαγγέλματα και τίς ζώνες αλιεύσεων.

Παράλληλα ύπογραμμίσθηκε ότι ή δραστηριότητα του πληρώματος ενός αλιευτικού σκάφους όργανώνεται γύρω από τό χειρισμό του αλιευτικού έξοπλισμού, την έπεξεργασία των αλιευμάτων και τίς λοιπές εργασίες (φυλακή, συντήρηση και λειτουργία του σκάφους, καθώς και εργασίες έσωτερικής όργάνωσης).

Στό Συνέδριο δόθηκε ή εικόνα της σημερινής κατάστασης της έλληνικής αλιείας και έπροτάθησαν μέτρα για την έπίλυσή τους ενώ συνεζητήθησαν και άλλα μέτρα για θέματα που άφορούν κυρίως στην πρόληψη των άτυχημάτων.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΘΕΜΑΤΩΝ

Τά θέματα που αναπτύχθηκαν στό συνέδριο και άφορούν στά εργατικά άτυχήματα στά αλιευτικά πλοία είναι:

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΟΚ

α) Κατανομή των εργατικών άτυχημάτων ανάλογα μέ τίς δραστηριότητες στό κατάστρωμα.

β) Κατανομή των εργατικών άτυχημάτων σύμφωνα μέ τά άμεσα αίτια και

τά σημεία που σημειώνονται οι βλάβες.

γ) Συμπεράσματα από την ανάλυση των στοιχείων αυτών.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

— ανάλυση των διεθνών διατάξεων
— χειρισμοί και μηχανές
— εργονομική προσέγγιση
— προστασία και προστατευτικά μέτρα

— ασφαλής σχεδιασμός των κυκλωμάτων χειρισμού
— ειδικά μέτρα ασφάλειας
— συνθήκες διαβίωσης
— συμπεράσματα
— προτάσεις.

ΕΡΓΑΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ

— στην ξηρά / διαδρομή
— έπιβίβαση / άποβίβαση
— προετοιμασία του αλιευτικού έξοπλισμού
— εργασίες συνεργείου
— έλιγμοί πρόσδεσης — άνυψωτικά μηχανήματα
— έπεξεργασία ψαριού
— άλλες δραστηριότητες (στό μαγειρείο, κατά την φυλακή κλπ.).

ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

— ανάλογα μέ την θέση του σκάφους και την συνήθη διάρκεια ταξιδιού.
— ανάλογα μέ τίς επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες.
— ανάλογα μέ τίς δραστηριότητες και τά άμεσα αίτια.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΙΑΤΡΙΚΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

1. Λειτουργία του C.C.M.M.
2. άπολογισμός δραστηριότητας των τελευταίων έτών
— 3. ανάλυση περιπτώσεων:
α) είδος κλήσεων
β) κατανομή σκαφών
γ) κατανομή των άσθενειών.

4. ανάλυση των διαφόρων κατηγοριών

5. ανάλυση των παθολογικών συμπτωμάτων

6. ανάλυση των θεραπευτικών άγωγών που ύποδείχθηκαν

7. ανάλυση των παθολογικών συμπτωμάτων ανά είδος αλιείας

8. ανάλυση της μεταφοράς άσθενών από τό σκάφος.

ΠΡΟΛΗΨΗ

Πρέπει νά δοθεί προτεραιότητα στην μελέτη της ασφάλειας των ναυτικών κατά την διάρκεια της έκτέλεσης των χειρισμών ή όποία πρέπει νά στρέφεται προς δύο κατευθύνσεις;

1) την ένσωμάτωση της ασφάλειας στο σχεδιασμό του καταστώματος εργασίας και στίς τεχνικές αλιείας που έφαρμόζονται

2) την προσαρμογή των διατάξεων άτομικής προστασίας σέ όρισμένες θέσεις εργασίας.

ΘΟΡΥΒΟΣ

Κατά τό ταξίδι ό ναυτικός — αλιεύς ύπόκειται σέ συνεχείς θορύβους τόσο κατά την εργασία του όσο και κατά την ώρα του φαγητού και της άνάπαυσης.

Ή πρόληψη πρέπει νά προσανατολιστεί άρχικά στίς έξής τρεις κατευθύνσεις:

α) στην συστηματική καταστολή των θορύβων στην πηγή τους

β) στό ναυπηγικό σχεδιασμό του σκάφους.

γ) στην μόνωση των πηγών θορύβου και των χώρων ένδιαίτησης.

ΦΩΤΙΣΜΟΣ

Ό φωτισμός ενός αλιευτικού σκάφους πρέπει νά ίκανοποιεί τίς ακόλουθες προδιαγραφές:

— Έπαρκής φωτισμός όλου του πεδίου εργασίας, δηλαδή της ζώνης εργασίας αλλά και του γύρω χώρου που πρέπει νά διακρίνονται οι λεπτομέρειες (ή θάλασσα στό πίσω μέρος του σκάφους, σύστημα πάνω στό όποιο κινείται τό βίντσι του διχτυού, τροχα-

λίες και συρματόσχοινα σε ύψος).

— Ένισχυμένος φωτισμός των επικίνδυνων σημείων έργων όπως των δοκών, των βαρούλκων χειρισμών και του χώρου κοντά στην εξέδρα του διχτυού.

— όχι έκτυφλωτικός φωτισμός. Τό σημείο αυτό είναι σημαντικό για τα άτομα που εκτελούν βάρδια στην γέφυρα και για τον χειριστή του βαρούλκου όπως επίσης και για όλους τους ναυτικούς.

Μία μεγάλη αντίθεση λαμπρότητας συνεπάγεται κούραση του όπτικού νεύρου και για δυσκολίες προσαρμογής του, όταν ο ναυτικός βρεθεί σε μία λιγότερο φωτισμένη περιοχή και κυρίως όταν πρέπει να αναλάβει βάρδια στη γέφυρα.

Στην περίπτωση αυτή, οι διάδρομοι και οι σκάλες θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν σαν χώροι μετάβασης όπου το πέρασμα από τους χώρους εργασίας που είναι καλά φωτισμένοι, στην γέφυρα που είναι σκοτάδι, θα γίνεται σταδιακά.

Τέλος, ο σωστός σχεδιασμός της εγκατάστασης και η χρήση των κατάλληλων υλικών δεν αρκούν για να εξασφαλίσουν συνεχώς καλές συνθήκες φωτισμού για τον σκοπό αυτό είναι απαραίτητη η καλή και συστηματική συντήρηση των πηγών φωτισμού.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

— Προέχει η διάδοση των αποτελεσμάτων στους εκπαιδευτές για μία αντικειμενικότερη γνώση των εργατικών ατυχημάτων στην θαλάσσια αλιεία.

— Κρίνεται σημαντικότερη η χρήση οπτικοακουστικών μέσων (μέ την μορφή συναρμολόγησης διαφανειών με σχόλια) που να αναλύουν τις διαφορές φάσεις εργασίας πάνω στο σκάφος και να επεξηγούν τις πιο επικίνδυνες καταστάσεις.

— Τό σύνολο των εκπαιδευτικών μέσων να τεθεί στην διάθεση των εκπαιδευτών που θα πρέπει να καταρτίσουν στις νέες τεχνικές ασφάλειας (συστηματική προσέγγιση κλινική ανάλυση ατυχημάτων).

ΕΡΕΥΝΑ

Προέχει να συνεχιστούν στα επόμενα έτη οι έρευνες σε Ευρωπαϊκό επίπεδο για την βελτίωση της εκμετάλλευσής τους.

Θα πρέπει αφ' ενός μέρους, να πειστούν τα κράτη που συμμετείχαν εν μέρει ή δεν συμμετείχαν καθόλου να αναλάβουν τό δύσκολο αυτό έργο, αφ' ετέρου δέ να προσπαθήσουν ώστε όλα τα είδη αλιείας να μπορούν να γίνουν αντικείμενο έρευνας.

Νά δοθεί προτεραιότητα στην ανάλυση των διαφόρων περιστατικών που παρατηρήθηκαν σχετικά με την εργασία σε διάφορα είδη σκαφών (οργάνωση εργασίας, τρόποι λειτουργίας, συνθήκες εργασίας κλπ.).

Νά επιδιωχθεί όσο τό δυνατόν λεπτομερέστερη αξιολόγηση του φόρτου εργασίας των ναυτικών που αντιμετωπίζουν ιδιάζοντες ρυθμούς εργασίας στην αλιεία.

Θα πρέπει να γίνει λεπτομερής κλινική ανάλυση ορισμένων εργατικών ατυχημάτων:

— ατυχήματα κατά χειρισμούς του αλιευτικού εξοπλισμού,

— ατυχήματα στους δοκούς, πτώση στην θάλασσα.

Η κατάρτιση στην κλινική ανάλυση των εργατικών ατυχημάτων και στις σύγχρονες τεχνικές ασφάλειας (συστηματική προσέγγιση, επιδημιολογία) των ατόμων της Διοίκησης που είναι επιφορτισμένα με την έρευνα θα ήταν θετικότερη για την υποβοήθηση των εξειδικευμένων ερευνητικών ομάδων.

Η αλιεία μας είναι κλάδος της αγροτικής οικονομίας που συμμετέχει με μικρό σχετικά ποσοστό στην Εθνική μας Οικονομία, παρ' όλο που την φύση των προϊόντων της κατέχει μία ξεχωριστή σημασία.

Ο αλιευτικός κλάδος σε όλες τις χώρες μέλη της ΕΟΚ έχει εκσυγχρονιστεί και αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς, δημιουργώντας ένα χωρίς προηγούμενο πλαίσιο ανταγωνισμού στην παραγωγή, στην διακίνηση, στην έμπορία, στο κόστος παραγωγής, στην τυποποίηση, στην έρευνα και την διαχείριση των αλιευτικών αποθεμάτων, ενώ στη χώρα μας η αλιεία βρίσκεται σε στασιμότητα.

Η αλιευτική παραγωγή και τό ακαθάριστο αλιευτικό εισόδημα βρίσκονται στα ίδια επίπεδα εδώ και 25 χρόνια, οι εισαγωγές αλιευμάτων για την κάλυψη των αναγκών έχουν αυξηθεί κατά 100%.

Ο αριθμός των εργαζόμενων ψαράδων που απασχολούνται στην αλιεία κάθε χρόνο μειώνεται κατά 1,5% περίπου ενώ στα τελευταία 20 χρόνια συνολικά οι εργαζόμενοι στην αλιεία μειώθηκαν κατά 33,3%.

Έχουμε μία συνεχιζόμενη τάση για εγκατάλειψη του επαγγέλματος που ξεπερνάει όλους τους κλάδους της Αγροτικής Οικονομίας, και οφείλεται στο διαρκώς συρρικνούμενο αλιευτικό εισόδημα, την αύξηση του κόστους παραγωγής των αλιευμάτων, την έλλειψη των απαραίτητων μέσων παραγωγής, την περιορισμένη παραγωγικότητα, τον όξυ ανταγωνισμό αλλά και την έλλειψη μέτρων ενθάρρυνσης της αλιευτικής δραστηριότητας.

Υπάρχει αύξηση της συμμετοχής στην παραγωγή των μεγαλύτερης ηλικίας ψαράδων, με αντίστοιχη μείωση των νεωτέρων και πολύ μεγαλύτερη

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»

μείωση των νέων που πρωτοπαίνουν στην παραγωγή.

Από τα **σοβαρότερα προβλήματα** στον κλάδο της αλιείας είναι η **έλλειψη του απαραίτητου σύγχρονου τεχνολογικού εξοπλισμού**.

Στό σύνολο του αλιευτικού στόλου τουλάχιστον τό 45% αποτελείται από γερασμένα σκάφη ηλικίας άνω των 20 ετών. Τό 40% έχει ανεπαρκή εξοπλισμό και τό 11,2% μπορεί νά ανταποκριθεί στις σύγχρονες ανάγκες της αλιείας.

Η **παραγωγικότητα** της εργασίας στον κλάδο αλιείας βρίσκεται σέ πολύ χαμηλά επίπεδα.

Η μέση ετήσια ανά σκάφος απόδοση στή χώρα μας είναι έπτά τόννους όταν στήν Όλλανδία φτάνει τούς 50 τόννους.

Η χαμηλή παραγωγικότητα οφείλεται στήν έλλειψη του απαραίτητου σύγχρονου τεχνολογικού εξοπλισμού, στήν έλλειψη σχεδιασμού και προγραμματισμένης διαχείρισης του αλιευτικού πλοίου, έρευνητικής και εκπαιδευτικής ύποστήριξης συλλογικής παραγωγικής δραστηριότητας.

Τεράστια είναι τά **προβλήματα** της έμπορίας και διακίνησης των αλιευ-

μάτων, στίς περισσότερες περιοχές της χώρας δέν γίνεται ό απαραίτητος έφοδιασμός.

Τό μεγαλύτερο ποσοστό της ντόπιας παραγωγής διακινείται μέ τήν μεσολάβηση του χονδρεμπορίου που δρᾷ ανεξέλεγκτα και κερδοσκοπικά, καθορίζοντας τήν ποσότητα της παραγωγής, τά είδη αλιευμάτων και τίς τιμές αγοράς από τόν παραγωγό και τήν τιμή πώλησης στόν καταναλωτή.

Οί κρατικές ιχθυόσκαλες που υπάρχουν γιά διευκολύνουν τήν προώθηση της παραγωγής των ψαράδων, έχουν μετατραπεί σέ όρμητήρια των μεγαλεμπόρων και σέ κέντρα ρύθμισης όλόκληρης της έμπορίας από αυτούς.

Ο τομέας **μεταποίησης** είναι ύποτυπώδης.

Οί δέκα μικρές βιοτεχνίες γιά τήν τυποποίηση των αλιπάστων και οί τρείς μικρές βιομηχανίες ιχθυοκονσερβών περιορίζονται στήν έπεξεργασία του 1,5% της συνολικής παραγωγής.

Βασικό χαρακτηριστικό της αλιείας στήν χώρα μας είναι η άνυπαρξία σχεδιασμού, τόσο στήν άσκηση της παραγωγής δραστηριότητας, τήν διαχείριση των αλιευτικών πόρων, τήν έπισημονική τεχνική και έρευνητική ύ-

ποστήριξη όσο και στήν έφαρμογή προγραμμάτων μέ προοπτική τήν ανάπτυξη σέ όφελος των άπασχολουμένων στον κλάδο και της οίκονομίας της χώρας.

ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

— "Ιδρυση σχολής αλιείας έτσι ώστε οί νέοι ψαράδες νά είναι γνώστες της σύγχρονης τεχνολογίας σέ συνδυασμό μέ τήν αλιευτική έμπειρία.

— Ν' αναβαθμιστεί ό ρόλος και η συμμετοχή του έπιστημονικοτεχνικού και έρευνητικού δυναμισμού σέ όλη τήν αλιευτική δραστηριότητα.

— "Ιδρυση έθνικού φορέα είσαγωγής και παραγωγής αλιευτικών μέσων και εργαλείων.

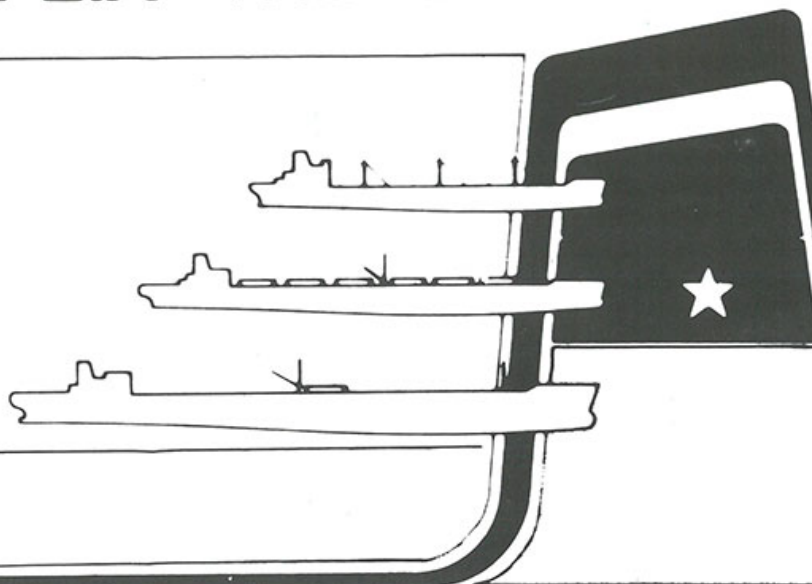
— Έκπόνηση προγράμματος χαρτογράφησης αλιπέδων και έρευνας των προβλημάτων και δυνατοτήτων των θαλασσίων και έσωτερικών νερών μέ προοπτική τήν μακροπρόθεσμη διαχείριση του αλιευτικού πλούτου.

— Δημιουργία ύποδομής γιά τήν έμπορία και τήν τυποποίηση των έποχικών αλιευμάτων.

— Καθορισμός ζωνών αλιείας.

Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ

Ναυτική Κύπρος 1991

Μεταξύ 23 και 25 Σεπτεμβρίου 1991 θα πραγματοποιηθεί στο Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο της Λευκωσίας το ναυτιλιακό σεμινάριο με την επωνυμία «Ναυτική Κύπρος 1991».

Πρόκειται για το δεύτερο ναυτιλιακό σεμινάριο που θα πραγματοποιηθεί στη Κύπρο, το πρώτο έγινε το 1989 και σημείωσε πολύ μεγάλη επιτυχία.

Τήν παραμονή της έναρξης των εργασιών του τριήμερου σεμιναρίου, ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Βασιλείου θα δεξιωθεί τους συνέδρους στο Προεδρικό Μέγαρο, ενώ το πρωί της Δευτέρας 23 Σεπτεμβρίου κ. Βασιλείου θα κηρύξει την έναρξη των εργασιών του «Maritime Cyprus 1991». Στη συνέχεια θα καλωσορίσει τους συνέδρους ο ύπουργός Συγκοινωνιών και Έργων κ. Παύλος Σαββίδης, ενώ ο κ. Ζήνων Κατσουρίδης, πρόεδρος του σεμιναρίου και σύμβουλος του Προέδρου της Δημοκρατίας για ναυτιλιακά θέματα θα εκφωνήσει την έναρκτήρια ομιλία του σεμιναρίου.

Στό συνέδριο θα παρευρεθούν και θα μιλήσουν εξέχουσες προσωπικότητες της διεθνούς ναυτιλίας όπως ο γεν. γραμματέας του International Maritime Organization κ. William A. O'Neil, ο πρόεδρος της Ίντερτάνκο, ο πρόεδρος του International Shipping Federation και ο πρόεδρος του Federation of American Controlled Shipping.

Συνολικά με 14 εισηγητές από τους οποίους οι 12 είναι ξένοι, όλοι γνωστοί στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο η Κύπρος φιλοδοξεί να αποτελέσει για το τριήμερο 23-25 Σεπτεμβρίου το

κέντρο των διεθνών ναυτιλιακών μελετών και συζητήσεων.

Με στόχο να συζητηθούν θέματα διεθνούς ενδιαφέροντος οι εισηγήσεις θα καλύψουν τα ακόλουθα:

— Ο ρόλος των νηογνωμών στην αναβάθμιση της ασφάλειας των πλοίων και των κανονισμών για την πρόληψη της ρύπανσης.

— Οι συνθήκες της αγοράς και οι τάσεις στη ναυτιλία των δεξαμενοπλοίων.

— Τα τάνκερς, η πρόληψη από την ρύπανση και η ευθύνη του πλοιοκτήτη.

— Η Ναυτιλία στη δεκαετία του '90. Όπως τη βλέπει ένας πλοιοκτήτης από το Χόγκ Κόγκ.

— Η Χρηματοδότηση της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας.

— Η ασφάλιση των πλοίων στη δεκαετία του '90.

— Η Κυπριακή σημαία όπως την βλέπει ένας Αμερικανός πλοιοκτήτης.

— Η Κυπριακή Ναυτιλία στη δεκαετία του '90.

— Η επάνδρωση των πλοίων την επόμενη δεκαετία.

Είναι γεγονός και δέν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής των ναυτιλιακών μας παραγόντων, ότι η Κύπρος θα αναβαθμίσει ακόμη περισσότερο τον ήγετικό ρόλο της στα διεθνή ναυτιλιακά πράγματα, ένα ρόλο που συνεχώς τον ενισχύει με την εξελισσόμενη θεσμική και τεχνική υποδομή της.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με στοιχεία που δόθηκαν στη δημοσίευσή τα πρόσφατα, η Ναυτιλιακή Βιομηχανία της Κύπρου έχει συνεισφέρει το

1990 περισσότερα από 20 εκατομμύρια λίρες στην οικονομία του νησιού ποσό το οποίο αναλύεται σε 17,6 εκατ. λίρες από τα έσοδα δραστηριοποίησης ναυτιλιακών εταιριών και 2,5 εκατ. λίρες από έμμεσα εισοδήματα, όπως έμβασματα ξενιτεμένων ναυτικών, συμβόλαια συντεχνιών και ξένων έπισκεπτών που είχαν σχέση με ναυτιλιακές υποθέσεις, ενώ ο αριθμός των εγκατεστημένων στην Κύπρο υπεράκτιων επιχειρήσεων που παρέχουν ναυτιλιακές υπηρεσίες έχει διπλασιαστεί από το 1988 σε 60.

Ήδη ενδιαφέρον για συμμετοχή στο σεμινάριο έχουν εκδηλώσει διευθυντές και πρόεδροι διεθνών οργανισμών, ναυτιλιακών εταιριών και πολυεθνικών εταιριών πετρελαίου, ασφαλιστές, τραπεζίτες, νομικοί σύμβουλοι μεγάλων εταιριών, δικηγόροι και λογιστές, από 30 και πλέον χώρες.

Αξίζει ακόμη να επισημανθεί ότι για τη προετοιμασία και την επιτυχία του σεμιναρίου συγκροτήθηκε Οργανωτική Επιτροπή εδώ και ένα μισό χρόνο με πρόεδρο τον κ. Ζήωνα Κατσουρίδη, και μέλη λειτουργούς του τμήματος Έμπορικης Ναυτιλίας, του ύπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, του ύπουργείου Οικονομικών, της Κεντρικής Τράπεζας και τον πρόεδρο του Cyprus Shipping Council.

Τέλος, παράλληλα με το σεμινάριο στον εκθεσιακό χώρο του Συνεδριακού Κέντρου διάφορες εταιρίες θα μπορούν να προβάλουν τις υπηρεσίες τους με δικά τους περίπτερα.

**International
TAGAROPULOS, S. A.**

**(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL**

Main office: CRISTOBAL/COLON

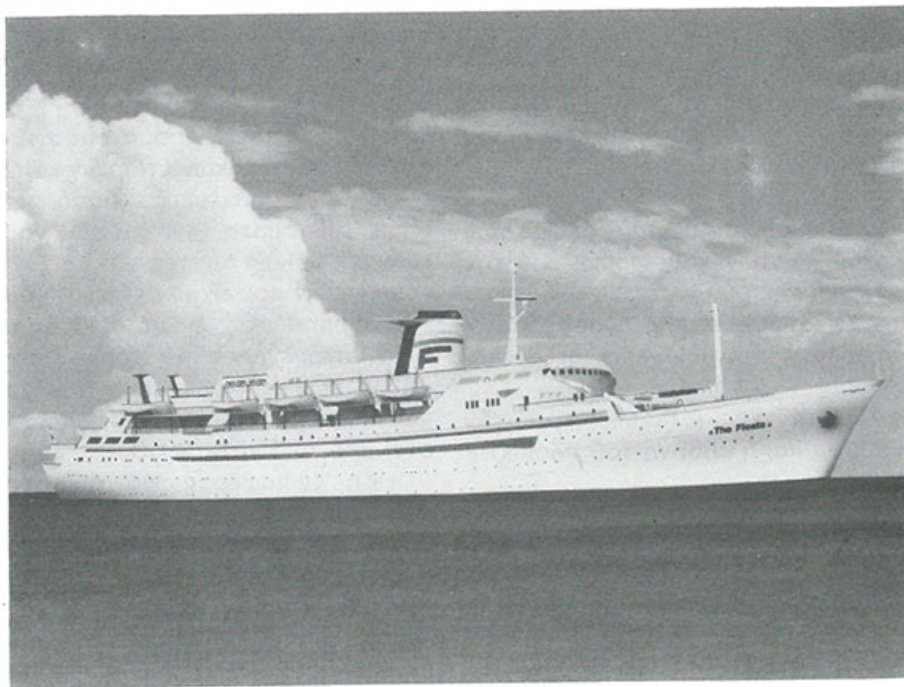
Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

«THE FIESTA» - ΤΟ ΝΕΟ ΑΠΟΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ



κρουαζιεροπλοίου στις απαιτήσεις της SOLAS και των διεθνών συμβάσεων ασφαλείας.

Όταν περατωθούν οι εργασίες μετασκευής ή δυναμικότητας του θα ανέρχεται σε 800 επιβάτες (700 σε δίκλινες καμπίνες, πλέον 100 σε πτυσσόμενα κρεβάτια) όλες με ιδιόχρηστους χώρους υγιεινής, και θα διαθέτει τραπεζαρία χωρητικότητας 400 επιβατών, σαλόνι 340 ατόμων με δυνατότητα φιλοξενίας καλλιτεχνικών προγραμμάτων, καθώς και συνεδριακών εκδηλώσεων, πέντε μπάρ, δισκοθήκη, πισίνα και σύγχρονο γυμναστήριο.

Επίσης για τη διεξαγωγή σεμιναρίων έχει προβλεφθεί ή ύπαρξη όπτικοακουστικού εξοπλισμού καθώς και δορυφορική επικοινωνία για τη χρήση επιβατών και πληρώματος.

Η έσωτερική διακόσμηση του «Fiesta» έχει ανατεθεί στο διεθνώς πλέον αναγνωρισμένο οίκο A. & M. Κατζουράκη, που έδρευε στην Αθήνα και έχει σχεδιάσει με απόλυτη επιτυχία τους έσωτερικούς χώρους κρουαζιεροπλοίων των εταιριών Χανδρή (Celebrity Cruises), της Royal Cruise Line και της Ocean Cruise Line.

Ακόμη πρέπει να σημειωθεί ότι το «Fiesta» για το μέγεθός του διαθέτει ένα πολύ ευρύχωρο ανοικτό κατάστρωμα για τους επιβάτες του, το οποίο διαμορφώνεται ήδη, σε έναν ιδιαίτερο ευχάριστο χώρο πλήρως προστατευμένο με ειδικά τοιχώματα.

Τά εβδομαδιαία προγράμματα της Fiesta Cruises για την άνοιξη και το φθινόπωρο του 1992, με άφετηρία τη Γένοβα, περιλαμβάνουν προσεγγίσεις στη Βιλφράνς, Ίμπιζα, Γιβραλτάρ, Καδίξ, Λισσαβώνα, Ταγγέρη, Μάλαγα και Μινόρκα, ενώ εναλλακτικά το καλοκαίρι οι προγραμματισμένες κρουαζιέρες περιλαμβάνουν προσεγγίσεις στη Βιλφράνς, Βαρκελώνη, Μινόρκα, Τυνησία, Μάλτα, Παλέρμο και Κάπρι.

Με το νέο, δεύτερο της πλοίο η Festival Shipping εισέρχεται δυναμικά στο χώρο των διεθνών περιηγήσεων διεκδικώντας με πλοία υψηλών απαιτήσεων ένα μερίδιο από την γορά της Μεσογείου, η οποία αν και φέτος παρουσίασε πτώση κατά 40% έναντι της περυσινής περιόδου, αναμένεται ότι θα βελτιωθεί αισθητά από τον επόμενο χρόνο.

Τόν Μάιο του 1992 αρχίζουν τα προγράμματα κρουαζιερών της Festival Cruises με το υψηλής στάθμης κρουαζιερόπλοιο «The Fiesta» που αποκτήθηκε πρόσφατα από την Bermuda Star Line και έκτελούσε διεθνείς περιηγήσεις με το όνομα «Vera Cruz».

Τό εικονιζόμενο κρουαζιερόπλοιο δυναμικότητας 800 επιβατών διαχειρίζεται η εταιρία Festival Shipping & Tourist Enterprises η οποία έδρευε στον Πειραιά και το πλοίο έχει νηολογηθεί στον Παναμά.

Η εταιρία Festival Shipping διαχειρίζεται επίσης το πολυτελές κρουαζιερόπλοιο «The Azur» το οποίο είναι ναυλωμένο από το 1987 στον Όμιλο Χανδρή και είναι ευρύτατα γνωστό από της υψηλής στάθμης κρουαζιέρες που εκτελεί στο χώρο της Μεσογείου.

Η πολυετής χρονοναύλωση του «Azur» ολοκληρώνεται τόν Ιούνιο του 1994, και μετά το πλοίο θα ένταχθεί πιθανότητα στα προγράμματα της Festival Cruises, της οποίας οι κρουαζιέρες έχουν προγραμματισθεί να αρχίσουν στις 6 Μαΐου 1992, από τη Γένοβα με το «Fiesta», το οποίο κατά τόν προσεχή χειμώνα θα έκτελεσει περιηγητικά ταξίδια στην Καραϊβική, ναυλωμένο από το μεγάλο Καναδικό ταξιδιωτικό οργανισμό Regent Holidays.

Για να ανταποκριθεί στις υψηλές στάθμης προγραμματισμένες κρουαζιέρες του το «Fiesta» εκτελεί τη περίοδο αυτή έκτεταμένες εργασίες πλήρους ανακαίνισης στο Πέραμα, προϋπολογισμού δαπάνης περί των 20 εκατ. δολλαρίων, στις οποίες περιλαμβάνεται η πλήρης συμμόρφωση του

Metalock

Voyage Repairs

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



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

BRASIL

for all Brasil

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

CASE No. A77/89 THE SUPREME COURT OF SOUTH AFRICA (DURBAN AND COAST LOCAL DIVISION)

Τό Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο τής Νότιας Αφρικής (τμήμα Ντῶρμπαν καί τοπικῶν παραλίων) ἀσκώντας τή ναυτική δικαιοδοσία του, ἐξέδωσε τήν ὑπ' ἀριθ. Α 77/89 ἀπόφαση στήν ὑπόθεση μεταξύ τῶν Dias Compania Naviera S.A. (ἐνάγων) καί Mohamed Ahmed Aly (πρῶτος ἐναγόμενος), Tamis Maritime Co. S.A. (δεύτερος ἐναγόμενος) καί Chase Manhattan Bank (τρίτος ἐναγόμενος).

Ἡ ἀπόφαση ὀρίζει περιληπτικά τά ἑξῆς:

— Ὁ Ἐνάγων ἀναγνωρίζεται ὅτι ἦταν κύριος τοῦ πλοίου «Δίας» (ἄλλως γνωστοῦ ὡς «Al Kaziemah» κατὰ τόν χρόνο πού τό πλοῖο πωλήθηκε σύμφωνα μέ τή Δικαστική ἀπόφαση τής 7ης Δεκεμβρίου 1989 (ὑπόθεση ἀρ. Α77/89) καί ἐδικαιοῦτο τήν κατοχή τοῦ πλοίου.

— Τό αἶτημα τοῦ ἐνάγοντα γιά ἀποζημίωση κατὰ τοῦ πρώτου ἐναγομένου ἀπορρίπτεται.

— Τό αἶτημα τοῦ ἐνάγοντα ἐναντίον τοῦ πρώτου καί τοῦ δευτέρου ἐναγομένων γιά ἀπόδοση λογαριασμοῦ ἀπορρίπτεται.

— Ἡ ἀνταγωγή τοῦ πρώτου ἐναγομένου γιά ἀποζημίωση ἀπό κακόπιστες διαδικασίες καί κατάσχεση τοῦ πλοίου χωρίς εὐλογη αἰτία ἀπορρίπτεται.

— Ἡ ἀνταγωγή τοῦ πρώτου ἐναγομένου γιά βελτιώσεις γίνεται δεκτή καί ὀρίζεται ὅτι ὁ ἐνάγων εἶναι ὑποχρεωμένος νά ἀποζημιώσει τόν πρῶτο ἐναγόμενο γιά ἐπισκευές καί βελτιώσεις πού εὐλόγα καί ἀναγκαῖα διενεργήθηκαν ἀπό τόν ἴδιο στό πλοῖο «Δίας» κατὰ τήν χρονική περίοδο 17/3/1988 ἕως 19/6/1989.

— Τό ὕψος αὐτῆς τῆς ἀποζημίωσης

εἶτε θά εἶναι ἴσο μέ τό ποσό κατὰ τό ὁποῖο αὐξήθηκε ἡ τιμή τοῦ πλοίου λόγω τῶν προαναφερθέντων ἐπισκευῶν καί βελτιώσεων εἶτε ἴσο μέ τό πραγματικό ποσό τῶν ἐξόδων πού ἀναγκαίως καί εὐλόγως ξοδεύτηκε ἀπό τόν ἴδιο γιά τήν διεκπεραίωση αὐτῶν τῶν ἐπισκευῶν καί βελτιώσεων καί θά καθορίζεται ἀνάλογα μέ τό πῶς ἀπό τά προαναφερθέντα ποσά θά εἶναι τό μικρότερο. Κοινή συναινέσει τό θέμα τοῦ ποσοῦ ἐκκρεμεῖ.

— Ὅσον ἀφορᾷ τήν εἰδοποίηση τοῦ δευτέρου ἐναγομένου ἐναντίον τοῦ τρίτου ἐναγομένου αὐτή γίνεται δεκτή γιά πληρωμή ποσοῦ ὕψους 800.000 δολλ. ΗΠΑ μαζί μέ τούς τόκους. Καί στίς δύο πλευρές δίδεται τό δικαίωμα νά προσκομίσουν ἀποδείξεις ἢ νά παρουσιάσουν ἐπιχειρήματα ὅσον ἀφορᾷ τό ἐπιτόκιο πού ὁ δεύτερος ἐναγόμενος δικαιούται στό κεφάλαιο καθώς καί τήν ἡμερομηνία ἀπό τήν ὁποία ὁ τόκος θά ὑπολογίζεται.

— Τό αἶτημα τοῦ δευτέρου ἐναγομένου γιά ἀποζημίωση κατὰ τοῦ τρίτου ἐναγομένου ἀπορρίπτεται.

— Γίνεται ἐπιφύλαξη γιά περαιτέρω ἀπόφαση ἐπὶ τῶν δικαστικῶν ἐξόδων.

Τό πλῆρες κείμενο τῆς ἐνδιαφέρουσας ἀπόφασης δημοσιεύεται ἀμέσως ἐν συνεχείᾳ στήν ἀγγλική.

The vessel, the ownership and possession of which are in issue in this matter, a bulk carrier vessel of 16.000 tons gross, was built in Japan in 1971 and was acquired by the plaintiff, Dias Compania Naviera S.A. (Dias Compania) and was registered in 1973 in its name as the m.v. Dias in the ships' register at Piraeus in Greece. Dias Compania is a shipown-

ing company which is registered in the Republic of Panama where it has its principal place of business. Its director and sole shareholder is a certain captain Stravelakis, a Greek national. The m.v. Dias was one of a fleet of ships, each ship being owned by a different one-ship company of which Stravelakis was the sole shareholder or beneficial owner of the shares. The fleet of ships was managed and operated by Prometheus Maritime Corporation (Prometheus) a company registered in Greece of which captain Stravelakis was a director and the main shareholder. In 1979 the companies controlled by captain Stravelakis, which had by then been reduced to ten in number (including Dias Compania) concluded a loan agreement (referred to as the Aleda loan) with the The Chase Manhattan Bank N.A. (Chase Manhattan, the Third Defendant) and Midlands Bank Ltd. in terms of which the Banks made a loan to the companies, which was secured by mortgages on the vessels owned by the companies. In terms of an agreement concluded on 2.3.1981 this loan was restructured as a loan of US\$ 25.000.000 to four of the companies (including Dias Compania) by Chase Manhattan. (This loan agreement was referred to in the evidence as the Antaios loan agreement).

The loan was to be secured by a first preferred mortgage executed by each of the companies on the vessel owned by such company. Pursuant to the provisions of this loan Dias Compania on 13.5.1981 executed a first preferred mortgage on the m.v. Dias in favour of Chase Manhattan as security for the loan and this mortgage was duly registered in the ship's registry at Piraeus against the m.v. Dias.

The Antaios loan agreement was amended by an agreement entered into on 10.3.1983.

On 6.8.1987 the m.v. Dias was involved in a collision in the Red Sea with an Indian registered vessel the Vishva Apurva, as a result of which the Vishva Apurva sank. The m.v. Dias although severely damaged, managed to proceed with its full load of cargo to anchorage off Port Sueaz. On 14.8.1987 Chase Manhattan concluded an agreement (referred to as the Take Out agreement) with Dias Compania and the three other shipowning companies which were par-

ties to the Antaios agreement. The agreement recorded that the companies were in default of payment of their obligations under the Antaios agreement; that the Bank had demanded immediate payment of the outstanding principal amount of the loan; that the companies were unable to raise sufficient funds to meet the demand and that the parties had consequently consented to a plan whereby a sum of US\$ 5,5 million could be realised from the sale of the shares of the three companies, other than Dias Compania.

Pursuant to this plan the other three companies were released from all their remaining obligations under the Antaios agreement and the mortgages over the vessels owned by them were discharged and Dias Compania, as the sole remaining borrower under the Antaios loan agreement, continued to be obliged to repay to the Bank the outstanding balance of the loan. Under the Take Out agreement Dias Compania assumed liability for the obligations which the other three companies had under the Antaios loan agreement.

It would appear that Dias Compania was excluded from the arrangement for the sale of the shares of the companies, by reason of the fact that its only asset, the m.v. Dias, had been damaged in the collision.

In the meantime the m.v. Dias was lying at anchor at Port Suez. An inspection of the damage to the vessel was carried out at Port Suez. As a result of the inspection Dias Compania and Prometheus and, it would seem, the insurers of the vessel, Hull and Machinery Underwriters, took the view that the vessel could be economically repaired and that the repairs should be carried out at a shipyard in the Far East.

Neither Dias Compania nor Prometheus could provide the funds for the payment of the Dias' crew's arrear wages or the harbour dues incurred at Port Suez. Permission for the m.v. Dias to leave Port Suez would not have been granted unless and until the harbour dues and arrear wages would have been paid.

Dias Compania and Prometheus appealed in vain to Chase Manhattan to advance funds to enable the m.v. Dias to sail to the Far East. Chase Manhattan took the view that the vessel should be treated by the insurers as a

constructive total loss and that the insurance monies should be paid to it as the mortgagee of the vessel. The dispute resulting from Chase Manhattan's attitude could not be resolved and consequently the vessel remained lying in its damaged condition off Port Suez until March 1988 when it was sold.

The cargo interest accepted Prometheus' proposal that the voyage be regarded as having been frustrated and consequently the cargo was transhipped at the outer anchorage at Port Suez in October 1987.

A skeleton crew remained on board the m.v. Dias until about 7.3.1988 when they left the vessel and returned to Greece. The crew was compelled to leave the vessel because of the fact that no provision had been made for their maintenance on board and because their wages had not been paid.

Prometheus and Dias Compania considered that payment of the crew's wages and the maintenance of the Dias were the responsibility of Chase Manhattan; the freight for the last voyage of the vessel having been paid direct to the Bank as the mortgagees of the vessel. Consequently the attorneys of Dias Compania sent a telex to Chase Manhattan on 7.3.1988 informing it as follows of the state of affairs which had arisen:

«Prometheus advised us this morning that without warning the vessel's greek master and members of the crew presented themselves in Prometheus' office having abandoned the vessel. Apparently the Master and crew returned to shore using one of the vessel's life rafts and having informed the Greek authorities, but no the Egyptian authorities, they boarded a flight for Athens. We are instructed that the vessel is therefore abandoned without crew, and unless Chase has arranged it, without insurance.

The owners have no funds with which to arrange alternate crew or watchmen, and unless Chase wants to take any steps to put crew or watchmen on board the vessel Prometheus will terminate their agency and inform the Egyptian authorities of the vessel's state.

In view of the seriousness of the situation, and the obvious urgency Prometheus ask for Chase's response within 24 hours failing which they

will be left with no alternative other than to invite the Egyptian authorities to take whatever steps they think fit to remove the danger of the unmanned vessel».

As appears from the telex the m.v. Dias, after the crew had left it, was lying unmanned at the outer anchorage at Port Suez.

Chase Manhattan's attorneys replied on the same day by telex.

«Please remind your principals that they will be held accountable for all consequences of their failure to comply with their obligations and covenants in the mortgage and loan agreements which include insuring, crewing and not abandoning the vessel in a foreign port».

This telex was followed up with a further telex on 10.3.1988;

«We refer to your telex of March 7, 1988 advising that the m.v. Dias crew had abandoned the vessel, leaving it unmanned at anchor in the Gulf of Suez, and our telex of that same date requesting you to remind the shipowner of its obligations and covenants in the mortgage loan agreements. On that same date, Captain Stravelakis advised Mr. Theodorou of Chase Manhattan Bank — Piraeus that the shipowner would make no effort to either man or insure the vessel, or correct its breach of the covenant not to abandon the vessel in a foreign port, and was therefore abandoning all its interest in the m.v. Dias. Please either confirm that the shipowner had indeed abandoned all its interest in the m.v. Dias or advise when the shipowner will correct its breaches by insuring and manning the vessel».

The attorneys of Prometheus informed Chase Manhattan on 16.3.1988 as follows of Dias Compania's standpoint in the matter:

«Thanks your telex 7th and 10th March on which we have received our client's instructions; of course we had tried to remind the owners of the terms of your telex dated March as you copied it directly to their agents through whom in turn we receive our instructions. As your clients are well aware the shipowners are unable to pay for the insurance and crewing of the vessel. Your clients have been reminded of this on numerous occasions. Your clients are well aware that it was their decision to appropriate the vessel's earnings to service rather than the operation of the vessel,

with the consequent impasse August 1987, that has led to the present situation.

Situation has been exacerbated by your client's failure to fulfil their offer to make available other group earnings and by your clients failure to accept an offer for the purchase of the vessel, as is, for US\$ 500.000 with indications that US\$ 550.000 was available for satisfaction of 3rd party obligations estimated at 7 million.

Instructed that Capt. Stravelakis reminded Theodorou that the shipowner had no funds with which to pay crew or insure the vessel but that at no time did Stravelakis inform Mr. Theodorou that the shipowner had abandoned their interest in the m.v. Dias».

Chase Manhattan treated the fact that the m.v. Dias had been left unmanned at Port Suez as an abandonment of the vessel which constituted an event of default under the first preferred mortgage entitling it to exercise its right to foreclose the mortgage. Relying on this and other alleged events of default Chase Manhattan foreclosed the mortgage and on 18.3.1988 sold the m.v. Dias in its damaged condition by private treaty to Tamis Maritime Co. S.A. (Tamis; the second defendant).

No memorandum of agreement in respect of the sale of the vessel was adduced in evidence but a bill of sale reflecting the sale to Tamis was discovered. Also discovered were the special powers of attorney given by Chase Manhattan and Tamis to their respective attorneys authorising them to conclude the sale.

On 21.3.1988 the legal advisers of Chase Manhattan sent a telex to Dias Compania advising it of the sale and of the reasons for the sale:

«We have been instructed by the Chase Manhattan Bank, N.A. (The Bank) to inform you that following a series of events of default, including not to abandon the vessel at a foreign port, the Bank has exercised its rights under the mortgage and has sold the vessel as is where is by private sale to Tamis Maritime Co. S.A. of Honduras for the amount of US Dollars 800.000, less expenses. The net proceeds of the sale shall be applied against the loan as provided in the security documents. The Bank reserves its rights against you and any other person or company for the recovery

of any other amount due under the security documents.

We have at your disposal second original of the Bill of Sale and the release of the Bank's mortgage in order to enable you to apply for the deletion of the vessel from the Greek registry, if you so wish».

The release of the mortgage referred to in the telex took the form of a notarially executed deed of discharge of mortgage in which Chase Manhattan consented to the absolute discharge of the mortgage on the m.v. Dias from the records of Maritime Mortgages of the port of Piraeus. On the strength of this consent to release of the vessel from the mortgage, Dias Compania applied for the discharge of the mortgage in the ships' register of Piraeus and this application was granted in September 1988.

Subsequent to the sale of the m.v. Dias to Tamis various documents were executed and various entries made in the ships' registers of different countries reflecting or purporting to reflect further transactions in connection with the m.v. Dias. Not all of these documents or entries appear to reflect genuine transactions.

A certificate issued by the consul of the Republic of Honduras in Athens reflects that the m.v. Dias was provisionally registered in the Honduras ships' register on 22.3.1989 under the name Heidenauva in the ownership of Tamis.

On 21.7.1988 the Commander in Chief of the Naval Force of Honduras issued a certificate to the effect that the Heidenauva had changed its name and was now called Acer Enterprises; still however registered in the name of Tamis.

A contract of sale dated 2.9.1988 records that Tamis sold and delivered the m.v. Acer Enterprises to Mohamed Aly (the first defendant) for US\$ 450.000.

A certificate of registration issued by the St. Vincent Trust Authority certifies that a company, Sovereign Ltd. was registered in the office of the Registrar of Companies of St. Vincent and the Grenadines on 6.7.1988. On 8.7.1988 the entire shareholding of Sovereign Ltd. was assigned to Mohamed Aly. On 11.7.1988 Sovereign Ltd. granted Mohamed Aly a general power of attorney.

A bill of sale dated 29.8.1988 re-

flects that Tamis had sold and transferred the Acer Enterprises to Sovereign Ltd. for US\$ 900.000.

On 3.10.1988 an application purported to have been made to register the Acer Enterprises as the Zeus 11 under the flag of St. Vincent.

On 10.10.1988 the Commandant of the General Naval Force of Honduras issued a certificate recording the cancellation of the registration in Honduras of the Acer Enterprises on the application of Tamis on the ground that the vessel was going to be converted to scrap.

A certificate of registration issued by the Commissioner for Maritime Affairs of St. Vincent and the Grenadines on 31.10.1988 approved an application of Sovereign Ltd. for the registration of the Acer Enterprises as the Zeus 11.

On 2.5.1989 the Ministry of Maritime Transport of Egypt issued a certificate certifying that the vessel previously known as the Dias and also as the Acer Enterprises had been temporarily registered in the ships' register at Alexandria in Egypt as the m.v. Al Kazimah in the name of Mohamed Aly pending its deletion from the foreign registry.

In April 1988 the m.v. Dias was observed at Port Suez where it was undergoing repairs. It then had the name Al Kazimah written on it. (Despite the changes in the name of the vessel I shall continue to refer to it simply as the m.v. Dias)

It is common cause that Mohamed Aly (the first defendant) at all material time controlled Tamis. Tamis appointed Aly on 13.3.1988 to act as its attorney for the purpose of acquiring the m.v. Dias from Chase Manhattan.

After it had undergone repairs at Port Suez the m.v. Dias sailed from there in June 1989 as the Al Kazimah and under the control of Mohamed Aly, the first defendant.

Dias Compania did not accept the validity of the disposal of the m.v. Dias. In about November 1988 it instituted proceedings in the Multi-member Piraeus Court of First Instance for a declaration that notwithstanding the purported sale of the vessel by Chase Manhattan, Dias Compania remained its owner.

On 7.2.1989 that court delivered its judgment holding that Dias Compania remained the owner of the m.v. Dias despite the purported delivery of

it to Tamis. I should point out however that in the Greek proceedings the validity of the sale was never in issue; nor was the legality of Aly's possession of the vessel in issue.

The ratio of the decision is simply that in Greek law ownership of a ship registered in the Greek ships' register can only be transferred to a foreign (non Greek) buyer by registration of the bill of sale or transfer agreement in the Greek ships' registry followed by the deletion of the registration from the register and as this had not been done in respect of the m.v. Dias, Dias Compania remained its owner.

The correctness of this decision was debated at great length before me by the experts in Greek law. I find it unnecessary to decide whether the decision is right or wrong. The decision has no bearing on the issues which have to be decided in this case. If the sale by Chase Manhattan to Tamis is valid and is binding on Dias Compania (the plaintiff) then the first defendant would be entitled to possession of the vessel and moreover would be entitled to claim that Dias Compania effect transfer of ownership to the second defendant. In the meantime he would be entitled to resist any claim by the plaintiff to have possession of the vessel restored to it. That as I understand it, is also the position in Greek law. Section 1095 of the Greek Civil Code provides:

«A possessor may refuse the restitution of the thing if he is entitled in regard to the owner to possess or hold the thing».

First defendant would be entitled as against Dias Compania to possess or hold the vessel if the sale by Chase Manhattan to Tamis is binding on the plaintiff; for the plaintiff would then be under an obligation to transfer ownership of the vessel to Tamis through whom Aly would then have acquired the right to possess the vessel and to have ownership transferred to him.

The central issue in this case therefore is whether the sale by Chase Manhattan to Tamis is binding on the plaintiff.

The continue with the history of the matter: In the beginning of September 1989 the agents of Dias Compania ascertained that the m.v. Dias was due to dock in Durban harbour for the purpose of taking on bunkers and consequently on 9.9.1989 Dias

Compania, citing the m.v. Al Kazie-mah as the first respondent, Mohamed Aly as the second respondent, Tamis as the third respondent, Sovereign Ltd. as the fourth respondent and the Owner of the bunkers on board the vessel as the fifth respondent, applied for and obtained an order for the arrest of the vessel and a *rule nisi* calling on the respondents to show cause why Dias Compania (the applicant) should not be declared to be the owner of the m.v. Dias (Al Kazie-mah) and entitled to have the vessel restored to its possession.

Pursuant to the order the m.v. Dias was arrested in Durban harbour on 11.9.1989.

A subsequent application by the respondents for the release of the vessel was refused and the question whether Dias Compania was the owner of the vessel as well as Dias Compania's entitlement to possession of the vessel was referred for the hearing or oral evidence.

The hearing of oral evidence commenced before me on 30.10.1989, the parties having agreed on a statement of the issues (exh. C). After two witnesses had given evidence the matter was adjourned on 3.11.1989.

On 7.12.89 on the application of Dias Compania I ordered, in terms of section 9 of the Admiralty Jurisdiction Regulation Act 105 of 1983 that the m.v. Dias be sold. This has been done and the proceeds of the sale are being held as a fund in the Court.

On 17.11.1989 on the application of Dias Compania I made an order joining Chase Manhattan Bank NA as the sixth respondent in the proceedings and ordered that the matter proceed by way of action with the applicant (Dias Compania Naviera S.A.) as the plaintiff, the second respondent (Mohamed Aly) as first defendant, third respondent (Tamis Maritime Co. S.A.) as second defendant and sixth respondent (Chase Manhattan Bank N.A.) as third defendant. Time limits were also set for the filing of pleadings.

By the time that the trial was resumed on 6.11.1990 pleadings had been filed. Thereafter the matter proceeded as an action. The pleadings were amended from time to time.

In its declaration plaintiff claims an order declaring that it is the owner of the m.v. Dias and entitled to its possession. Plaintiff also claims certain

additional relief but it is not necessary to make any reference thereto because at the conclusion of his argument counsel for the plaintiff formulated plaintiff's claim in this regard as follows:

«The First and Second Defendants are declared to have been possessors of the vessel in bad faith as contemplated in section 1098 read with section 1096 of the Greek Civil Code, with the consequences as to earnings or benefits and necessary or useful expenses provided for in sections 1096, 1098, 1102 and 1103 of the Civil Code.

ALTERNATIVELY

(a) The First and Second Defendants are declared to have been possessors in good faith during the period between 18th March 1988 and 9th December 1988, with the consequences as to benefits and/or damages and for necessary expenses provided for in sections 1100 and 1101.

(b) The first Defendant is declared to have been a possessor in bad faith as from 9th December 1988 with the consequences as to earning or benefits and necessary and/or useful expenses provided for in sections 1096, 1098, 1102 and 1103.

The first and Second Defendants are held to be jointly and severally liable, the one paying the other to be absolved, for damages sustained by the Plaintiff during the period from 18th March 1988 to 9th September 1989».

In its declaration plaintiff bases its claim to ownership and possession of the m.v. Dias on a number of grounds. It will serve little purpose to set out these grounds as several of them were ultimately not relied on and no evidence was led in support of them. The crux of the plaintiff's claim is that the sale of the m.v. Dias by third defendant to the second defendant is invalid in that the third defendant did not have authority to sell the vessel by private treaty.

In their pleas the defendants aver that the sale of the m.v. Dias by third defendant to the second defendant was a valid sale which was binding on the plaintiff and that consequently ownership in the vessel had passed to second defendant on delivery.

As an alternative to its main plea third defendant pleads that plaintiff has

by its conduct waived its right to challenge the validity of the sale; further alternatively, that plaintiff's conduct in seeking to challenge the validity of the sale constitutes a breach of good faith and an abuse of rights under sections 281 and 288 of the Greek Civil Code.

First defendant in its claim in Reconvention claims damages from the plaintiff for malicious proceedings and arrest of the m.v. Dias without good cause. Also, and in the event of it being held that the plaintiff is the owner of the m.v. Dias and entitled to possession of it, first defendant claims compensation for repairs and improvements made by him to the vessel.

In its plea to the First Defendant's counterclaim plaintiff denies first defendant's claims.

Third defendant also filed a counterclaim claiming the balance of the amount owing under the Antaios loan. Plaintiff in its plea denies that loan has become due and payable.

Third defendant replicated to the plea in reconvention.

Second defendant served a third party notice on third defendant in which, in the event of plaintiff's claim being upheld, it claims repayment of the purchase price paid to third defendant in terms of the sale of the m.v. Dias from third defendant to second defendant as well as damages resulting from the eviction. This claim is based on an alleged breach by third defendant of a warranty against eviction which second defendant alleges was implied in the sale.

Third defendant's defence to the claim in the third party notice is that the sale was valid and binding on plaintiff and that in any event the third defendant in concluding the sale with second defendant acted as the duly authorised agent of the plaintiff and that consequently no claim lies against it under the contract of sale.

I now proceed to deal with the issues as they became crystallised during the trial;

THE VALIDITY OF THE SALE OF THE M.V. DIAS BY THIRD DEFENDANT TO SECOND DEFENDANT.

Although the issue has been pleaded as one concerning the validity of the sale, it would, I think, be more correct to say that the issue is whether the sale is binding on the plain-

tiff; because the plaintiff may not be bound by the sale and yet it may be valid as between third and second defendants.

It is common cause that the validity of the sale and the question whether the sale binds the plaintiff have to be decided by reference to Greek law.

A number of experts of Greek law gave evidence. Without exception they were poor witnesses. Their conclusions were seldom supported by sound reasoning. Each of them was biased in favour of the party calling him. Very little reliance can be placed on their interpretation of the various statutory provisions.

For an appreciation of the arguments advanced by counsel it is necessary to set out the relevant statutory provisions of the Greek law - it being a codified system of law.

Section 1239 of the Greek Civil Code provides that an agreement made before the secured debt has become due, whereby in the event of the debt not being paid the ownership of the thing pledged shall be transferred to the creditor, is null and void.

Section 1292 of the Civil Code provides that where a debt has become due the creditor may by means of a real legal action pursue the settlement of the debt through a compulsory sale of the mortgaged property. In terms of article 204 of the Code of Private Maritime Law (Law 3816 of 1958) section 1292 also applies to mortgages of ships.

Under these provisions a mortgagee of a ship can only obtain satisfaction of his claim through a public auction of the mortgaged ship. Under the Code of Civil Procedure certain strict formalities have to be complied with in the sale of mortgaged property.

Under the general law of Greece only ships having Greek nationality can be registered in the Greek ships' register. Art. 25 of the Royal Decree dated 10.7.1910 provides that:

«All Greek merchant ships of the second class i.e. of a net registered tonnage of over 60 tons are registered in the second class ships' register».

while article 35 of the Decree provides that:

«...in the event of loss of the Greek nationality of the ship due to the transfer of its ownership either in full or by an undivided part beyond 50%

(now 50% or more — see Art 5 L.D. 187/1973) to foreign owners the ship is deleted from the ships' register».

Under the general law of Greece therefore a ship owned by a person who is not a Greek national cannot obtain registration on the Greek ships' register. Consequently a ship owned by a company which is not incorporated or domiciled in Greece cannot be registered in Greece even although the company's shareholders may all be Greek nationals.

Article 202 of the Private Code of Maritime Law (Law 3816 of 1958) provides that:

«an act of law alienating a mortgaged ship and causing loss of her Greek nationality shall be void if done without the mortgagee's consent».

Article 16 of the Code of Public Maritime Law provides:

«2. Whenever the ownership of a ship devolves in (comes to) (becomes vested in) foreigners due to a contractual cause by a percentage rate of fifty percent exactly, the transfer of ownership is automatically (ipso jure) invalid by a percentage rate of one percent if the percentage which was transferred and which resulted in the equality of shares is bigger than one percent and if it is equal to or less than one percent, (the transfer is automatically invalid) by such percentage as is being transferred and as is resulting in the equality of share percentage».

After the second world war the need arose to obtain foreign investment in the Greek shipping industry but the provisions of Greek law forbidding the sale of Greek owned ships to foreigners or the registration of foreign owned ships in Greece and the cumbersome provisions relating to execution on mortgages on ships registered in Greece were factors inhibiting foreign investment in the Greek shipping industry.

The remedy this situation Legislative Decree 2687 of 1953 was enacted, article 3 (2) and (3) of which provides:

«(2) All imports of foreign capital for productive investment, as hereinabove specified and the terms and conditions pertaining thereto shall be approved, depending on the importance of the investment, either by Royal Decree to be issued at the instance of the Ministers of Co-ordination and Fi-

nance and of the Minister directly concerned in each case or by decision issued by the same Ministers and published in the Government Gazette.

(3) The approval to be granted by virtue of the foregoing administrative acts shall be irrevocable with respect to the terms and conditions under which it is granted in each case and shall constitute a guarantee of the Greek Government towards the foreign investor to the effect that his investment shall thereafter be subject unalterably to the status established by the present Legislative Decree. Modification of these terms and conditions shall be permitted only with the consent of the foreign investor and shall be effected by amendment or supplementation of the aforesaid administrative acts».

Article 13 of the Decree provides for the matters which may in derogation from general Greek law be included in the ministerial instrument of approval issued under article 3.

Article 13 (2) in so far as it is relevant provides:

«2. Instruments of approval issued in accordance with Article 3 hereof may even, in deviation from standing regulations, provide for:

(a) Free sale and mortgaging of the vessel, without prior approval of the Administration, to foreigners whose nationality shall be specified in the instrument of approval.

(b) Free disposal of the proceeds in foreign exchange from the sale of the vessel, or of the insurance indemnity in the event of accident to the vessel, or of the proceeds of a loan secured by mortgage on the vessel, without obligation to import into Greece the equivalent amounts in foreign exchange.

(b) Free administration of the receipts of the vessel without any restrictions whatsoever.

(d) Reduction of the contributions payable to the Retired Seamen's Fund.

(e) Vessels belonging to foreign nationals to be considered as Greek vessels.

(f) Determination of the taxes and charges relating to the transfer of the vessel if sold to a foreign national in proportion to the vessel's net tonnage. Such taxes and charges may in no case exceed \$ 2 per net registered ton.

(g) The amount of compensation payable in the event of the vessel being requisitioned.

(h) Settlement by arbitration of any disputes which may arise from the application of the instrument of approval.

(i) Any and all other terms and conditions, in addition to these indicated above, intended to serve the purpose of the present Article and also provision for sanctions to ensure compliance with the instrument of approval».

By Legislative Decree 2928 of 1954 the following statutory interpretation was given to article 13 (2) of the Legislative Decree 2687 of 1953:

«The true meaning of the provisions of Article 13, paragraph 2 of L.D. 2687/1953 and in particular of the phrase «... in deviation from standing regulations.... » shall be that the Administration may include in the instrument of approval for the registration of vessels under the Greek flag issued in accordance with Article 3, par. 2, any terms and conditions in deviation from applicable provisions of civil, commercial and procedural law as well as from provisions of public order. More specifically, the instrument of approval may also include terms and conditions indicated below and pertaining to:

(a) The age of vessels registered under the Greek flag.

(b) The establishment and registering of a mortgage on vessel in deviation from the provisions of Articles 243 to 262 of the Commercial Code and the relevant provisions of the Civil Code.

(c) The enforcement in Greek of any decisions of foreign courts and of documents drafted by or before a foreign notary public or a (competent) official without it being required that such decisions or documents be rendered enforceable by a Greek court and this in deviation from the provisions of Articles 858 et seq. of the Code of Civil Procedure.

(d) The rights of the mortgagees and especially those pertaining to the preferential satisfaction of mortgages either through compulsory administration of the mortgaged vessel or through sale of the vessel by them, in public auction or otherwise and in general any terms referring to execution

to be levied on a vessel in deviation from the provisions of Articles 233 et seq. and 263 et seq. of the Commercial Code and of the respective provisions of the Code of Civil Procedure and also of any other provisions in force».

The experts on Greek Law waxed expansively on the meaning of the word «sale» in paragraph (d) of the statutory interpretation. In my view «sale» in that context includes both the agreement of sale and the agreement passing transfer of the mortgaged vessel. Any other interpretation would render the provision nugatory.

The Legislative Decree 2687 of 1953 made it possible for ships owned by companies registered and domiciled in foreign countries to be registered in the Greek ships' register if more than 50% of the share capital of the company was held by Greek nationals. It also made it possible for approval to be granted by ministerial approval for the inclusion in mortgages on foreign ships registered in Greece, of provisions relating to execution which would not have been valid under general Greek law — such as provisions for the sale of the mortgaged vessel by private treaty and without an order of court. The Legislative Decree is essentially an enabling measure.

Under the provisions of Legislative Decree 2687 of 1953 ministerial approval was granted on 3.5.1971 for the registration of the m.v. Dias in the ships' register of Greece. This special approval was necessary because the plaintiff, Dias Compania, was a company registered in Panama although its sole shareholder, captain Ctravelakis was a Greek national. The ministerial approval provides that the m.v. Dias would be governed:

«by the statutory provisions from time to time in force supplemented or amended by the following provisions which shall be applicable during the entire stay of the vessel under Greek flag, prevailing over any provisions to the contrary of the from time to time legislation in force, the vessel being deemed as a foreign capital in the sense of L.D. 2687/1953...».

There then follows a list of 24 clauses containing provisions which would apply in respect of the m.v. Dias.

Clause 1 gives the shipowner the right to change the flag of the vessel

and to sell or mortgage her freely without approval of any Greek authority to foreigners which are nationals of certain specially mentioned countries, including the U.S.A.

Clause 19 deals with the shipowner's right to mortgage the vessel. I quote it full:

«The vessel may be encumbered by preferred mortgages in favour of the builders or any Greek or foreign Bank or corporation or person and for any amounts which may be specified either in U.S. dollars or in any other foreign currency, repayable in the same currency. Such preferred mortgages may be granted by the shipowners even before registration of the vessel either by agreement or by any other act executed as follows: if the execution is to take place in Greece, then before a Greek Notary in the form prescribed by the Greek Law, and if the execution is to take place abroad then in the form prescribed by the law of the place of such execution. By these preferred mortgages may the secured inter alia loans to the shipowners or claims arising from credit agreements, as well as loans to and claims against other corporations or persons related or not with the shipowners. Copies of the said agreements or other acts whereby the preferred mortgages are being granted as aforesaid, with an official translation thereof into Greek shall be filed with the proper Greek Office of Ship Mortgages in the register whereof they shall be recorded as follows: In case of mortgages existing prior to the registration of the vessel as a Greek vessel and recorded in the public registers of the country the flag whereof the vessel was previously flying, upon her registration under Greek flag or even after such registration but not later than sixty (60) days from her registration as a Greek vessel, and in the case of mortgages which may be concluded at any time after registration of the vessel under Greek flag, at the time of filing of the relative application for such registration. On demand of the mortgagees the said Greek Office of Ship Mortgages shall be bound to make a reference in the said Mortgage Register of any other agreement or act relative to the preferred mortgages so filed and such agreement shall be submitted to the said Office with an official translation thereof into Greek.

By derogation to the provisions of Royal Decree of September 27, 1946 article 2 and January 2 1921 article 2, the vessel may be registered in the shipping register of the Greek Consular Harbourmaster of New York or London who have the authority to registrar Preferred Mortgages on the vessel. If the vessel has been registered in the registers of the Consular Harbourmaster of New York or London, it would be sufficient for the lawful transfer of her registry to the Greek Port specified by the shipowners, to send by cable to the registry of such port a full excerpt of the entry of the vessel made in the register of the Consular Harbourmaster.

As regards the said loans, credit agreements, mortgages or other acts and assignments, if any, all terms and conditions contained in the relevant agreements and other acts now or hereinafter concluded in respect thereof shall be effective and applicable.

In particular the mortgagees shall have the right in all cases where the loan or loans would become due and payable to proceed under the terms and conditions of the said agreements or other acts, without judicial interference and without the requirement of accounting for in Court, and also without any liability of the mortgagees to satisfy any loss of the shipowners even due to negligence of the mortgagees and either take over forthwith the management of the vessel for the purpose of offsetting with the net income thereof any amount payable to the mortgagees or to sell the vessel in the name of the shipowners by auction or by direct sale without auction and without observance of any procedure prescribed by law under such terms, conditions and price, as they may freely specify.

The above instruments of the said loan agreements, assignments, mortgages or other acts constitute titles enforceable in Greece without the

requirement of same being declared executory. The mortgagees may assign to any third party in whole or in part their rights and obligations under this instrument of approval and may authorize for the exercise thereof any persons acting each time with such powers and capacities as the mortgagees may determine, and shall further maintain all their rights under the said agreements of other acts against any other party to which ownership or the management of the vessel may be transferred. The preferred mortgages shall precede in priority over all marine and other liens, by derogation from article 205 of the Code of Private Marine Law, of Law Decree 3899/1958 or other provision of the form time to time applicable Greek Law, with the exception only of the liens specified in article 2 of the International Brussels Convention of 1926 «for the unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages». Mortgages recorded on the same day shall have priority corresponding to the order of their registration, which shall be the order of filing of the relative application with the mortgage register. The mortgage shall secure the payment of any sum which the mortgagees shall be entitled to receive from the shipowners or other debtors, pursuant to any credit agreement or otherwise, plus interest thereon, as from the date that the debtor has been making use of such credit and until full repayment of any amount, which such debtor may have drawn under such agreement or otherwise plus costs with interest thereon, as such were specified or may be specified between mortgagees and mortgagor, by derogation to the provisions of article 1289 of the Civil Code in conjunction with article 204 of the Code of Private Marine Law of any other present or future provision in force of the Greek Legislation».

To be continued

MAIN ENGINES FOR SALE

**GEN - SETS, PURIFIERS, START KOMPRESSORS, SPARES.
RECONDITIONING OF MEDIUM SPEED VALVE COMPONENTS**

CONTACT: PAPAKIRIKOU N.
TEL: 46-31-215165
FAX: 46-31-192834
TLX: 21536 NPIS S.

N.P. IMPORT - EXPORT
VIRGINSATAN, 11B
41654 GOTHENBURG
SWEDEN

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τά τέως ανατολικογερμανικά ναυπηγεία

Η απόφαση να σταματήσει τη κατασκευή πλοίων τό ναυπηγείο της τέως Ανατολικής Γερμανίας Neptun Werft είναι οριστική και τελεσίδικη. Καί όπως δήλωσε ο πρόεδρος της Deutsche Maschinen und Schiffbau (DMS) προς τους εργάτες που διαμαρτυρήθηκαν για την απόφαση αυτή, κάθε προσπάθεια αναθεωρήσεως είναι καταδικασμένη σε άποτυχία. Υπογράμμισε επίσης ότι η συγχώνευση του Neptun Werft με τα ναυπηγεία Warnow Werft, που βρίσκονται επίσης στο Ροστόκ, θα πραγματοποιηθεί αλλά κατά τρόπο ώστε το δεύτερο να μην απορροφήσει το πρώτο.

Τη περίοδο αυτή η DMS παρουσιάζει ένα πρόγραμμα έκτακτης ανάγκης των τέως ανατολικογερμανικών ναυπηγείων, με τη βοήθεια ξένων επιχειρήσεων, των οποίων η εταιρική έπνυνμία δεν έχει δημοσιοποιηθεί. Έξάλλου η DMS προσπαθεί να προσελκύσει επιχειρήσεις να εγκατασταθούν στους χώρους του Neptun Werft ώστε να εξασφαλιστεί θέσεις απασχολήσεως για το πλεονάζον προσωπικό του ναυπηγείου.

Η οικονομική κατάσταση των τέως ανατολικογερμανικών ναυπηγείων έχει καταστεί κρίσιμη καθώς το 80% του καρνέ τους κάλυπταν στο παρελθόν οι παραγγελίες της ΕΣΣΔ. Η δέ αδυναμία της ΕΣΣΔ να πληρώσει τις παραγγελίες αυτές τ ά οδηγεί προς τή πτώχευση παρά τή μηνιαία επιχορήγηση των 150 εκατομμυρίων μάρκων.

ΕΛΒΕΤΙΑ

Έξελιγμένη μηχανή για VLCC

Τά μηχανολογικά εργαστήρια της Σουλτσερ στην Έλβετία σχεδίασαν ένα νέο τύπο εξελιγμένης νηξελομηχανής υψηλών επιδόσεων και προδιαγραφών για τή προώθηση μεγάλων υπερδεξαμενοπλοίων τύπου VLCC καί μεγάλων μπάλκ κάρριερς.

Η νέα μηχανή RTA 84T είναι εξέλιξη της γνωστής επιτυχημένης σειράς μηχανών RTA της SULZER καί παρέχει οικονομική λειτουργία σε χαμηλές στροφές (54 στροφές/ λεπτό) ακολουθώντας έτσι τή πρόσφατη τάση των ναυπηγών να σχεδιά-

ζουν μεγάλα δεξαμενόπλοια εφοδιασμένα με έλικες μεγάλου διαμετρήματος καί χαμηλής ταχύτητας.

Στις εργαστηριακές έρευνες χρησιμοποιήθηκε ή πειραματική μηχανή ύψηλης τεχνολογίας 4RTX54 που είναι εγκατεστημένη στην εργαστήρια της New Sulzer Diesel στην Έλβετία. Η ίδια μηχανή θα χρησιμοποιηθεί για τήν εξέλιξη δίχρονων μηχανών που θα προσφέρουν ευελιξία κάτω από όλες τις συνθήκες φορτίου των VLCC, ύψηλή πιστότητα κατασκευής καί οικονομία στην κατανάλωση καυσίμων κατά 5%.

Η πρώτη μηχανή τύπου RTA 84T θα κατασκευασθεί στην Ιαπωνία από τήν Diesel United καί θα τοποθετηθεί σε ένα δεξαμενόπλοιο των 280.000 τόν. d.w., ενώ οι προοπτικές είναι ευνοϊκές για τή χρησιμοποίηση αυτού του τύπου μηχανής για τό πρόγραμμα ναυπήγησης δεξαμενοπλοίων πέντε Ευρωπαϊκών οίκων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η εκπαίδευση των αξιωματικών

Μέ δεκαπενθήμερη εκπαίδευση σε προσομοιωτές ναυσιπλοΐας θα μπορεί να αναπληρωθεί δίμηνη θαλασσία ύπηρεσία των υποψηφίων για δίπλωμα αξιωματικού καταστρώματος Ε.Ν.

Η εκπαίδευση αυτή θα πραγματοποιείται στο Κέντρο Χειρισμού Προσομοιωτών στο Τρόντχάιμ καί ή απόφαση χρησιμοποίησε προσομοιωτή πάρθηκε ύστερα από μακροχρόνιες συζητήσεις με θέματα τή βελτίωση της εκπαίδευσής των αξιωματικών.

Σημειώνεται ότι σήμερα ή ζήτηση Νορβηγών αξιωματικών είναι αρκετά αύξημένη, ύστερα από μιά μακρά περίοδο κατά τήν οποία πολλοί Νορβηγοί ναυτικοί εγκατέλειπαν τό επάγγελμα προς όφελος ξένων χαμηλόμισθων ναυτικών.

Τελικά ή απόφαση πάρθηκε μετά από συνεννοήσεις μεταξύ τής Διευθύνσεως Έμπορικης Ναυτιλίας καί των επαγγελματικών Ένώσεων των έφοπλιστών καί των αξιωματικών. Στο μεταξύ ή Διοίκηση του Κέντρου του Τρόντχάιμ επεξεργάστηκε τά αναγκαία προγράμματα για να θέσει σε εφαρμογή τό σύστημα των προσομοιωτών. Με τό σύστημα αυτό στοχεύει πρώτον μόν να συντηρήσει τή διάρκεια της εκπαίδευσής των αξιωματικών καί δεύτερον να αναβαθμίσει τήν ποιότητα της εκπαίδευσής τους.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Η ITF για τούς Σοβιετικούς ναυτικούς

Η είσαγωγή των συνδικαλιστικών ενώσεων των Σοβιετικών ναυτικών στη δύναμη της ITF αποδίδει πλέον τούς πρώτους καρπούς για τούς Σοβιετικούς ναυτικούς. Με συμφωνία μεταξύ τής έλβετικής εταιρίας Acomarit καί τής ITF τά σοβιετικά πληρώματα που επανδρώνουν περί τά 60 πλοία υπό Κυπριακή σημαία θα έχουν μηνιαίο μισθό περί τά 1.300 δολάρια. Η συνδικαλιστική ένωση των Σοβιετικών ναυτικών συμφώνησε να εφαρμόσει τις ίδιες μισθολογικές απαιτήσεις σε όλες τις συμφωνίες που έχει με ξένες εταιρίες για επάνδρωση πλοίων.

Οι Σοβιετικοί ναυτικοί θα εισπράττουν τό 40% του μισθού τους σε δολάρια, ενώ τό 60% θα κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό στη Γενεύη, τόν όποιο θα διαχειρίζονται από κοινού οι σοβιετικές συνδικαλιστικές ενώσεις ναυτικών καί οι σοβιετικές ναυτιλιακές εταιρίες. Η Acomarit συμφώνησε επίσης τό ύψος των εισφορών των ναυτικών στο σωματείο τους σε 15 δολάρια τόν μήνα για τούς αξιωματικούς καί 10 δολάρια για τά κατώτερα πληρώματα, ενώ οι ώρες εργασίας μειώθηκαν από 44 σε 40.

Αφού εγκριθεί καί τυπικά από τήν ITF ή νέα συμφωνία, θα ισχύει από 1 Ιουλίου 1991.

ΥΕΜΕΝΗ

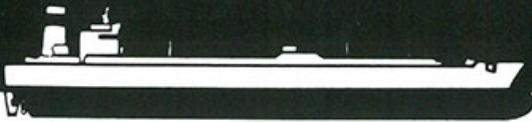
Έλεύθερη ζώνη τό Άντεν

Η κυβέρνηση της χώρας κήρυξε ως έλεύθερη ζώνη τόν λιμένα του Άντεν που αποτελεί τήν οικονομική πρωτεύουσα της Δημοκρατίας της Υεμένης.

Τό Υπουργικό Συμβούλιο που συνήλθε στην πόλη Σανάα που είναι ή πολιτική πρωτεύουσα της χώρας, παράλληλα με τήν ανωτέρω διακήρυξη, κάλεσε δλουςτους επενδυτές να ενισχύσουν τήν προσπάθεια μετέχοντας στις έμπορικές, βιομηχανικές, ταπεζικές καί τουριστικές δραστηριότητες της πόλης του Άντεν που είναι περιώνυμη για τό λιμάνι της. Συγχρόνως διαβεβαίωσε ότι ή Έπιτροπή Έλευθέρων Ζωνών θα παράσχει κάθε εύκολία προς τούς επενδυτές.

Με τήν εύκαιρία αυτή ή Κυβέρνηση υπογραμμίζει τήν οικονομική σημασία του λιμένος του Άντεν λόγω τής γεωγραφικής θέσεώς του. Κείμενος στον όμνυμο κόλπο στην είσοδο της Έρυθρης Θάλασσας, είναι σημείο προσεγγίσεως καί βασικός σταθμός όλων των ναυτικών γραμμών που εξυπηρετούν τήν Ευρώπη, τήν Άφρική, τή Μέση καί τήν Άπω Άνατολή, καθώς καί τήν Ινδία καί τήν Αυστραλία. Χάρη στη στρατηγική του θέση εύδοκίμησε καί αναπτύχθηκε μέχρι τήν ανεξαρτησία της τέως Νότιας Υεμένης τόν Νοέμβριο του 1967. Η δραστηριότητά του περιήλθε σε κίνδυνο συνεπεία του οικονομικού αποκλεισμού που επέβαλαν οι ναυτιλιακές εταιρίες της Δύσεως.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ο ΟΡΑ '90 καί η ισχύουσα κατά Πολιτεία νομοθεσία

Από την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών έγινε γνωστό ότι διατίθεται προς τούς ενδιαφερομένους διαχειριστές πλοίων πίνακας σχετικά με την ισχύουσα σήμερα νομοθεσία στις διάφορες Πολιτείες των ΗΠΑ μετά τον νέο Αντιρρυπαντικό Νόμο ΟΡΑ '90.

Σύμφωνα με τη μελέτη των Αμερικανών δικηγόρων Haight, Gardner, Poor and Havens, Hill Betts and Nash, Watson Farley and Williams σήμερα στις ΗΠΑ δσον άφορᾷ την ευθύνη πλοίου καί πλοιοκτήτη ισχύουν τὰ ἑξῆς:

Limited Liability

Delaware
Florida (1)
Louisiana (2)
New Jersey (5)

New York
Texas (6)
Virginia

Unlimited Liability

Alabama, Alaska
California, Connecticut
Georgia, Hawaii
Illinois, Indiana
Maine (3), Maryland (3)
Massachusetts, Michigan
Minnesota, Mississippi
New Hampshire (4),
North Carolina, Ohio
Oregon, Pennsylvania
Puerto Rico, Rhode Island
South Carolina, U.S Virgin
Islands (3), Washington (8),
Wisconsin

- (1) Florida: Limited only for clean up and abatement and damages to state.
- (2) Louisiana: Unlimited only for clean up costs.
- (3) Maine, Maryland, US Virgin Islands: Limited spill fund.
- (4) New Hampshire: Limited spill fund and third party compensation.
- (5) New Jersey: Unlimited spill fund.
- (6) Texas: Unlimited for natural resources damage.
- (7) Virginia: Limitation can be very easily broken.
- (8) Washington: Limited for natural resources damage.

Υπό την κυανόλευκο

Τόν Ιούλιο υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων πλοίων:

— «Θεομήτωρ», μπάλκερ, πρώην «Berlinda» υπό νορβηγική σημαία, 36.979 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Ayr Shipping Company Ltd.» (Leandros Shipping Company S.A.).

— «Ολύμπικ Μέριτ», μπάλκερ, που υπέστειλε την παναμαϊκή σημαία, 17.879 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1985, που ανήκει στην εταιρία «Pennine Navigation Co. S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

— «Άναξ Λάϊον», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Anax Lion», 3.300 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Caxton Navigation Corporation» (Pleiades Shipping Agents S.A.).

— «Δημοσθένης Β.», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε την παναμαϊκή σημαία, 22.862 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1963, που ανήκει στην εταιρία «Kriti Rock Shipping Company S.A.» (κ. Ιωάν. Ρουκουνάκης).

— «Ήγκλ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Phillips Oklahoma» υπό λιβεριανή σημαία, 26.973 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως

του 1979, που ανήκει στην εταιρία «Kinsey Navigation Corporation» (Pleiades Shipping Agents S.A.).

— «Κάρμεν», κοντεϊνερόπλοιο, πρώην «Asian Pearl» υπό αγγλική σημαία, 21.122 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Fairgate Shipping Company Limited» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Βόρη», μπάλκερ, πρώην «Sumiko», υπό παναμαϊκή σημαία, 20.099 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «International Operators S.A.» (Άδελφοί Γουλανδρή (ΕΛΛΑΣ) ΕΠΕ).

— «Πολυδεύκης Π.», μπάλκερ, πρώην «Jovian Luzon» υπό σημαία Φιλιππίνων, 12.825 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Ares Shipping and Navigation Company» (Common Progress Compania Naviera S.A.).

— «Κάστωρ Π.», μπάλκερ, πρώην «Jovian Lily» υπό σημαία Φιλιππίνων, 14.315 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Artemis Shipping and Navigation Company S.A.» (Common Progress Compania Naviera S.A.).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν τὰ δύο ἀδελφά νορβηγικά χημικά δεξαμενόπλοια «Nyhorn» καί «Nyholt» 31.500 τόν. d.w., 17.645 τόν. γκρός, φινλανδικής ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 11 εκατομ. δολларίων ανά πλοίο.

— Σέ Τούρκους ἐπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Άγιος Νικόλαος Ι» 1.800 τόν. d.w., 999 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής 1.050.000 δολларίων.

— Σέ Νορβηγούς ἐπωλήθη τό πρόντακτ κάρριερ «Άτλας Μάρινερ» 39.821 τόν. d.w. 22.587 τόν. γκρός, 1982, ναυπήγησης έναντι τιμής περί των 22,5 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Ελλήνων ἐπωλήθησαν τὰ ἀδελφά μπάλκ κάρριερς «Όλύμπικ Φοϊνιξ» καί «Όλύμπικ Πρόμις» 27.100 τόν. d.w., 14.644 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1977, έναντι συνολικής τιμής περί των 13,3 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οί αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Garth» 40.315 τόν. d.w., ναυπήγησης 1989, έναντι τιμής περί των 16,5 εκατομ. δολларίων.

GROTON PACIFIC CARRIERS INC.

HAS MOVED TO NEW OFFICES

AT

666 STEAMBOAT ROAD, GREENWICH. CT 06830

TEL: (203) 629-3985 — FAX: (203) 629.9092

TELEX: 222964 -210855

— "Ελληνες επίσης αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Sprycarrier» 52.430 τον. d.w., ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί τών 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ έλληνικά συμφέροντα περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Moslake» 34.750 τον. d.w., 19.260 τον. γκρός ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί τών 4,2 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες τού Λονδίνου αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Sisala» 77.827 τον. d.w., 37.661 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί τών 11,5 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες επίσης είναι οί αγοραστές τού μπάλκ κάρριερ «Afsar» 26.581 τον. d.w., 14.873 τον. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί τών 4,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Ιόνιαν Κουήν» 20.335 τον. d.w., 11.488 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί τών 5,1 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες είναι οί αγοραστές τού παναμαϊκού σουπερτάνκερ «Nichiara» 237.365 τον. d.w. 106.718 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί τών 11,2 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες τού Λονδίνου αγόρασαν τό νορβηγικό δεξαμενόπλοιο «Ambr Blue» 90.146 τον. d.w., 40.286 τον. γκρός, σουηδικής ναυπήγησης 1981, IGS/ COW / SBT/ Coils, έναντι τιμής 29,5 εκατομ. δολλαρίων, στην οποία περιλαμβάνεται χρονοαύλωση τού πλοίου επί 18μην.

— Σέ Ιταλούς έπωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Σηγουϊν II» 66.728 τον. d.w., 28.025 τον. γκρός, ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί τών 14 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες επίσης περιήλθε τό ισπανικό δεξαμενόπλοιο «Valencia» 151.800 τον. d.w., 69.913 τον. γκρός, ναυπήγησης 1977, IGS/COW/SBT έναντι τιμής περί τών 15 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες αγόρασαν τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «D.L. Bower» 152.383 τον. d.w., 71.060 τον. γκρός,

ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί τών 7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες επίσης περιήλθε τό πρόντακτ κάρριερ «Un Trader» 31.529 τον. d.w., 17.246 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στό Σκαρμαγκά τό 1975, έναντι τιμής περί τών 8 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες έπωλήθη τό τουρντέκερ «Pedro G» 14.800 τον. d.w., 9.314 τον. γκρός ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί τών 2,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ πλοιοκτήτες μέ έδρα τή Μάλτα έπωλήθη τό υπό έλληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Επιμέλεια» 15.175 τον. d.w., 9.877 τον. γκρός, ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί τών 1,1 εκατ. δολλαρίων.

Μετονομασίες

Σέ "Ηγκλ, «Χώκ» καί «Φάλκον» αντίστοιχα μετονομάσθηκαν τά τρία αδελφά δεξαμενόπλοια «Phillips Oklahoma», «Phillips Mexico» καί «Phillips Venezuela» τά οποία αγόρασε ό οίκος «Πήγασος Όσσαν Σέρβις», αντί συνολικής αξίας περί τών 45 εκατ. δολλαρίων.

"Ηδη παρελήθη τό πρώτο πλοίο «"Ηγκλ» 53.193 τον. d.w. 26.973 τον. γκρός καί ύψωσε έλληνική σημαία.

— «Διόσκουροι» μετονομάσθηκε τό πολωνικό φορτηγό πλοίο «Oswiecim» 3.420 τον. d.w. 2.546 τον. γκρός, ναυπήγησης 1966.

Διαλύσεις

— Διαλυτές τού Μπαγκλαντές αγόρασαν τό υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «Τρέιντ Στάρ» 63.519 τον. γκρός, ναυπήγησης 1970, αντί δολ. 180 ανά τόννο βάρους.

— Πακιστανόι διαλυτές αγόρασαν τό υπό σημαία Άγ. Βικεντίου φορτηγό - ψυγείο «Άμπερ Στάρ» 3.535 τον. βάρους, αντί δολ. 175 ανά τόννο.

Ό κ. Γιάννης Λύρας άντιπρόεδρος τού ECSA

Κατά τή γενική συνέλευση τού European Shipowners Association, ή οποία πραγματοποιήθηκε στή Λισσαβώνα στίς 7 Ιουλίου

1991, εξέλεγαν άντιπρόεδροι τού οργανισμού οί κ.κ. Γιάννης Κ. Λύρας καί Α. Bott.

Στή προεδρία τού οργανισμού παρέμεινε ό Δυτικογερμανός κ. Kruze.

Δέν απαλλάσσονται οί ναυτικοί από τό ΦΜΑ

Δέν απαλλάσσονται από τό Φόρο Μεταβίβασης Άκινήτων τά άκίνητα τά όποια άγοράσθηκαν από "Ελληνες ναυτικούς μέ δραχμοποίηση τόκων από καταθέσεις σέ συνάλλαγμα.

Σχετική γνωμοδότηση έκανε τό Νομικό Συμβούλιο τού κράτους καί έγινε δεκτή από τό γενικό γραμματέα τού υπουργείου Οικονομικών κ. Γιώργο Κουρή.

Συγκεκριμένα στό έρώτημα άν απαλλάσσεται, κατ' έφαρμογή τού άρθρου 6 τού Α.Ν. 1521/1950 από τό Φόρο Μεταβίβασης Άκινήτων, ή άγορά άκινήτου, τό τίμημα τής όποιας καλύπτεται μέ δραχμοποίηση τόκων από καταθέσεις σέ συνάλλαγμα, είσαχθέντος από τήν άλλοδαπή, σέ Τράπεζες τής ήμεδαπής, ή γνωμοδότηση είναι άρνητική.

Τό θέμα γενικότερα άφορά "Ελληνες πού εργάσθηκαν γιά τρία χρόνια στό έξωτερικό, όμογενείς έγκατεστημένους στο έξωτερικό καί "Ελληνες ναυτικούς πού εργάζονται ή εργάστηκαν σέ πλοία μέ έλληνική ή ξένη σημαία, γιά τρία τουλάχιστον χρόνια.

Τό νέο Δ.Σ. τού Ο.Λ.Θ.

Μέ άπόφαση τού υπουργού Ε.Ν. κ. Άριστ. Παυλίδη συγκροτήθηκε τό νέο διοικητικό συμβούλιο τού Όργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης αποτελούμενο από τά παρακάτω τακτικά καί αναπληρωματικά μέλη:

— Τόν έκάστοτε Διευθυντή Τελωνείων Θεσσαλονίκης ή τόν νόμιμο άναπληρωτή του.

— Τόν έκάστοτε Προϊστάμενο τής Διευθύνσεως Συγκοινωνιακών Έργων τής πρώην 3ης ΠΥΔΕ Θεσσαλονίκης ή τόν νόμιμο άναπληρωτή του.

— Τόν έκάστοτε Διευθυντή τής Έπιθεωρήσεως Έργασίας τής Νομαρχιακής Θεσσαλονίκης ή τόν νόμιμο άναπληρωτή του.

— Τόν έκάστοτε Κεντρικό Λιμενάρχη Θεσσαλονίκης ή τόν νόμιμο άναπληρωτή του.

— Τόν Γ. Νάτση εκπρόσωπο τού Δήμου Θεσσαλονίκης μέ άναπληρωτή του τόν Παρ. Μπισκιτζή.

— Τόν Ζ. Χαντζαρίδη εκπρόσωπο τού Έμπορικού καί Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Θεσσαλονίκης μέ άναπληρωτή του τόν Ρ. Δαβελόπουλο.

— Τόν Άπ. Οικονομίδη εκπρόσωπο τού Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης μέ άναπληρωτή του τόν Ι. Κοσμάτο.

— Τόν Κ. Κουτελίδη εκπρόσωπο τών εργαζομένων μέ άναπληρωτή του τόν Πασχ. Ιακωβάκη.

— Τόν Κ. Δρακόπουλο εκπρόσωπο τού τακτικού προσωπικού τού ΟΛΘ μέ άνα-

QUALIFIED YOUNG GREEK SEEKS A CARRER IN SHIPPING OR BANKING

- *MSc in Shipping, Trade and Finance, City University Business School.*
- *BA in Economics and Finance Clark University, Massachusetts, USA.*
- *Bilingual in English and Greek. Working knowledge of German.*
- *Computer skills include Lotus 1-2-3, Data Base and Word Processing, Pascal and Basic.*

Phone Piraeus (01) 4123336

πληρωτή του τόν Π. Νάσκο.

— Τόν Γ. Χατζηγεωργίου εκπρόσωπο του Βιοτεχνικού Έπιμελητηρίου Θεσσαλονίκης με αναπληρωτή του τόν Κ. Μαρκαδά.

— Τόν Π. Ζέρβα εκπρόσωπο του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος με αναπληρωτή του τόν Ν. Μαρούκη.

Η θητεία των παραπάνω μελών είναι τριετής και αρχίζει από την δημοσίευση της υπουργικής απόφασης στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η Έριοϋφαντουργική στον Όμιλο της Globe

Στις αρχές Ιουνίου 1991, ολοκληρώθηκε η εξαγορά της βιομηχανίας Νημάτων Έριοϋφαντουργίας - Πλεκτικής, Έριοϋφαντουργική ΑΒΕΕ από τον Όμιλο της Globe, που ανήκει στον πλοιοκτήτη κ. Δημήτρη Χατζή.

Όπως είναι γνωστό, στον ίδιο όμιλο εταιριών ανήκει η γνωστή εταιρία παραγωγής φουά - γκρά και κρέατος πάπιας, Carnard Dore.

Η εξαγορά της Έριοϋφαντουργικής καθώς και μιας μονάδας παραγωγής λαδιού και βρώσιμων ελαίων, αποτελούν σημαντικές φάσεις ενός προγράμματος διεξόδου του όμιλου του κ. Χατζή σε δύο καιρίους τομείς της βιομηχανίας, όπως η κλωστοϋφαντουργία και η βιομηχανία τροφίμων.

Παράλληλα έχει ξεκινήσει τη δραστηριότητά της μία νεοσύστατη εταιρία - μέλος του όμιλου η Globe Distributors S.A. με αντικείμενο εργασιών τη διανομή προϊόντων εντός και εκτός Ελλάδος.

Η Μεσογειακή Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας

Τόν Μάρτιο του 1990 συστήθηκε στη Γένοβα, Μεσογειακή Ένωση Ναυτικής



Η παραπάνω φωτογραφία του πρώτου ελληνικού ατμοπλοίου, του ιστορικού «Καρτερία» κοσμεί τις σελίδες της ετήσιας έκθεσης του προέδρου του Baltic Exchange προς τα μέλη του για το 1991.

Διαιτησίας, που είναι δημιούργημα της ανάγκης να αποκτήσει η Μεσόγειος ένα Όργανισμό Διαιτησίας, με σκοπό, όχι μόνο να αποτελεί ένα συγκεκριμένο σημείο αναφοράς για τις ναυτικές διαφορές, αλλά και να προαγάγει τη μελέτη, τη βελτίωση της νομοθεσίας και την πρακτική της ναυτικής διαιτησίας στη Μεσόγειο. Ίδρυτικά μέλη από ελληνικής πλευράς ήταν οι δικηγόροι κ.κ. Γ. Μπίσις και Γ. Οικονόμου.

Πρώτη επίσημη έκδήλωση της Ένωσης ήταν το Σεμινάριο που οργανώθηκε σε συνεργασία με την Ισπανική Ένωση Ναυτι-

κής Διαιτησίας, και πραγματοποιήθηκε στην Πάλμα Ντέ Μαγιόρκα από 22 έως 25 Ιουνίου με θέμα: «Ακτοπλοία και Έπιβατηγός Ναυτιλία στη Μεσόγειο: Η Ευρωπαϊκή Πολιτική».

Στό Σεμινάριο από Έλληνικής πλευράς πήραν μέρος οι κ.κ. Stanley Sturmeay, Γεώργιος Μπίσις, Γεώργιος Τρανταλλίδης και Φαίδων Ανδριόπουλος.

Τό συνάλλαγμα

Αύξηση 8% παρουσίασε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα τό πεντάμηνο Ιανουαρίου —

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ



Σας γνωρίζουμε ότι από 1ης Μαΐου 1991 η Εταιρία AEOLUS MANAGEMENT S.A. ανέλαβε την διαχείριση των πλοίων που ήταν μέχρι τώρα υπό την εκπροσώπηση της εταιρίας BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΑΣ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ:

II ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 16 - 3ος όροφος
185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4536451-5
4185918-9
FAX: 4185917

TELEX: 21 3169 AEOL GR
24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS

AEOLUS MANAGEMENT S.A.

Μαΐου.

Συγκεκριμένα τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σέ 713 έκατ. δολλάρια έναντι 650,3 έκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου πενταμήνου του 1990.

Έξάλλου τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε τόν Μάιο στο ποσό τών 161 έκατ. δολλαρίων έναντι 146,9 έκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μήνα του 1990 παρουσιάζοντας αύξηση 9,6%.

Νέοι διακριτικοί αριθμοί κλήσεως πλοίων

Καθορίσθηκε από τήν αρμόδια διοίκηση του YEN ή διαδικασία χορήγησης σέ κάθε πλοίο νέου διακριτικού αριθμού κλήσεως πού στό έξής θά καλεΐται «Διακριτικό Σταθ-

μού Πλοίων (Δ.Σ.Π.)».

Η έκχώρηση του παραπάνω Διακριτικού Σταθμού Πλοίου είναι απαραίτητη στά πλαίσια τής εισαγωγής του νέου παγκόσμιου συστήματος κινδύνου και ασφαλείας (G.M.D.S.) ή σταδιακή εφαρμογή του οποίου αρχίζει προαιρετικά τήν 1.2.92.

Τό Διακριτικό Σταθμού Πλοίων θά χορηγείται γιά τīs συσκευές πού προβλέπονται από τό σύστημα GMDSS και θά ισχύει παράλληλα μέ τό Διεθνές Διακριτικό Σήμα (ΔΣΣ) του υπάρχοντος χειροκίνητου συστήματος κινδύνου και ασφαλείας τό όποιο σταδιακά θά καταργηθεί από τά πλοία.

Υποχρέωση νά φέρουν Διακριτικό Σταθμού Πλοίων (ΔΠΣ) έχουν όλα τά Έλληνικά πλοία πού θά φέρουν συσκευές ψη-

φιακής έπιλογής κλήσης (DSC) ή τερματικές δορυφορικές μονάδες (Inmarsat, Cospas, Sarsat).

Η όλη διαδικασία έκχώρησης του ΔΣΠ έχει άνατεθεί στή Διεύθυνση Έλέγχου Εμπορικών Πλοίων.

Τό Προξενείο του Παναμά σέ νέα γραφεία

Τό Προξενείο του Παναμά έγκαταστάθηκε σέ νέα γραφεία στόν Πειραιά, στήν όδό II Μεραρχίας 3 (3ος όροφος).

Μέ τήν ευκαιρία αυτή ό ύποπρόξενος κ. Κωνσταντίνος Μαραγάκας παρέθεσε μιά μικρή δεξίωση στά νέα γραφεία του Προξενείου τό άπόγευμα τής Πέμπτης 25 Ιουλίου.

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN THE FAR EAST TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PROFESSIONAL WAY.

CONTACT:



* (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TEL 2684338/2658933 (10 LINES)
TLX 39502/35652 (HOMSEA RS)
FAX 2684432
CABLES HELLENSEAS/SINGAPORE

DIRECTORS & A.O.H. TEL:
4675772 - CAPT JOHN GOROS
5641459/5640997 - STEVEN SIM
4661925 - ANNA YEO
4591586 - ANTHONY FONG

* (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

61, Kasemraj Road - Tavich Bldg
Klongtoey, Prakanong - Bangkok 10110
Tel 2490541/2 2497198 Fax 2497199
Tlx 84602/21197 (NAVICO) Cables NAVICO/BANGKOK
AOH Tel 2493706 (Capt E. Glyptis)

* (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 2101, Centre Mark Bldg
287 299 Queen's Road Central - Hong Kong
Tel (852) 5422688 - Fax (852) 5422788
Tlx 71219 (DONIA) - Cables POSIDONIA/HONGKONG
AOH Tel 5660027 (Capt. Peter) - 5663218 (Capt. Pau)
6378777 (Angus Chan), Mobile: 90818161

* (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

32 A Jalan 9/12 Paritjiran 9
81700 Pasir Gudang Johore Malaysia
Tel (07) 516000/1 Fax (07) 515366
Tlx 65238 Cables POSSHIP/PASIRGUDANG
AOH Tel (07) 516710 (T. H. Wong)

* (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 901, Leema Bldg, 146-1 Susong Dong
Chongro Ku Seoul South Korea
Tel 7331971/5 Fax 7331970
Tlx 25252 (DONIA) - Cables POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel 3584523 (Capt. Yang) - 4887676 (K. Lee)

* SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS
* APPOINTED SURVEYORS FOR:
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

IN GREECE (LIAISON OFFICE): POSIDONIA TRAVEL, 5 Bouboulinas Street
FAX: 4126061 TEL: 4110594-4130488
A. O. H. 4511705 (Capt JOHN PSARRAS)

Η διαδικασία επιστροφής των ΦΠΑ

Σύμφωνα με την υπ' αριθμό 104.96.71/3503/0013/ΠΟΛ 1140 απόφαση του υπουργού Οικονομικών κ. Γιάννη Παλαιοκρασσά, τροποποιείται το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 1 της 1031790/2051/575/ΠΟΛ 1078/91 απόφασης ως εξής:

«Προκειμένου για τις πράξεις της περίπτωσης δ' της προηγούμενης παραγράφου το ποσό του επιστρεφόμενου φόρου δεν μπορεί να υπερβεί τη διαφορά του φόρου που προκύπτει, αν αφαιρέσουμε το φόρο που αναλογεί στις εκροές από το φόρο που θα αναλογούσε, αν τις πολλαπλασιάσαμε με το μέσο σταθμικό συντελεστή των εισροών».

Η απόφαση αυτή που ισχύει από 1.1.1991, θα δημοσιευθεί στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Τά κέρδη της Global Ocean για το 1990

Σε 1,5 εκατ. δολάρια, ή δολ. 0,50 ανά μετοχή, ανήλθαν τα κέρδη της εταιρίας Global Ocean Carriers κατά τον προηγούμενο χρόνο.

Τά καθαρά έσοδα της εταιρίας πριν την αφαίρεση των αποσβέσεων, αλλά μετά την αφαίρεση των προβλεπόμενων κονδυλίων για δεξαμενισμούς και γενικές επιθεωρήσεις των πλοίων, ανήλθαν σε 5.680.230 δολ., ή 1,89 δολ. ανά μετοχή, έναντι 6.638.738 δολ. ή 2,21 ανά μετοχή το 1989, ενώ μετά την αφαίρεση των αποσβέσεων, ανήλθαν σε 1.504.133 δολ. ή 0,50 δολ. ανά μετοχή, (4.464.987 δολ. ή 1,49 δολ. ανά μετοχή το 1989).

Σχετικά με την οικονομική δραστηριότητα της «Γκλόμπαλ» τον περασμένο χρόνο ο πρόεδρος της κ. Μάικλ Τζόλλιφ, πρόσθεσε ότι η εταιρία κατόρθωσε να διατηρήσει τα λειτουργικά της έξοδα στα πλαίσια που είχαν αρχικά προβλεφθεί πριν δύο χρόνια, ότι ο χρόνος off-hire του στόλου της, λόγω επισκευών, ανήλθε σε 37 ημέρες και υπογράμμισε ότι η «Γκλόμπαλ» προέβη σε σημαντικές επενδύσεις το 1990 για την ανακαίνιση του πλοίου «Γκλόμπαλ Στάρ» για τη μεταφορά φορτίων πετρελαίου και γενικά για τη συντήρηση του στόλου της. Αποτέλεσμα αυτών των δαπανών είναι, όπως τόνισε, η εταιρία να διαθέτει ένα καλοσυντηρημένο στόλο με διασπορά δραστηριότητας, που είναι σε θέση να εκμεταλλευθεί τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται στη ναυλαγορά.

Θετική η πορεία της Vernicos Yachts

Σημαντική αύξηση συμβολαίων ναυλώσεων παρουσιάζει η Vernicos Yachts το 1991, παρά τις αντίξοες συνθήκες τουριστικού ρεύματος.

Συγκεκριμένα μέχρι τις 9 'Ιουλίου 1991 υπεγράφησαν 604 συμβόλαια ναυλώσεων έναντι 493 μέχρι τις 9 'Ιουλίου 1990, πα-

Ένα έργο μεγάλων διαστάσεων του Κώστα Δούκα



Ένα νέο πίνακα μεγάλων διαστάσεων ολοκλήρωσε πρόσφατα ο συνάδελφος Κώστας Δούκας. Θέμα του ένα ιστορικό θαλασσινό γεγονός. Η αναπαράσταση της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας. Πρόκειται για μία σύνθεση ολοκληρωμένη, με σχεδιαστική και χρωματική συνέπεια, που τον απασχόλησε περισσότερο από ένα χρόνο μέσα στον φόρτο των δημοσιογραφικών του υποχρεώσεων.

Με το έργο του αυτό ο Κώστας Δούκας ήθελε να κάνει ένα μνημόσυνο στα παλικάρι που θυσιάσαν πριν από 2.500 χρόνια την ζωή τους στην κλειστή θάλασσα της

ρουσιάζοντας δηλαδή αύξηση 22,5%.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η αύξηση αυτή παρουσιάζεται παρόλο που τον 'Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο είχε σταματήσει τελείως η υπογραφή ναυλοσυμφώνων, εξαιτίας του πολέμου στον Περσικό και σε μία εποχή που ο Κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού διέρχεται κρίση και σημαίνει ότι χάρη στη δυναμικότητά της η εταιρία κέρδισε ένα μερίδο από την έσωτερική αγορά.

Η χρηματοδότηση των επισκευών πλοίων

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 104Α/4.7.91), απόφαση της Έπιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων με την οποία καθορίζε-

Σαλαμίνας και που μαζί με την περίφημη 'Αθηναϊκή Τριήρη, εξασφάλισαν στην Ελλάδα το δημοκρατικό πολίτευμα και στην Ευρώπη την εξέλιξη του πνεύματος.

Μέχρι σήμερα κανένας Έλληνας ή ξένος ζωγράφος δεν έχει ασχοληθεί με το πολυσήμαντο ιστορικό γεγονός της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας, με εξαίρεση ητόν Κώστα Βολανάκη, που και αυτός είχε την πρόθεση μάλλον να απεικονίσει την 'Αρτεμισία, παρά την ιστορική ναυμαχία, αφού πουθενά δεν εμφανίζεται η 'Αθηναϊκή Τριήρης, το πλοίο που έπαιξε αποφασιστικό ρόλο στη νίκη των Ελλήνων.

Το πλαίσιο για τη χρηματοδότηση της έπισκευής σε ελληνικά ναυπηγεία, πλοίων που εκτελούν πλοές εξωτερικού, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Για την ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων

Με εγκύκλιο του υπουργού Ναυτιλίας κ. 'Αριστ. Παυλίδη παρέχονται οδηγίες στους ενδιαφερομένους για τις ελάχιστες απαιτήσεις της Διεύθυνσης 'Ελέγχου 'Εμπορικών Πλοίων στη κατασκευή πλευρικών πλωτήρων στα επιβατηγά και επιβατηγά - όχημα-ταγωγά πλοία.

Στην εγκύκλιο τονίζεται ότι από την Διεύθυνση 'Ελέγχου 'Εμπορικών Πλοίων

WARNING ON PIRATED PARTS

As the sole representative for Europe and the Middle East for Coffin Turbo Pump, Inc., U.S.A., we maintain a large stock of genuine Coffin® parts. Our factory trained Service Engineers are available on short notice to service all of your needs.

It's important to understand that Coffin Turbo Pump Parts offered for sale by anyone other than Marship Engineering, Rotterdam, are *pirated parts* and, as such, may be detrimental to the proper operation of your equipment.

You should also be aware that MAMI, Trader Corporation, and Atlas di A. Robotti are *not* Authorized Agents of Coffin Turbo Pump, Inc. Marship Engineering is the *only* Authorized Representative of Coffin Turbo Pump, Inc. in all of Europe and in the Middle East.

Coffin Turbo Pump Europe/Marship

Parklann 30 • P.O. Box 23127 • Rotterdam, Holland 3001 KC
Telephone: 436-3188 • Fax: 436-3668 • Telex: 23533

έχει υιοθετηθεί ή κατασκευαστική αυτή προσθήκη, τακτική ή όποια ακολουθείται ήδη και από άλλες ναυτιλιακές χώρες, καθώς με την κατασκευή των πλωτήρων αυτών αυξάνεται κατά πολύ η ευστάθεια και η μεταφορική ικανότητα των επιβατηγών και επιβατηγών - όχημα-πλωτών πλοίων.

Μεταθέσεις στους Πλωτάρχες Λ.Σ.

Με απόφαση του υπουργού Ε.Ν. κ. Αριστ. Παυλίδη μετατίθενται οι πλωτάρχες Λ.Σ.: Χαλκιάς Τριαντ. από την Διεύθυνση Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος στο Προξενικό Λιμεναρχείο του Πόρτ Σάϊντ, ως Προξενικός Λιμενάρχης, Μαλωλάτος Γ. από το Λιμεναρχείο Ισθμίας στο Προξενικό Λιμεναρχείο Ν. Υόρκης ως υπολιμενάρχης, Κολιτσόπουλος Γ. από το Προξενικό Λιμεναρχείο Ν. Υόρκης στο Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας, Κουτσουράκης Μ. στην Διεύθυνση Ασφαλείας του ΥΕΝ, Πολίτης Κων. από το Κέντρο Εφοδιασμού ΛΣ στην Διεύθυνση Προσωπικού ΛΣ., Λιβάνιος Απ. από την Έλληνική Υπηρεσία Πληροφοριών στο Προξενικό Λιμεναρχείο Αμβέρσας, Σιάμος Γ. από την Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων στο Προξενικό Λιμεναρχείο Λονδίνου ως Υπολιμενάρχης, Παπανικολάου Γ. από το Λιμεναρχείο Χαλκίδος στο Προξενικό Λιμεναρχείο Αμβούργου ως Υπολιμενάρχης, Κλαδοῦχος Αρ. από την Διεύθυνση Προσωπικού ΛΣ στο Προξενικό Λιμεναρχείο του Ρόττερταμ, ως Υπολιμενάρχης, Πανταζής Γ. από την Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών στην Ναυτική Σχολή Πολέμου για φοίτηση, Μαρίνος Ξάνθος Κ. από το Λιμεναρχείο Καλύμνου στο Λιμεναρχείο Κώ, ως Λιμενάρχης.

Σημαντική δωρεά

Συνεχίζοντας τις ευγενείς παραδόσεις των μεγάλων δωρητών, ο Ιωάννης Κριτικός και η σύζυγός του Δώρα Κριτικού προέβησαν σε δύο μεγάλες δωρεές για την ανάπτυξη της Έλληνικής Κοινότητας του Λονδίνου. Η πρώτη, ύψους 700.000 λιρών προβλέπει την ολοκληρωτική ανακατασκευή του Πρεσβυτερίου της Αγίας Σοφίας για την ευπρεπισμένη στέγαση των Ιερέων που υπηρετούν στον Καθεδρικό Ναό, και ειδική πρόβλεψη για την στέγαση των αρχείων της κοινότητας, τη δημιουργία βιβλιοθήκης και χώρων συνεδριάσεων των Κοινοτικών και εκκλησιαστικών συμβουλίων.

Η δεύτερη δωρεά, που υπολογίζεται να ανέλθει επίσης στο ποσό των 700.000 λιρών αφορά προσφορά για την αγορά ενός οικήματος για την δωρεάν ενδιάκριση Έλλήνων ασθενών και των συνοδών τους, για όσο χρόνο χρειάζεται, να παραμείνει ο ασθενής στο νοσοκομείο, πράγμα που τώρα προσφέρεται, σε μικρότερη κλίμακα, από τον ξενώνα της Αγίας Φιλοθέης.

Οι δωρεές αυτές είναι συνέχεια άλλων αξιόλογων δωρεών και προσφορών του ζεύγους Κριτικού προς το κοινωνικό σύνολο, για τις οποίες έχουν τιμηθεί από το Οικουμενικό Πατριαρχείο και τιμούν τη ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Τά έντυπα με τις Συλλογικές Συμβάσεις για το 1991

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών απέστειλε στα μέλη της αντίτυπο του δελτίου με τις Συλλογικές Συμβάσεις Έργασίας στα ποντοπόρα πλοία άνω των 4.500 τόν. d.w. καθώς και τις συμβάσεις των πλοιαρ-

χων Α' τάξεως που ισχύουν για το χρονικό διάστημα 1/1/91 - 31/12/91.

Για την παραλαβή αντίτυπων για την αποστολή τους στα πλοία τα μέλη της ΕΕΕ μπορούν να στείλουν εξουσιοδοτημένο υπάλληλο στα γραφεία της Ε.Ε.Ε.

Νέα γραμμή με Δελφίνια

Έγκαινιάσθηκε η νέα γραμμή της Κοινοπραξίας Υδροπτερυγών «Σέρες» η οποία συνδέει τον Πειραιά με την Ανάβυσσο και τα νησιά Κέα και Κύθνο.

Τά δρομολόγια μεταξύ Πειραιώς - Κέας μέσω Αναβύσσου διαρκούν 75' και μεταξύ Πειραιώς - Κύθνου μέσω Κέας 1 ώρα και 45' και παρέχουν τη δυνατότητα ημερήσιων εκδρομών στα νησιά αυτά.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 3.000.000 δρχ. επέβαλε το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά στον Δημήτριο Αργ. Κυριακόπουλο διαχειριστή του ήμιβυθισμένου «Αργώ Κάρριερ» (με σημαία Μάλτας) γιατί δεν έλαβε τα προβλεπόμενα μέτρα αποφυγής ρύπανσης της θάλασσας, με αποτέλεσμα να προκληθεί ρύπανση 4.000 τ.μ. και 6.000 τ.μ. αντίστοιχα, από την διαφυγή πετρελαιοειδών στη θάλασσα.

Πρόστιμο 1.000.000 δρχ. επέβαλε το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά στον Niculae Dima, Α' μηχανικό του με σημαία Ρουμανίας φορτηγού πλοίου «Bailesti», γιατί δεν έλαβε τα απαραίτητα μέτρα με αποτέλεσμα να προκληθεί λόγω υπερχείλισης, ρύπανση από μαζούτ, έκτασης 50 τ.μ. περίπου, στην θαλάσσια περιοχή Κυνοσούρας Σαλαμίνας.

Πρόστιμο 800.000 δρχ. επέβαλε το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά στον Γεώργιο Χαραμή, Α' μηχανικό του με σημαία Μάλτας δεξαμενοπλοίου «Χρήστος» γιατί σε έλεγχο που έγινε στο βιβλίο πετρελαίου του πλοίου, διαπιστώθηκε η κατ' επανάληψη πρόκληση ρύπανσης της Μεσογείου, με την απόρριψη σεντινόνερων, συνολικής ποσότητας 18 κυβικών μέτρων περίπου.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ εκδόθηκαν τον περασμένο Ιούνιο 428 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Περισυλλογή φυγάδων

Δύο Κουβανούς περισυνέλεξε από πνευστή σωσίβια λέμβο το παναμαϊκό φορτηγό «Γαλήνη», ενώ έπλεε ανοιχτά των νησιών Μπαχάμες.

Τό περιστατικό γνωστοποίησε στο ΥΕΝ ο πλοίαρχο του σκάφους, προσθέτοντας ότι οι δύο Κουβανοί παραδόθηκαν στην Αμερικανική Ακτοφυλακή.

Θάνατος ναυτικού

Νεκρός στην καμπίνα του βρέθηκε στις 21 Ιουλίου ο Αντώνιος Μαρνέτης 50 ετών, μάγειρας του ελληνικού φορτηγού «Flag Williams», ενώ το πλοίο έπλεε ανοιχτά από τον Παναμά.

REGIS LOW
INSURANCE BROKERS

*International
Marine Insurance Specialists*

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

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

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

Καταργούνται οι έξωλογιστικοί λογαριασμοί

Με την υπ' αριθ. 1963 πράξη του Διοικητού της Τραπεζής της Ελλάδος καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 1992 οι έξωλογιστικοί λογαριασμοί που τηρούν στην Τράπεζα της Ελλάδος οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι διαχειρίστριες ή πλοιοκτήτριες ποντοπόρων πλοίων ή πλοίων που εκτελούν πλόες έσωτερικού και έξωτερικού.

Όπως αναφέρεται, με την πράξη αυτή επιδιώκεται απλούστευση των διαδικασιών έλεγχου της τηρήσεως των συναλλαγματικών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Με την πράξη ορίζεται ότι οι πληρωμές σε δραχμές που αφορούν δαπάνες στην Ελλάδα είναι επιβεβαιωμένες της παρ. 1 καλύπτονται είτε από εισπράξεις από τη ναυτιλιακή τους δραστηριότητα, που σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, πραγματοποιούνται σε δραχμές είτε με προηγούμενη δραχμοποίηση συναλλάγματος μη υποχρεωτικά έκχωρητέου, περιλαμβανομένου και του προϊόντος δανείων για τα οποία υπάρχει υποχρέωση εξυπηρέτησης από μη υποχρεωτικά έκχωρητέο συνάλλαγμα.

Οι δαπάνες σε συνάλλαγμα καλύπτονται με μη υποχρεωτικά έκχωρητέο συνάλλαγμα περιλαμβανομένου και του μη δραχμοποιημένου προϊόντος δανεισμού σε συνάλλαγμα, εφόσον ο δανεισμός αυτός εξοφλείται με μη υποχρεωτικά έκχωρητέο συνάλλαγμα.

Παράλληλα στην πράξη καθορίζονται οι όροι λειτουργίας των λογαριασμών ταμιακής διαχείρισεως των επιχειρήσεων που είναι πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες ποντοπόρων πλοίων και ρυθμίζονται τα θέματα που θα προκύψουν για τα υπόλοιπα των υφισταμένων στις 31.12.91 έξωλογιστικών λογαριασμών.

Οι σχολές σωστικών μέσων

Από τις Σχολές Πυροσβεστικών και Σωστικών Μέσων Ασπροπύργου και Νέας Μηχανιώνας αποφοίτησαν τον Ιούνιο 515 και 262 ναυτικοί αντίστοιχα.

Για την εξυπηρέτηση όσων θά ταξιδεύσουν

Για την όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού, από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά ανακοινώθηκε ότι για τη παροχή πληροφοριών, για τα αποπλέοντα και καταπλέοντα επιβατηγά πλοία στην περιοχή του λιμένος, παρέχονται πληροφορίες στα εξής τηλέφωνα:

α) Για δρομολόγια μικρής και μεγάλης ακτοπλοΐας (νησιά Αιγαίου - Κρήτη) στα 4114785 - 4172657 και 4511311 έως 19.

β) Για τα δρομολόγια τακτικών συγκοινωνιών (νησιά Αργοσαρωνικού) στα: 4124585 - 4124533 - 4511311 έως 19 - 4511310 - 4516714 - 4516765.

Η Έταιρία Marine Management Services ανέλαβε τις δραστηριότητες της Trade & Transport Inc.

Από τον Ιούλιο 1991, η νεοσυσταθείσα ελληνική ναυτιλιακή εταιρία Marine Management Services M.C., η οποία έδρευε στην οδό Φίλωνος 61-65 του Πειραιά, ανέλαβε όλες τις δραστηριότητες της έφοπλιστικής εταιρίας Trade and Transport Inc.

Διευθυντές και διαχειριστές της νέας εταιρίας είναι ο πρόεδρος της, κ. Βασίλης Κούσης και ο οικονομικός διευθυντής και γραμματέας της, κ. Χρήστος Τελούσης.

Αντιπρόσωποι της εταιρίας στη Νέα Υόρκη και στο Λονδίνο παραμένουν οι παρακάτω αντίστοιχα αναφερόμενες εταιρίες:

Brokerage and Management Corp. με διευθυντή τον κ. A. Nichols και Trade and

Transport (UK) Ltd. με διευθυντή τον κ. Ν. Κοτζιά.

Τα 22 πλοία ξηρού και υγρού φορτίου τα οποία διαχειρίζεται η Marine Management Services M.C. είναι τα ακόλουθα:

«Νίκος Καζαντζάκης», «Νάντελχορν», «Τρέιντ Ντέριγκ», «Τρέιντ Όνορ», «Τρέιντ Άμπασσαντορ», «Τρέιντ Κάρριερ», «Τρέιντ Κουέστ», «Τάεσχορν», «Τρέιντ Βίζιον», «Τρέιντ Γουίλ», «Τρέιντ Γκρή», «Τρέιντ Ίντεπέντενς», «Περικλής Γ.Κ.», «Άλλάλινχορν», «Στράλχορν», «Τρέιντ Μπάννερ», «Τρέιντ Εντέβορ», «Τρέιντ Φόρτιπιουντ», «Τρέιντ Λάιτ», «Τρέιντ Μάστερ», «Τρέιντ Νόμαντ» και «Μάττερχορν».

ΡΙΕΤΕ ΑΓΚΥΡΑ... ΣΤΑ 2000 ΚΥΒΙΚΑ!

Τώρα που η νέα νομοθεσία επιτρέπει σ' εσάς τους ναυτικούς την αγορά αυτοκινήτων 2000

κυβικών χωρίς δασμούς, είναι ευκαιρία ν' αποκτήσετε το δικό σας OPEL VECTRA.

Διαλέξτε τώρα το OPEL VECTRA σας στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή και θα το παραλάβετε... στο σπίτι σας.

Διαλέξτε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα, αμαξώματος και εξοπλισμού. Κινητήρας: 1.6 i, 1.8 i, 2.0 i. Εξοπλισμός: GLS. Αμάξωμα: 4θυρο.

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας να συζητήσουμε όλες τις λεπτομέρειες.

Εκπομπές καυσαερίων gr / δοκιμή

	Co.	HC+NOx	NOx
VECTRA 1.6	3.28	1.86	1.44
VECTRA 1.8	11.42	3.19	1.70
VECTRA 2.0	11.18	0.423	0.275



MCANN BROSSE

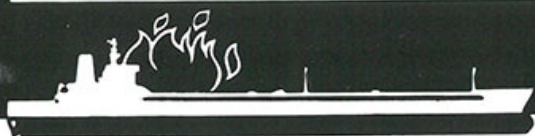


OPEL

DYNAMOTORS

DYNAMOTORS A.E., ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΔΙΣΤΟΜΟΥ, 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ, ΤΗΛ. 684 6512, ΤΕΛΕΞ 223180 DYNA GR.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	Μάλτας	7.993	1969	Έπιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 17/7.
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ	Κυπριακή	12.214	1979	Συγκρούστηκε με φορτηγίδα, στο Σάν Φραντσίσκο στις 2/7.
ΛΙΤΣΑ Ν.	Κυπριακή	3.256	1974	Ανέφερε βλάβη της μηχανής και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού ανοικτά της Αρούμπα στις 18/7.
ΝΟΡΘΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	Μάλτας	11.148	1969	Έπιθεωρήθηκε στην Κυνοσούρα συνεπεία ζημιών από πυρκαϊά που υπέστη στο μηχανοστάσιο, στις 15/6.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ.	Κυπριακή	1.532	1971	Προσάραξε έμφορτο στο Μπρίντζι στις 20/7.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	Κυπριακή	13.265	1973	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή και ρυμουλκήθηκε στην Μπαλμπόα στις 11/7.
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΨ	Κυπριακή	10.625	1969	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στη λ. Μίτσιγκαν στις 21/6.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	Λιβερίας	14.531	1977	Κατά το ταξίδι Αμβέρσα για Καναδά υπέστη διάφορες ζημιές στο κατάστρωμα στις 6-7 Ιουνίου.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ	Κυπριακή	20.604	1977	Αγκυροβολημένο στο Μπουσάν, συγκρούστηκε με το πλοίο «Kyung Jin» στις 9/7 και υπέστη έλαφρες έλασματοургικές ζημιές.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Κυπριακή	32.758	1970	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και της άλυσσίδας στο Μπ. Αΐρες, στις 5/7.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	Παναμαϊκή	6.614	1974	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στις 8/7 κατά το ταξίδι Μπαιουσαίντ για Μπαντάρ Αμιάν.
ΚΑΛΗ Λ.	Έλληνική	35.716	1977	Έπιθεωρήθηκε στο Βανκούβερ συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη στις 29/5.
ΣΚΥΡΟΣ	Μάλτας	19.920	1966	Κατά το ταξίδι Κριστομπάλ για Φιλαδέλφεια υπέστη ζημιές από κακοκαιρία στις 19-21 Ιουνίου. Στις 25/57 υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατευθύνθηκε στο Νόρφολκ για έπισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (πρ. «Byzantine Energy»)	Έλληνική	2.757	1968	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Ibn Khaldoun II» ανοικτά της Αλγερίας, στις 26/6 και υπέστη έλασματοургικές ζημιές στην πλώρη.
ΚΙΡΚΗ	Έλληνική	44.954	1970	Υπέστη πυρκαϊά και είσοδο ύδάτων ανοικτά της Δυτικής Αυστραλίας στις 21/7. Τό πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το σκάφος.
ΜΑΘΡΑΚΙ	Έλληνική	17.485	1970	Αγκυροβολημένο στο Ίμμιγκχαμ, συγκρούστηκε στις 11/7 με το όχημαγωγό «Stena Gothica» και υπέστη έλασματοургικές ζημιές στην πλώρη.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	Έλληνική	17.744	1971	Αγκυροβολημένο στο Χάμπερ, συγκρούστηκε με το ύγραεριοφόρο «Havis» στις 14/7 και υπέστη έλαφρες ζημιές.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ.	Έλληνική	25.000	1987	Κατά τον απόπλου από Μπουένος Αΐρες συγκρούστηκε με το φορτηγό «San Nicolas» στις 12/7 και υπέστη έλασματοургικές ζημιές στην πλώρη.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αντικρουόμενες οι εκτιμήσεις των παρατηρητών της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου για τό πόσο σύντομα ή αγορά θα επηρεασθεί από τις μεγάλες εισαγωγικές ανάγκες των Σοβιετικών και των Κινέζων σε δημητριακά.

Αρκετοί άτενίζουν αισιόδοξα τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Αύγουστου, ενώ άλλοι ένόψει των πρόσφατων ναυλώσεων σε χαμηλότερα επίπεδα, πιστεύουν ότι έχουν καλυφθεί οι άμεσες ανάγκες των μεγάλων ναυλωτών και τό ενδιαφέρον τους θα αναθερμανθεί τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου, όποτε αναμένεται νά ανακοινωθούν και οι Αμερικανικές πιστώσεις προς τις χώρες του Τρίτου Κόσμου.

Σέ γενικές γραμμές ή αγορά του δευτέρου δεκαπενθημέρου του Ιουλίου μπορεί νά χαρακτηριστεί ύποτονική, μέ σαφώς λιγότερες πράξεις και στους τομείς των γαιανθράκων και του σιδηρομεταλλεύματος, σε επίπεδα ναύλων που υπεχώρησαν μεταξύ δολ. 2-3 ανά τόνο.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις κατά κατηγορία φορτίων:

Σιτηρά:

- 52.000 τον. Ρίβερ Πλέιτ μέ συμπλήρωση Μπ. Μπλάνκα για Ιαπωνία, δολ. 31,00.
- 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 25,30.
- 50.000 τον. Ροστόκ για Τζέντα, δολ. 21,00.
- 50.000 τον. Βορ. Ειρηνικό για Νοτ. Κορέα, δολ. 13,75.
- 36.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Κωνσταντζα, δολ. 24,90.
- 34.000 τον. Νόρφολκ για Ιαπωνία, δολ. 27,75.

- 31.500 τον. Βανκούβερ για Τσιταγκόγκ, δολ. 24,15.

Γαιάνθρακες:

- 120.000 τον. Πόντα ντέ Μαδέιρα για Γκιζόν, δολ. 6,40.
- 110.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Άμβέρσα, δολ. 6,75.
- 70.000 τον. Μισσισιπι για Χάβρη, δολ. 8,25.
- 60.000 τον. Νιού Σάουθ Γουέιλς για Κόντινεντ, δολ. 15,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. Τουμπαράο για Ιαπωνία, δολ. 12,00.
- 140.000 τον. Πόντα ντό Ούμπο για Ρόττερταμ, δολ. 7,20.
- 100.000 τον. Όρινόκο για Ρόττερταμ, δολ. 6,50.
- 76.500 τον. Τουμπαράο για Ούμ Σάιντ, δολ. 14,40.

Λιπάσματα:

- 40.000 τον. Γιούζνυ για Κίνα, δολ. 29,00.
- 30.000 τον. Βέντσπιλς για Άνατολ. ακτή Ινδίας, δολ. 39,50.
- 27.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 43,00.
- 15.000 τον. Κωνσταντζα για Αμπιζάν, δολ. 23,50.
- 14.500 τον. Άκαμπα για Ινδία, δολ. 20,00.

Ζάχαρη:

- 14.000 τον. Ροζάριο και Μπ. Άϊρες για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 34,75.

- 14.000 τον. Πόρτ Λουίς για Λονδίνο, λίρες 18,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η αγορά των χρονοναυλώσεων εξακολούθησε νά καλύπτει ένα μεγάλο μέρος της ναυλωτικής δραστηριότητας μέ μισθώματα που κυμάνθηκαν περί τά δολ. 2.000 χαμηλότερα από εκείνα των πρώτων ημερών του Ιουλίου.

Τά μισθώματα για κυκλικά ταξίδια των πάναμαξ στον Άτλαντικό εξομειώθηκαν σχεδόν μέ εκείνα της περιοχής του Ειρηνικού και κυμάνθηκαν περί τά δολ. 12.000 την ημέρα, ενώ παρά τις φημολογίες, ικανοποιητικοί υπήρξαν οι ναύλοι τους μέ παράδοση Άτλαντικό και επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, συνοδευόμενη από ballast bonus.

Στά μικρότερα μεγέθη οι ναύλοι κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 6.200 και 9.700 την ημέρα ανάλογα μέ τό τόπο προορισμού, αλλά υπήρξε εμφανής ή ευχέρεια από πλευράς ναυλωτών στην επιλογή τοννάξ.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέ βασική εξαίρεση την αγορά του Άραβικού Κόλπου, ή δραστηριότητα της αγοράς των δεξαμενοπλοίων κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουλίου δέν ένέπνευσε ιδιαίτερες συγκινήσεις και σε γενικές γραμμές ή ζήτηση καλύφθηκε εύκολα από τά άνοικτά πλοία σε λογικά επίπεδα ναύλων.

Στίς 28 Ιουλίου εξέλλου, απέπλευσε από τό Κουβέιτ τό πρώτο VLCC μέ 261.000 τον. πετρελαίου, που αντιπροσωπεύει τό πρώτο φορτίο που εξάγεται από ή χώρα αυτή μετά την έκρηξη του πολέμου στον Περσικό Κόλπο.

Άς δούμε τις πιο χαρακτηριστικές ναυλώσεις από τις βασικές περιοχές



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

φορτώσεων:

- 380.000 τον. Περσικό Κόλπο για Έρυθρά Θάλασσα, WS 60.
- 260.000 τον. Περσικό Κόλπο για Κόλπο ΗΠΑ, WS 60.
- 240.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 62,5.
- 220.000 τον. Περσικό Κόλπο για Έρυθρά Θάλασσα, WS 75.
- 127.000 τον. Δυτική Αφρική για

ΗΠΑ, WS 92,5.

- 88.000 τον. Άραβικό Κόλπο για Ταϊλάνδη, WS 110.
- 80.000 τον. Λιβύη για Ιταλία, WS 115.
- 70.000 τον. Νορβηγία για Ανατ. άκτι ΗΠΑ, WS 120.
- 55.000 τον. Καραϊβική για Δυτική άκτι ΗΠΑ, WS 127,5.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΛΙΑ: Νιουκάστλ (NSW) 60.000 τον. γαϊάνθρακες Άμστερνταμ / Άμβέρσα, δολ. 15 φίο, φόρτωση κλίμακας /20.000 τον. εκφόρτωση Αύγουστο.

ΩΚΕΑΝΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 18.500 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 13,75 φίο, 4 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 22-26.

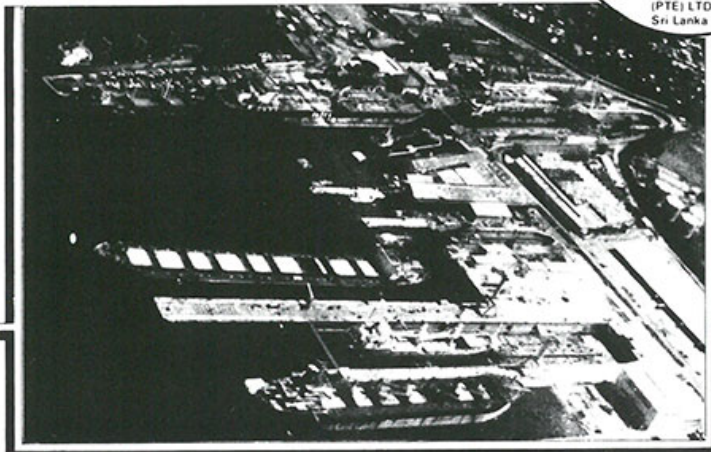
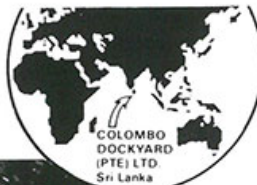
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 21.000 τον. καλαμπόκι Βάρνα, δολ. 30 (full berth) Αύγουστου 1-10.

ΣΑΡΛΑ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά Σταβάνγκερ, δολ. 15,50, 9 ημέρες, Ιουλίου 29 - Αύγουστου 10.

ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ: Κόλπο ΗΠΑ 36.000 τον. καλαμπόκι Κωνσταντζα, δολ. 24,90, φόρτωση Λάινερ τέρμς / έλευθ. εκφόρτωση, Ιουλίου 25.

ΔΕΛΦΙΝΙ: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτι Ινδίας, δολ. 43,50 φίο, 8.000 / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 11-21.

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)	Craneage (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 — EMMA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex 844/28547

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

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

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex 214059

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Νοτ. Κορέα, δολ. 25,30 φίο, 10.000/ 6.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 15-30.

ΓΟΥΓΜΕΑ: Ανατολ. άκτι ΗΠΑ 52.500 τον. σιτηρά Σρί Λάνκα, δολ. 27,39 (full berth), τέλη Ιουλίου.

ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ: Πόντα ντέ Ούμπο 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 7,20 φίο, 6 ημέρες, Αύγουστου 5-20.

ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ: Βανκούβερ / Πρίνς Ροϋπερτ 25.000 τον. περίπου σιτηρά Καλάο και Παϊτα, δολ. 17,50 φίο, 5.000/ 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 16-27.

ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 24.000 τον. καλαμπόκι Βενεζουέλα, δολ. 15,50, 4 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ: Κόλπο ΗΠΑ 24.800 τον. γεννήματα Λά Γκουάιρα, Μαρακάϊμπο και Γκουάντα, δολ. 19,50 φίο, 33 ημέρες, Ιουλίου 22-26.

ΛΕΩΝ: Βανκούβερ / Πρίνς Ροϋπερτ 31.500 τον. σιτηρά Τσιταγκόγκ, δολ. 24,15 φίο, 7.00/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 1-15.

ΩΡΟΡΑ: Κόλπο ΗΠΑ 28.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτι Ινδίας, δολ. 43 φίο, 8.000/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 1-10.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: Δυτική Αυστραλία 130.000 τον. Ιαπωνία, δολ. 6,15 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 35.000 τον. εκφόρτωση, Αύγουστου 1-10.

ΟΥΡΑΝΙΑ: Κωνσταντζα 15.000 τον. λιπάσματα Άμπιτζάν, δολ. 23,50 φίο, Ιούλιο.

ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ: Ροστόκ 50.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 21 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 25 - Αύγουστου 5.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Πούντα ντέ Μαδέιρα 120.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Γκιζόν, δολ. 6,40 φίο, 7 ημέρες, Αύγουστου 5-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΑΪ'ΑΝΤ: 72.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ Ιουλίου 20, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 11.900 την ημέρα.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΓΚΟ: 69.350 τον. d.w. του 1989, παράδοση Κόμπε Ιουλίου 18-22, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΚΩΣΤ. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: 58.370 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Αύγουστου 1-5, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/ Ιαπωνία, δολ. 13.000 την ημέρα, πλέον δολ. 240.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ: 66.100 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 9.500 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.: 63.880 τον. d.w., του 1983, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια Άτλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ: 34.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πολωνία Αύγουστου 5-12, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 11.050 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΝΑ: 64.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 37.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ποχάνγκ, συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, ταξίδι 45/50 ημερών, δολ. 7.400 την ημέρα, αρχές Αύγουστου.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΟ: 64.200 τον. d.w. του 1987, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, ταξίδι

μέσω ΕΣΣΔ με έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον δολ. 220.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 65.100 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άρχές Αύγουστου, έπαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 14.250 την ημέρα, πλέον δολ. 225.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ: 61.90 τον. d.w. του 1978, παράδοση Χόγκ Κόγκ Αύγουστου 6-15, ταξίδι μέσω Κίνας με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΦΙΝΤΙΑΣ: 120.180 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ Αύγουστου 15-30, ταξίδι μέσω Χάμπτον Ρόουντς καί Ρίτσαρντς Μπαί με έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 15.750 την ημέρα.

ΕΛΙΚΩΝ: 28.200 τον. d.w. του 1980, παράδοση διερχόμενο Έσκουμινς Ιουλίου 20-25, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Άντεν, δολ. 8.600 την ημέρα, πλέον δολ. 105.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.880 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ταϊβάν Ιουλίου 24-20, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.300 την ημέρα.

ΑΙΤΖΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.580 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιουλίου 25- Αύγουστου 5, έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 14.700 την ημέρα, πλέον δολ. 240.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΠΑΤΕΡΑΣ: 65.530 τον. d.w. του 1971, παράδοση Σαίντ Λόρενς Αύγουστου 1-10, έπαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΨ: 64.380 τον. d.w. του 1987, παράδοση Σήφορθ Ιουλίου 15, δύο κυκλικά ταξίδια μέσω Ανατολ. άκτης Νοτ. Άμερικης καί Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ: 62.000 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Αύγουστου 1-15, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 15.250 την ημέρα, πλέον δολ. 225.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: 63.880 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, ταξίδι 12-14 μηνών πρὸς δολ. 12.000 την ημέρα. Έαν έπαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή επιπλέον άμοιβή δολ. 250.000.

ΝΙΚΗΤΑΣ: 72.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ Ιουλίου 26, ταξίδια 2-4 μηνών με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΚΡΕΪ'Ν: 41.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ιαπωνία Αύγουστου 3-18, ταξίδι 2 1/2 — 4 1/2 μηνών, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: 66.117 τον. d.w. του 1986, παράδοση Ιαπωνία Ιουλίου 20, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: 145.100 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ Ιουλίου 20-31, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 14.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΥ: Τής 70.000 τον. Γκάλφχέβεν, WS 112,5, Ιουλίου 24.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Περσικό Κόλπο 380.000 τον. Έρυθρά Θάλασσα, WS 60, Ιούλιο.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Ντάρ ές Σαλάμ, WS 105, Ιουλίου 29.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Πέννινγκτον 119.000 τον. Φός, WS 95, Αύγουστου 4.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Ζέιτ Μπαί 84.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 117,5, Ιουλίου 31.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: Έρεβάν 80.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1.100.000 κατ' άποκοπή, Ιουλίου 31.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Σιντί Κερίρ 76.000 τον. Μπαίγ-γουε, WS 100, Αύγουστου 1.

ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Α.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 57,5, άφιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 60, Ιουλίου 28.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ: Άλγερία 22.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 160, Ιουλίου 22.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Πουέρτο λά Κρούζ 74.000 τον. Λέικ Τσάρλς, WS 127,5, Ιουλίου 20.

ΣΕΪ'ΛΟΡ: Σιντί Κερίρ 140.000 τον. μέρος φορτίου, Ισπανία, WS 98, Ιουλίου 21.

ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.: Άνατολ άκτή Μεξικού 70.000 τον. Χιουστον, WS 150, Ιουλίου 30.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 60, Ιούλιο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Γερσικό Κολπο 210.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 59, Ιούλιο.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 101,5, Ιουλίου 30.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Σιγκαπούρη 50.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 102,5, Ιουλίου 22.

ΑΣΠΙΔΟΣ: Ράς Τανούρα 115.000 τον. Έσ-σκάβρος, WS 97,5 Ιουλίου 20.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. Άφρική 130.000 τον. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 95 άρχές Αύγουστου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: Περσικό Κόλπο 500.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 51,25, Αύγουστο.

ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ: Πρίνος 55.000 τον. Φός, WS 140, Αύγουστου 2.

ΕΙΡΗΝΗ Α.: Άρζου 120.000 τον. Τριέστη, WS 105, Ιουλίου 29.

ΟΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.: Μόνγκσταντ 70.000 τον. Χάλιφαξ, WS 120, Αύγουστου 6.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, Άκτή Άτλαντικού / Κόλπο ΗΠΑ WS 130, Ιουλίου 29.

ΚΟΝΚΟΥΕΣΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.: Άμουαυ Μπαί 27.000 τον. καθαρά Νέα Ύόρκη, WS 140, Ιουλίου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Καραϊβική 68.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο, WS 81,75, Ιουλίου 20.

ΠΑΡΙΣ II: Ράς Λανούφ 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 120, Ιουλίου 23.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 140, Ιούλιο.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Νοβοροσίσκ 80.000 τον. Ιταλία, WS 125, Ιουλίου 17.

ΠΑΝΘΗΡ: Λιβύη 80.000 τον. Όμισαλτζί, WS 140, Ιουλίου 14.

ΛΟΥΝΤΑ: Σιντί Κερίρ 80.000 τον. Κωνσταν-τζα, WS 127,5, Ιουλίου 14.

Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Μέ την συνεργασία τῆς γνωστῆς εται-
ρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine
Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κα-
τωτέρω τίς τιμές τῶν μπῶνκερς διε-
θνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στῆς 26
Ιουλίου, 1991.

Θέουτα	82.00	191.00
Ντῶρμπαν	85.00	213.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	94.00	300.00
Σίδνεϋ	101.00	211.00
Χόγκ Κόγκ	98.00	187.00
Σιγκαπούρη	87.00	168.00
Τόκιο	108.00	240.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	84.00	194.00
Νέα Ύόρκη	83.00	188.00
Χάμπτον Ρόουντς	90.00	193.00
Χιούστον	79.00	158.00
Νέα Όρλεάνη	79.00	158.00
Λός Άντζελες	73.00	200.00
Κρίστομπαλ	91.00	205.00
Ρίο Ιανέιρο	94.00	280.50
Μπουένος Άϊρες	110.00	228.00
Μοντεβιδέο	127.00	239.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται
άπό την Transmarine Πειραιά,
τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 241478,
Φάξ: 4138581.

	IFO/180	MDO
--	---------	-----

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ	78.00	150.00
Γένοβα	92.00	205.00
Άμβούργο	79.00	170.00
Χάβρη	94.00	203.00
Πειραιῶς	89.00	192.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	85.00	225.00
Τζέντα	93.78	198.28
Ράς Τανούρα	92.42	184.25
Ήν. Άρ. Έμιράτα	85.00	203.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	88.00	193.00
Ντακάρ	109.00	205.00
Λάς Πάλμας	85.00	185.00

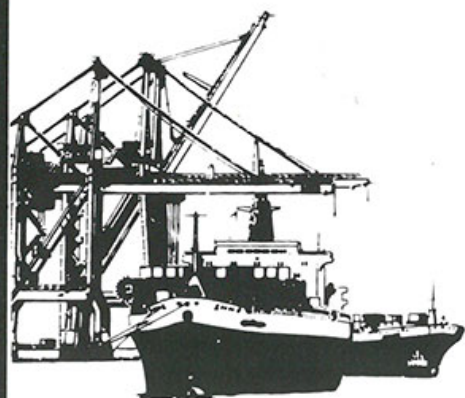
SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677

NAFTIKA CHRONIKA



SHIPS AND PASSENGERS

In France, the national institute for the protection of consumers issue a monthly magazine entitled «Que Choisir?» The magazine recently inspected 36 passenger and car ferries calling at French ports, in terms of passenger safety. Among them were four ships aged between 17 and 21 years which were rated below average.

The magazine explains to passengers using these ships that in the event of holing, the ships are in danger of capsizing in minutes, when getting all passengers off takes at least half an hour. Of course, ships built after April 1990 according to IMO rules are provided with systems which enable them to float in the event of an accident but only two ships of those inspected qualify in this respect so far.

Readers are also informed that on some of these ferries, to abandon ship means having to climb down an 8 to 12 meter rope ladder. Finally, although safety instructions are prominently displayed, these are not always understandable and only one in two passengers can understand the plans indicating boat stations and only one in four can understand the illustrated instructions on how to wear a lifejacket.

URGENT QUESTIONS THAT NEED SOME ANSWERS

What is to happen when, at times like these, serving officers — masters, chief engineers, first mates or second mates — want to leave my ship for some reason or other and no replacements for them can be found? Will my ship be prevented from sailing or will alternative solutions be found? And if so, what are these solutions?

And what is to happen with the pensioners? The state says we can't employ them regardless of whether they are fit and willing to work again. The state tells us to sign on Filipinos but not pensioners.

When are we going to produce the officers and men we need to man our ship and what are we to do with a situation whereby a handful of lawyers and the Greek courts oblige us to pay foreigners the same wages as Greek crews, in spite of the fact that they lag far behind our own people in terms of seamanship and productivity?

These are questions that shipowners are asking themselves daily on

the Akti Miaouli and in London.

They are more than eager to bring their ships back to the Greek flag but they definitely do not want a return to the practices which led, not so long ago, to a mass exodus from the Greek register. They do not only want answers to these questions but they want effective and irrevocable action to go with them, in implementation of measures that will not be changed or revoked because some minister or other thinks they should be.

Will there be answers? We do not see them coming, not for the time being, anyway. Which is why we revert to our original proposal to attract ships back to the Greek flag through the Seamen's Pension Fund (NAT). If it had been acted upon at the time we proposed it, the state would have collected a sum of 15 to 20 billion drachmas and in foreign currency too. As it is, we now have to meet NAT's deficits from the state budget in order to pay our seamen's pensions.

extend of 25% for 1989.

As the Club has advised its members, the rapid rise of accidents during 1989 has created the need to re-estimate supplementary contributions which will be set in October, from 85% to 150% of the original premium. Following the rise in the international level of preliminary contributions for 1990 and 1991, the insurance base is now closer to the accident level. In view of the fact that the only way to reduce premiums is by reducing accidents, the Club has decided to investigate accidents together with each member concerned. In a first stage it has undertaken a detailed analysis of the circumstances of accidents in order better to ascertain their main causes.

It has already communicated to members the measures they should take to reduce accidents following the inspection of one ship in each of the large number of the fleets registered with it by independent surveyors and hopes to have covered all fleets by the end of 1992.

SUCCESSFUL SALVAGE OF DAMAGED TANKER

Maymar Marine Enterprises, operator of damaged tanker «Kirki» off the coast of Western Australia, expects to repair and put the ship back into service, after the Australian authorities in charge of the operation allow for the transshipment of her remaining cargo to lightering vessels.

Already 26 of the 37 Greeks comprising the crew of the vessel have returned to Greece and the remainder, including the master will remain in Australia to help the authorities with their investigations.

Anyhow, what the Australian television described with a flourish of hyperbole as «Australia's worst environmental disaster» proved to be a leakage of 6.000 tons of light crude which with the help of local currents quickly disappeared.

ACCIDENTS AND CLUB PAYMENTS

The continuous rise in accident compensation payments paid out by Britain's foremost P & I Association, the United Kingdom Mutual Steamship Club, has caused it to ask for supplementary contributions to the e-

INVESTMENTS IN EASTERN EUROPE

At the end of 1990, the number of foreign investments in the six European countries undergoing economic

changes (USSR, Hungary, Poland, Czechoslovakia, Bulgaria and Rumania) was 12.920 or four times the number at the beginning of the year. Of these, 3,000 were made in the USSR, 2,180 in Poland, 1,600 in Czechoslovakia, 1,350 in Rumania and 140 in Bulgaria. Hungary accounted for 5,000.

The rate of increase in investments in the Soviet Union declined both in terms of foreign investment programmes and in the capital supplied by foreign partners. Other features of the situation are the relatively keen interest shown by Soviet Cooperatives in

this kind of activity as well as the interest shown by financial circles in the U.S. There was also an improvement in the number of investment programmes which proved to be profitable in the USSR. While in 1989 these profitable programmes constituted only 1/4 of the mixed partnerships, at the end of 1990 they made up 42%. Finally, it is worth noting that the Soviet government has recently decreed that the security services have the right to inspect all shops, including those belonging to mixed enterprises.

to Regent Holidays, the leading Canadian charter - travel group, previously charterers of Epirotiki Lines «Pegasus».

To prepare for its new, up market role, «The Fiesta» has undergone a complete refurbishment and refit in Piraeus. She is being upgraded to meet all Solas requirements and the most stringent international safety and health standards. The work includes giving «The Fiesta» a brand - new interior from top to bottom which will meet the most exacting demands of today's passengers and charterers, at a cost close to 20 mill. dollars.

FESTIVAL CRUISES ENTERS

Festival Cruises will make its debut as a cruise line marketing its own cruises in May 1992. The first ship will be an 800 passenger cruiseship «The Fiesta», which was recently purchased from Bermuda Star Line. The vessel is now managed by Festival Shipping & Tourist Enterprises in Piraeus and will sail under the Panamanian flag.

Festival interests already own one other high - quality cruise ship, «The Azur» which has made a fine reputation in the Mediterranean since 1987 under charter to the Chandris group.

EUROPEAN CRUISE MARKET

«The Azur» will probably rejoin Festival Cruises at the end of June, 1993, when the charter expires.

Festival Cruises will begin its own extensive European cruise programme on May 6, 1992.

«The Fiesta» will be based in Genoa and offer quality seven-night cruises of the East and West Mediterranean, plus alternative itineraries of 10 and 11 nights to coincide with the World Fair in Seville, which passengers can visit when the vessel calls at Cadiz.

«The Fiesta» will spend this winter season in the Caribbean under charter

LR'S NEW ENVIRONMENTAL DATABASE PROJECT FOR THE EUROPEAN COMMISSION

Lloyd's Register is undertaking a major environmental research project for the European Commission's STEP (Science and Technology for Environmental Protection) programme.

The project, part funded by the EC, aims to develop a database which will compare the environmental management performances of a range of industries across Europe. LR, which successfully launched its Environmental Assurance (EA) scheme last year, and its partner in the project,

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.

France's Ecole Centrale, will set up the database from environmental audits carried out by LR prior to and during the project.

LR will analyse and classify the information gathered according to industry type; a set of guidelines based on the best industrial practice will then be developed for individual industry sectors.

NEW PIRAEUS OFFICES FOR THE CONSULATE OF PANAMA

From the 1st July 1991, the offices of the Diplomatic Mission of the Republic of Panama in Greece as well as of the General Consulate of the Republic of Panama (Political Councillor, Charge D' Affaires and General Consul) have moved to 3, Il Merarchias Street, in Piraeus.

All activities as well as commercial and consular services will be carried out through the General Consulate of the Republic of Panama in Piraeus at the aforementioned address.

AUSTRALIA — POSSIBLE STEAMING COAL SALES TO ITALY

Australian coal exporters are hopeful of gaining a foothold in the Italian steaming coal market, as a result of a decision by the Rome government to diversify its sources of supply. According to Senior Austrade Commissioner for Milan, Mr. Hain, speaking in London in June, the country at present imports 10 million tonnes of steaming coal per year but

the Italian government wants to increase this figure to 14 million tonnes and to seek alternative sources of supply. To this end, he added, a number of Australian companies have been asked to tender for a trial supply of 200,000 tonnes, worth approximately A\$ 1 million. If the trials are

successful, contracts worth A\$20 million could follow, he said. Other sources within the Austrade organisation warned that competition from other suppliers would be strong but said that at this stage the prospects for an Australian success were good.

ASRY BUILDS ON SUCCESS WITH TWO DOCKS

In March, ASRY announced an acceleration of its expansion plan by seeking a panamax floating dock which would be commission well ahead of the new graving dock which had been delayed by hostilities in the Gulf.

Now ASRY has acquired not one, but two, Panamax floating docks which will shortly begin their voyage from the US east coast to Bahrain in the Arabian Gulf. Arrangements to bring the new docks into service will be expedited and they are expected to be ready to receive the first vessels early in the new year, substantially improving the Yard's capacity which is now based on one 500,000 dwt graving dock. This new investment will amount to about \$ 55 million.

The larger of the two floating docks will have lifting capacity of 33,000 tonnes, and overall length of 252 metres and a width between inside side walls of 45.20 metres; which can accommodate vessels up to 125,000 dwt. The second dock will have a lifting capacity of 30,000 tonnes, an overall length of 227 metres and a width of 41.20 metres between inside side walls.

The decision taken by the ASRY Board to increase capacity as quickly as possible has been based on encouraging forecasts and current pressure from ASRY's many shipowners customers. Vessel traffic, both oil and dry cargo is expected to rise in future years in the Arabian Gulf and ASRY's own capability in terms of technical expertise, as well as lower repair time and keen pricing is enabling the Yard to complete on favourable terms with ship repairers in the Far East, as ASRY already does with yards in Europe and the Mediterranean area.

THE CHANNEL TUNNEL

On 22nd May, three months before schedule, the digging teams of the Channel tunnel met for a second time, completing the juncture of the north tunnel of this fabulous project. The first meeting took place last December when the service tunnel, with a diameter of 4.8 metres was completed. It will provide deration and maintenance of the other tunnels.

The north tunnel has a diameter of 7.6 metres and will carry the trains from Europe to England. The south tunnel, which will serve England to Europe traffic, is expected to be completed by the end of the month.

Thus, in less than two years from now, Eurotunnel trains will be operating between Calais and Folkestone and making the 50 km crossing in 26 minutes.

NEW DEVELOPMENT AT BURNES, CORLETT & PARTNERS

The leading consultancy firm in shipping and offshore sectors, Burnes, Corlett and Partners has announced the further strengthening of its organisation by the appointment of Mr. B.E.K. Gilmour as chairman.

Mr. Gilmour was until recently the executive vice president of the MacGregor Navire Group and formerly a senior executive in shipping

REPAIRS IN HOUSTON

BY

MAR - TECH

Propulsion plants (Steam - Diesel) Generators
Turbochargers — Pumps — Boilers — Heat exchangers
Hydraulics — Electrical — Structural — Deck machinery
Reconditions — Fabrications — Precision machinery —
Spares — Voyage repairs

24 hrs service

9900 Beaumont Hwy
Houston Texas 77078

Ph: (713) 671.2510
Fax: (713) 671.2514

Director: KOSTAS ILIAKIS



eI Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

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

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

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

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

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



Petridou



TROODOS

Headquarters

MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.
1 RUE DES CITRONNIERS
BP 215
ANNEXE DU METROPOLE
MC 98004 CEDEX
MONACO

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

Agents

GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD
LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST.
PIRAEUS 185 35
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795
4112611 4526678
4526939

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
640822

PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40269
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU III APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -357-4-635746
FAX: -357-4-635894

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY - 400038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068

DECEMBER 1990