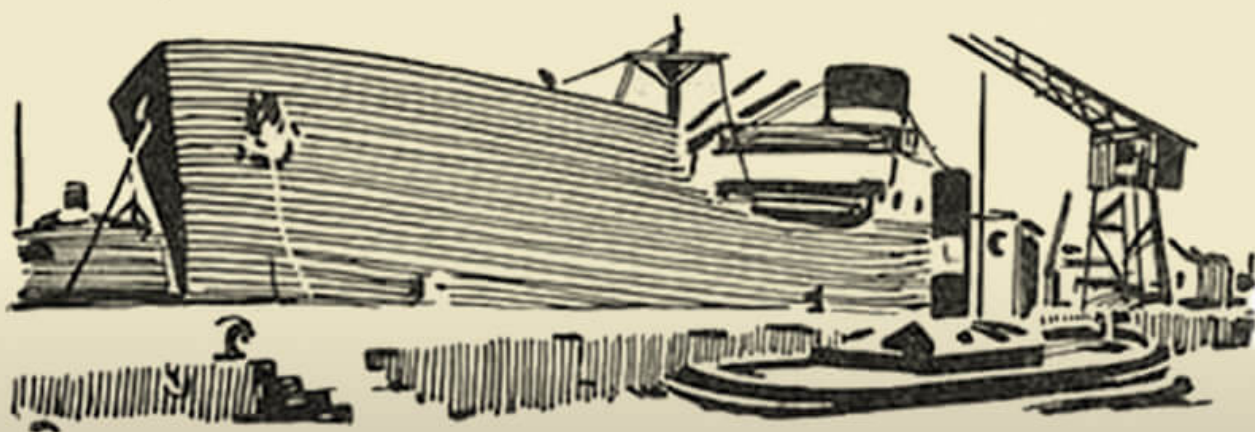


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1992

Αρ. Φύλλου 1360/1119

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

DM. 1360 / 1119

ΜΑΡΤΙΟΥ 1992

ΔΡΧ. 400



TAKTIKAI GRAMMAI
ANAT. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · KONTINENT

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, GERMANY
- A. AND S SHIPPING GMBH, HAMBURG, GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, GERMANY
- A AND S SHIPPING GMBH, BREMEN, GERMANY
- SCHIFFAHRTSKONONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, GERMANY
- L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
- 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 G
Telefax: (071) 828 9122

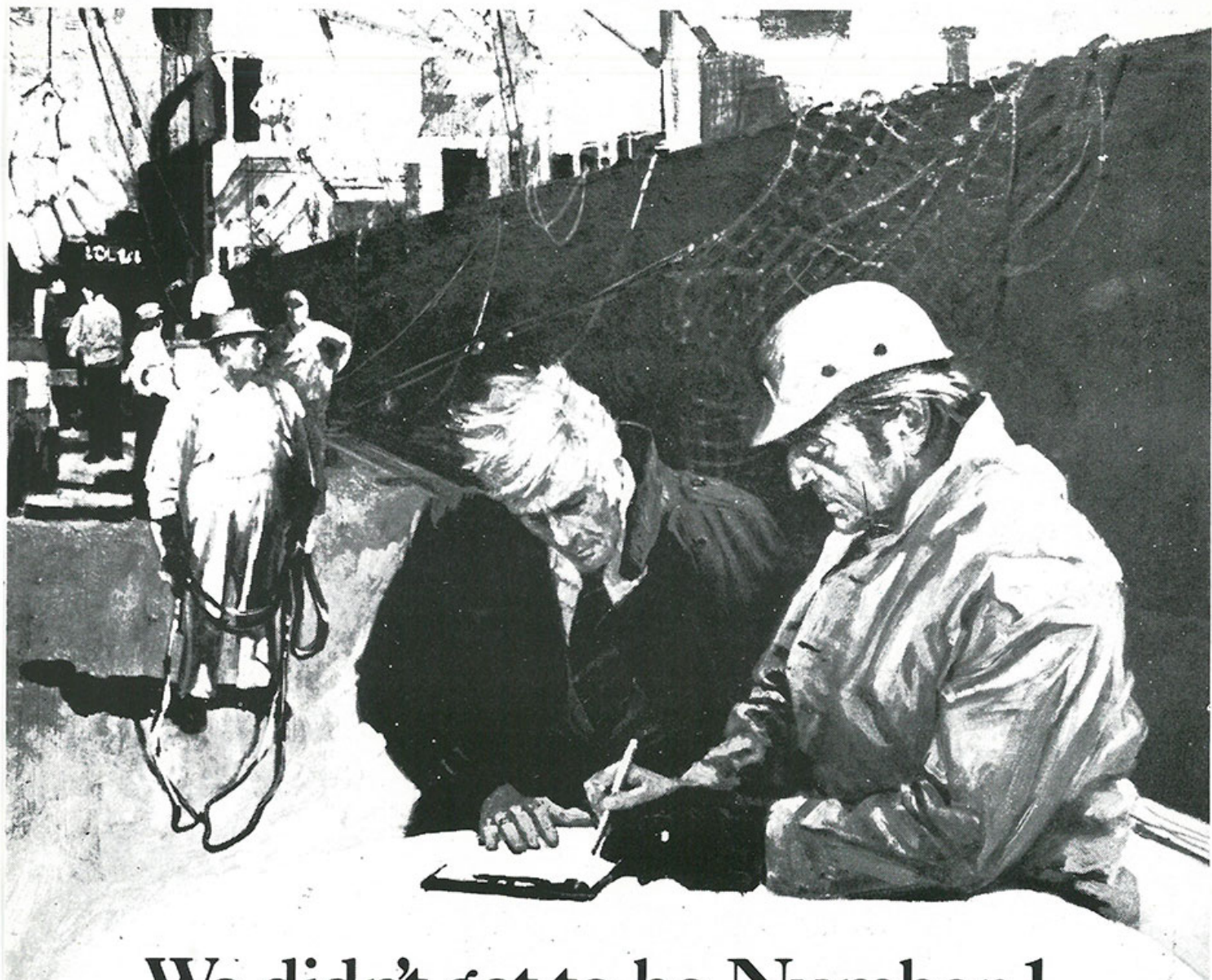
**Manila Ship Management
& Manning Inc**
Ground Floor
Alexander House
132 Amorsolo Street
Legaspi Village
Makati, Metro Manila
Philippines
Telephone: (632) 86 40 71/4
Telex: 156200510
Telefax: (632) 86 40 75



MEMBER



•HELMEPA•



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

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

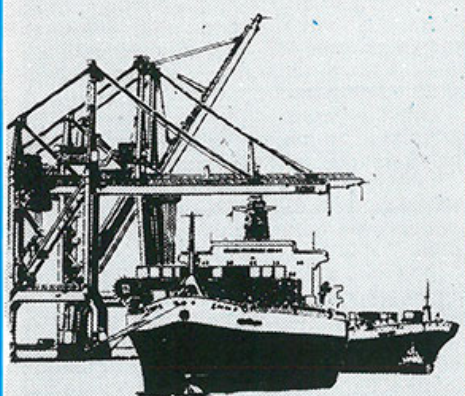
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1360/1119

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξ. Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς
Τέλεφαξ: 412 3336

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:

INTERCONSULT
Τηλ.: 4134574 - 4115141
Φάξ: 4137155

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού.....	Δρχ. 12.000
Κύπρου.....	Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ηνωμ. Βασιλείου.....	Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά.....	Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική.....	Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική.....	Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή & Αυστραλία.....	Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
61st Year

Issue No. 1360/1119 March, 15th, 1992

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 12 Οι γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας.
Να καταστήσουμε την θαλάσσια διαδρομή
μονόδρομο και όχι περιστασιακή λύση ανάγκης.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.

- 17 Οι Ναυτιλίες του Κόσμου
Δύσκολοι καιροί για την Αμερικανική Ναυτιλία.

- 20 Ο Λέων ή οι Λέοντες του Πειραιά.
Του κ. Γεωργίου Τσούρη.

- 23 Λίγα από όλα
Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

- 26 Ηλεκτρονικοί χάρτες ναυσιπλοΐας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
30 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
42 ENGLISH SUPPLEMENT
46 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4180001
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4526795



Η συνάντηση του Λονδίνου

Ιδιαίτερα σημαντικά είναι τα θέματα που θα απασχολήσουν την κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιττέ που θα πραγματοποιηθεί την ερχόμενη Δευτέρα (23 Μαρτίου) στο Λονδίνο και εκτιμάται ότι εξίσου σημαντική θα είναι και η συνάντηση του εφοπλισμού με τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη που θα γίνει την ίδια ημέρα στη βρετανική πρωτεύουσα για να συζητηθούν τα θέματα που απασχολούν την Ελληνική Ναυτιλία.

Από την πλευρά του Υπουργού θα ανακοινωθούν, όπως λέγεται λεπτομέρειες για τη σχεδιαζόμενη καμπάνια προσελκύσεως περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα για να εξασφαλισθεί η επάρκεια των στελεχών που χρειάζεται η Ναυτιλία μας και για τα κίνητρα που θα δοθούν στους ναυτικούς.

Επίσης ο Υπουργός θα συζητήσει με τον εφοπλισμό τα γενικότερα θέματα του εκσυγχρονισμού της ναυτικής εταιρίας και της προσαρμογής της εγκριτικής πράξης στις σημερινές συνθήκες (τα θέματα αυτά καθώς και το θέμα της προσελκύσεως και της εκπαίδευσής περιλαμβάνονται και στην αντζέντα της κοινής συνεδρίασης των διοικητικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιττέ που θα ασχοληθούν επίσης με την αμερικανική νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος, τις απαιτήσεις των

κλάμψ, τις κατασκευαστικές συνθήκες που επιχειρούν να επιβάλουν οι ασφαλιστές και τα πιστοποιητικά διαχειρίσεως).

Θέλουμε να ελπίζουμε ότι ο εφοπλισμός δεν θα περιορισθεί — στις συνομιλίες με τον Υπουργό — μόνον στα θέματα της προσελκύσεως και της αναμορφώσεως της εγκριτικής πράξης και της ναυτικής εταιρίας και ότι θα θέσει όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με τις προϋποθέσεις για τον επαναπαρισμό των πλοίων και ο οποίος βεβαίως δεν επιτυγχάνεται με «μηχανισμούς» αλλά με ξεκάθαρα μέτρα που εξασφαλίζουν την απόλυτη βεβαιότητα στον ναυτιλιακό επιχειρηματία ότι δεν θα ξυπνήσει ένα πρωί και θα δει να έχουν ανατραπεί πλήρως εκείνα που έχει συμφωνήσει με το Ελληνικό Δημόσιο επειδή έτσι έδοξε σε κάποιον μανδάρينو ή και σε κάποιον άσχετο Υπουργό ή ακόμη και σε έναν επόμενο Υπουργό Ναυτιλίας ή και σε άλλη Κυβέρνηση.

Αν γίνει αυτό, αν δηλαδή τεθούν από την πλευρά του εφοπλισμού με απόλυτη σαφήνεια και χωρίς περιστροφές όλα τα ζητήματα, η συνάντηση του Λονδίνου μπορεί να αποδειχθεί ιστορική για την πορεία των ναυτιλιακών μας πραγμάτων και για την πορεία του εθνικού νηολογίου που εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να καταστεί το καταφύγιο όλων των ελληνικών πλοίων.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΥΣ;

Μας ανησυχούν ιδιαίτερα όσα ακούγονται τον τελευταίο καιρό στην Ακτή Μιαούλη περί δημιουργίας προβλημάτων από συνταξιούχους — και της γέφυρας, αλλά κυρίως της μηχανής — που ναυτολογούνται στα ανασφάλιστα πλοία, αλλά και η αντίδραση που προκαλούν αυτά τα προβλήματα, αντίδραση που φθάνει μέχρι την υπερβολή της απολύτου αρνήσεως για τη χρησιμοποίηση συνταξιούχων.

Από «παθόντες» αναφέρεται ότι τα προβλήματα προκαλούνται από την προβολή εκβιαστικών αιτημάτων και μέσα στο πλοίο αλλά κυρίως μετά τον τερματισμό της ναυτολογήσεως, με αποτέλεσμα να δημιουργείται δυσμενές κλίμα σε βάρος γενικώς των συνταξιούχων που επιδιώκουν με τη συνέχιση της εργασίας να συμπληρώσουν την πενιχρή (και όχι βεβαίως απολύτως εξασφαλισμένη με την κατακύλα του Ταμείου) σύνταξη του ΝΑΤ.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», τα οποία έχουν αγωνισθεί για να μην καταργηθεί το δικαίωμα της εργασίας των συνταξιούχων σε εποχές που όλοι σιωπούσαν και η απαγόρευση της εργασίας των απομάχων προβαλλόταν

σαν πανάκεια για τη σωτηρία του ΝΑΤ στιγματίζουν την τακτική των ελαχίστων, θέλουμε να πιστεύουμε, που δημιουργούν παρόμοια προβλήματα και δεν θα διστάσουν να προχωρήσουν σε επώνυμες καταγγελίες εάν αυτοί οι ελάχιστοι δεν συνετισθούν και εξακολουθήσουν να θέτουν με την απράδερκτη από όλες τις απόψεις τακτική τους σε κίνδυνο την εργασία των συνταξιούχων μας γενικώς.

Η ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΤΩΝ ΑΔΣΕΝ

Έχει απόλυτο δίκαιο ο Πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννης Γκούμας που υπενθυμίζει (με εγκύκλιο προς τα μέλη για τη ναυτολόγηση σπουδαστών των ΑΔΣΕΝ προς συμπλήρωση της εκπαιδευτικής περιόδου επί πλοίου) ότι η λειτουργία του συστήματος της εναλλασσόμενης εκπαίδευσής εξαρτάται απόλυτα από την ανταπόκριση του εφοπλισμού. Αλλά, προσθέτουμε εμείς, στην προσπάθεια πρέπει να μετέχει σύμπας ο εφοπλισμός και όχι να την αναλαμβάνουν μονίμως οι καλοί Σαμαρείτες και οι υπόλοιποι να επωφελούνται και να βρίσκουν έτοιμα στελέχη χωρίς να έχουν κουνήσει το δακτυλάκι τους και εν προκειμένω χωρίς να έχουν βάλει το χέρι στην τσέπη τους — ή επί των

πλοίων εκπαίδευση των σπουδαστών κοστίζει ουκ ολίγα στις εταιρίες που ναυτολογούν σπουδαστές εκπαιδευτικούς σκοπούς.

Εν πάση περιπτώσει, στην προαναφερθείσα εγκύκλιο του ο κ. κ. Γκούμας:

Υπογραμμίζει ότι κατά το τρέχον εκπαιδευτικό έτος (1991—92) έχουν εισαχθεί στις ΑΔΣΕΝ 675 σπουδαστές εκ των οποίων 437 πλοίαρχοι και 238 μηχανικοί. Ο αριθμός των νέων σπουδαστών είναι σημαντικά αυξημένος έναντι του παρελθόντος έτους, χάρη στις προσπάθειες του ΥΕΝ και της ΕΕΕ για προσέλκυση περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα, λόγω της παρατηρουμένης ελλείψεως αξιωματικών εμπορικού ναυτικού.

Προσθέτει ότι οι σπουδαστές αυτοί πρέπει να ναυτολογηθούν από 1ης Απριλίου 1992, που λήγει η πρώτη περίοδος εκπαίδευσής τους στις ΑΔΣΕΝ, σε εμπορικά πλοία άνω των 1000 κοχ, για τη συμπλήρωση της εκπαιδευτικής περιόδου επί πλοίου που λήγει την 31 Οκτωβρίου 1992.

Τονίζει ότι κατά το χρονικό αυτό διάστημα (1/4/92 - 31/10/92) πρέπει να συμπληρώσουν θμηνή θαλάσσια υπηρεσία ή κατ' εξαίρεση 5μην, ανάλογα με τις ανάγκες του πλοίου για να αποκτήσουν το δικαίωμα φοιτήσε-

ως στην Β' τάξη κατά το επόμενο εκπαιδευτικό έτος που αρχίζει την 1ην Νοεμβρίου 1992.

Και καλεί τα μέλη τη Ενώσεως να προγραμματίσουν την πρόσληψη ορισμένου αριθμού σπουδαστών γέφυρας και μηχανής στα πλοία τους και ταυτόχρονα να επιλέξουν και να ενημερώσουν τους κατάλληλους αξιωματικούς σε κάθε πλοίο που θα αναλάβουν υπεύθυνα την υποδοχή και την εκπαίδευση των σπουδαστών.

Εμείς προσθέτουμε ότι πρέπει να υπάρξει η εκ των πραγμάτων επιβαλλόμενη ανταπόκριση στην πρόσκληση της Ενώσεως αλλά ταυτόχρονα να εξετασθεί και να εξευρεθεί ο τρόπος για να συμμετέχουν οι πάντες στην εκπαίδευση των σπουδαστών, διότι αλλιώς οι καλοί Σαμαρείτες θα κουρασθούν οπότε θα τεθεί σε κίνδυνο ολόκληρο το οικοδόμημα που εστήθη έπειτα από προσπάθειες πολλών ετών.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Χωρίς κραυγές και χωρίς φανφάρες αλλά με τη βαθύτατη πίστη προς τα εθνικά ιδανικά που τη διακατέχει, η Ναυτιλία διαλαλεί προς κάθε κατεύθυνση ότι η Μακεδονία είναι ελληνική. Ταυτόχρονα με τον Πειραιά, πολλά ελληνικά γραφεία του Λονδίνου άρχισαν να χρησιμοποιούν στις επιστολές, τα τέλεξ και τα φάξ που στέλλουν προς διάφορες κατευθύνσεις το σλόγκαν περί της ελληνικότητας της Μακεδονίας και το Κομμίτη συνέστησε στα μέλη του να χρησιμοποιούν τη φράση: «Macedonia is Greek, it has been for more than 3000 years, it is historically documented, and it will remain for ever Greek», που είναι η δική μας απάντηση στην

προσπάθεια παραχαράξεως της ιστορίας από εκείνους που έχουν παράνομο και ύποπτο συμφέροντα.

Η ΠΡΟΩΘΗΣΗ

Τελικώς δεν αναρριχήθηκε στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος μόνον ο κ. Χασιώτης αλλά και ένας αξιωματικός του κλίματός του (κατά ορισμένους και στενός συγγενής του) παρ' όλο που έχει πρόβλημα υγείας (έχει υποστεί χειρουργική καρδιάς που δεν επιτρέπει εντάσεις) και επί πλέον ήταν και ο τελευταίος στην επετηρίδα των αρχιπλοίαρχων, γεγονός που οδήγησε την άκαιρη αποστρατεία ικανοτάτων αξιωματικών. Με αφορμή αυτή την επιλογή ακούσθηκαν και επισημάνθηκαν τις ημέρες αυτές πολλά και διάφορα: Και για την περιβόητη πλέον αξιοκρατία που στον τόπο αυτόν έχει καταστεί κενός λόγος. Και για το μήνυμα που διαχέεται από αυτή την επιλογή και τη μεθόδευση που ακολουθήθηκε για να επιβληθεί. Και για τη δομή και τη λειτουργία του Υπουργείου.

Η επιλογή για τις θέσεις των Υπαρχηγών έγινε από το Ανώτατο Συμβούλιο Κρίσεων Λιμενικού Σώματος, το οποίο απαρτίζεται από τον Αρχηγό του Πολεμικού Ναυτικού, έναν ακόμη αντιναύαρχο, δύο αντιστρατήγους και τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος. Το Συμβούλιο συνήλθε αιφνιδίως το απόγευμα της περασμένης Παρασκευής 6 Μαρτίου και επέλεξε για τις θέσεις Υπαρχηγών του Λιμενικού Σώματος τους αρχιπλοίαρχους Μάρκο Πλακίωτη (δεύτερο στην επετηρίδα) και Δημ. Μπαγδατόπουλο (τελευταίο) οι οποίοι προάγονται σε υποναύαρχους ενώ αποστρατεύονται (ως ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους) οι αρχιπλοίαρχοι Νικ. Τζελέπης (πρώτος στην επετηρί-

δα) και Μερκ. Φουρτούνας, Στ. Καρακούλας, Βασ. Παπαγιάννης και Κων. Σταμάτης. Οι κενωθείσες θέσεις των επτά αρχιπλοίαρχων θα καλυφθούν εντός των ημερών από τους πλοίαρχους που θα κριθούν προακτέοι κατ' εκλογήν κατά τις επικείμενες τις αμέσως επόμενες ημέρες) κρίσεις και η σειρά τους στην επετηρίδα είναι: Αγγ. Τούντας, Ιωάν. Φατούρος, Παν. Τσακανίκας, Αντ. Καλούδης, Γεώργ. Λάμπρου, Ευάγγ. Γρηγοράκος, Μιχ. Δορκοφίκης, Βασ. Χατζηνικολής, Παν. Αποστολόπουλος και Αθαν. Μανώλης ενώ πρώτος στην επόμενη σειρά είναι ο κ. Μαν. Πελοποννήσιος και ακολουθούν οι πλοίαρχοι Νικ. Ραφαήλοβιτς, Δημ. Στασινόπουλος, Αντ. Μανωλάκος, Σπυρ. Γκόρος, Βασ. Τσανάκης, Νικ. Φορτούνας και Αναστ. Σπυρόπουλος (τους αναφέρουμε όλους, 18 συνολικώς, για κάθε ενδεχόμενο, αν και δεν είναι δυνατόν να πιστέψει κανείς ότι για την επιλογή των επτά αρχιπλοίαρχων δεν θα επαρκέσει η πρώτη σειρά...).

ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Υπάρχει και μία άλλη διάσταση στο «φάγωμα» των πέντε αρχιπλοίαρχων: Η Ελληνική Πολιτεία στερείται των υπηρεσιών των στελεχών αυτών σε μια εποχή που θα μπορούσαν να προσφέρουν τον καλύτερο εαυτό τους. Πέρα δε από αυτό, ο δυσβάστακτος φορολογούμενος ελληνικός λαός θα τους καταβάλει τις παχυλές συντάξεις τους για πάρα πολλά χρόνια — οι αποστρατευόμενοι είναι ασφαλώς κερδισμένοι γιατί θα εισπράξουν αμέσως σχεδόν ένα παχυλό εφ' άπαξ που αν αξιοποιηθεί σωστά κάνει ακόμη πιο παχουλιά τη σύνταξη και θα επιδιώξουν οπωσδήποτε, για βιολογικούς μόνον λόγους, και μία εργασία η οποία θα προσθέσει ένα επί

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

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

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παραδοση με ιδιόκτητες νταλικές
- Πληρωμή αφού δείτε και ελέγξετε το αυτοκίνητο σας
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φύλωνος 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιάς
Τηλ. 4516 363, 4520 088, 4535 608, 4280 076, 4280 077
Fax 4522 574, Telex 222700 FIMI GR



Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαραδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεαν Αποσυρση
- Συμφερούσες Ανταλλαγές
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο

ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

34ου Συνταγματός 8 & Πύλης 185 32 Πειραιάς
Τηλ. 4138 194, 4171 815, 4171 998, Fax 4176 249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Τώρα! και στο κέντρο της Ευρώπης σε ιδιόκτητη εγκατάσταση 5.000 τ.μ.

EUROTRUST S.A. BELGIUM

πλέον ποσόν στο συνολικό εισόδημα ενώ ταυτόχρονα θα οδηγήσει στο περιθώριο ισάριθμους νέους που αναζητούν ματαιώς εργασία.

Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΥΕΝ

Είναι αυτονόητο ότι το «φάγωμα» των πέντε αρχιπλοιαρχών οδήγησε σε συζητήσεις για τη δομή και τη λειτουργία του Υπουργείου και ορισμένοι από εκείνους που χαρακτηρίζονται συνετοί και ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για το Λιμενικό Σώμα από το οποίο προέρχονται υπογραμμίζουν ότι ήταν απολύτως λανθασμένη κίνηση ή δημιουργία και δεύτερας θέσεως Υπαρχηγού, η οποία θεσπίσθηκε για να ικανοποιηθούν ουσιαστικά οι προσδοκίες των δύο πρώτων στην επετηρίδα αρχιπλοιαρχών και τελικά ευνοήθηκε ο τελευταίος. Και όχι μόνον γιατί έχουν προκληθεί έντονες αντιδράσεις στους κόλπους του Πολεμικού Ναυτικού. Αλλά επειδή, σε συνδυασμό και με τον θεσμό των κλαδάρχων, εξουδετερώνεται πλέον ο διευθυντής Διευθύνσεως και κάθε χαρτί, κάθε έγγραφο, εισήγηση κλπ, χρειάζεται πλέον τρεις το λιγότερο υπηρεσιακές υπογραφές και όσα συνεπάγεται αυτή η διαδικασία. Οι ίδιοι υπογραμμίζουν ότι και ο θεσμός των κλαδάρχων πρέπει να καταργηθεί και οι αρχιπλοίαρχοι να τοποθετούνται επικεφαλής των καίριων Διευθύνσεων του Υπουργείου και σε καίρια λιμεναρχεία — Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Πάτρας κλπ. Αυτά τα ολίγα για το τεράστιο, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, θέμα που δημιουργήθηκε με το «φάγωμα» των πέντε αρχιπλοιαρχών.

ΧΩΡΙΣ ΑΙΣΘΗΜΑ ΝΤΡΟΠΗΣ

Είναι αλήθεια ότι το σύγχρονο μάρκετινγκ χρησιμοποιεί διάφορες μεθόδους για να προωθήσει τη πώληση ενός προϊόντος, συχνά όχι και απόλυτα στο σύνολό τους θεμιτές.

Η σπίλωση όμως της μνήμης ενός ανθρώπου, στην οποία κατέφυγε την προηγούμενη εβδομάδα νεόκοπο εβδομαδιαίο σκανδαλοθηρικό έντυπο για να προωθήσει τις πωλήσεις του πρώτου φύλλου του, είναι επεικώς απαράδεκτη.

Ο αείμνηστος Αριστοτέλης Ωνάσης πέρα από τη πολύπλευρη επιχειρηματική του καριέρα, αναδείχθηκε και σε μεγάλο εθνικό ευεργέτη τόσο με την δημιουργία του περίφημου Ιδρύματος Ωνάση το οποίο απονέμει κάθε χρόνο τα καθιερωμένα ετήσια βραβεία που φέρουν την Ελλάδα στο προσκήνιο της παγκόσμιας πολιτικής και πνευματικής ζωής, όσο και με τη δημιουργία του πρότυπου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου, το οποίο τίθεται σύντομα σε λειτουργία και θα συμβάλει αποφασιστικά

στη θεραπεία των χιλιάδων Ελλήνων που τώρα καταφεύγουν στο εξωτερικό δαπανώντας τεράστια ποσά και μάλιστα σε συνάλλαγμα για την αποκατάσταση της υγείας τους.

ΣΥΝΕΧΗΣ ΑΝΟΔΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Τα ευνοϊκά αποτελέσματα που σημείωσε και κατά το 1991, η εισηγμένη στο χρηματιστήριο ναυτιλιακή εταιρία Anangel American Shipholdings οδήγησε το διοικητικό της συμβούλιο στην απόφαση να επεκταθεί η περίοδος λειτουργίας της εταιρίας και να διευρυνθούν οι δανειοληπτικές και επενδυτικές της δραστηριότητες, ώστε να είναι ικανή να ανταγωνισθεί επάξια τους διεθνείς ναυτιλιακούς κολοσσούς.

Επίσης το διοικητικό συμβούλιο αποφάσισε να προχωρήσει στην επικύρωση των συμβολαίων για την ναυπήγηση τριών μπάλκ κάρριερς μεγέθους capsize των 160.000 τον. d.w., τα οποία έχουν παραγγελθεί στα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία Χιουντάϊ από την Anangel Shipping Enterprises.

ΝΑ ΤΟΥΣ ΣΩΣΟΥΜΕ

Η δραματική έκκληση «Μη μας εγκαταλείψετε, βοηθήστε μας, είμαστε αθώοι» που απευθύνουν από τις αιγυπτιακές φυλακές οι τρεις Έλληνες ναυτικοί

οι οποίοι έχουν καταδικασθεί σε θάνατο κατηγορούμενοι για λαθρεμπόριο ναρκωτικών πρέπει να μας οδηγήσει σε άλλου είδους διαβήματα — πέρα από τα διπλωματικά που φαίνεται ότι δεν πολυλογαριάζονται στην Αίγυπτο.

Όπως έγραψε ο γνωστός δημοσιογράφος κ. Κώστας Παπαπέτρου, που πήγε ειδικά στην Αίγυπτο γι αυτήν την περίπτωση, η δίκη των τριών Ελλήνων δεν παρείχε τα εχέγγυα μιας ορθής δίκης. Και επί πλέον προκαλεί απορίες το γεγονός ότι κατηγορήθηκαν τρεις απλοί ναυτικοί για τους επτάμησις τόνους χασίς που μετέφερε το σκάφος στο οποίο υπηρετούσαν ενώ ο πλοίαρχός του αφέθηκε ελεύθερος, σαν να είναι ποτέ δυνατόν να γίνει μεταφορά τούτου φορτίου χωρίς να γνωρίζει το παραμικρό ο καπετάνιος.

ΤΟ ΚΥΝΗΓΗΤΟ ΦΕΡΝΕΙ ΑΛΛΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Επαναδημοσιεύουμε σήμερα το σχόλιο υπό τον ανωτέρω τίτλο που καταχωρήθηκε «κουτσουρεμένο» στο προηγούμενο τεύχος:

Ναυτικός πράκτορας, λοιπόν, από εκείνους που γνωρίζουν σε βάθος τη δουλειά τους και πρώτιστος στόχος τους είναι η εξυπηρέτηση του πλοίου, εκλήθη σε απολογία βάσει διατάξεων νόμων των σωτηρίων ετών 1947, 1948, 1971 και 1973 διότι (αντιγρά-

JIM'S PUMP REPAIR INC. Established 1974



Jim Lagonikos
President
Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 18 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

All Parts Made in U.S.A
And Are Fully Guaranteed

TEL.: 718-392-4444
FAX: 718-482-8372

TLX - TWX
710-5824847 JPRNYK

48-55 36th Street, Long Island City, NY 11101

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46
Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

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

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

Υπάρχει ένα ευφυολόγημα οφειλόμενο στο πασίγνωστο βρετανικό χιούμορ, που λέει ότι το πλοίο είναι το μέσο με το οποίο γίνεται η μετάβαση από ενός σημείου σε άλλο, με τον πιο βραδύ, τον πιο ενοχλητικό και τον πιο υγρό τρόπο.

Εαν το αστείο αυτό περιέχει κάποια δόση αλήθειας, δεν πρέπει να λησμονούμε ότι το πλοίο είναι επίσης το λιγότερο ρυπαντικό, το περισσότερο ασφαλές και το φθηνότερο μεταφορικό μέσο. Το τελευταίο μάλιστα αυτό πλεονέκτημα εξηγεί πως και γιατί βλέπουμε στις μέρες μας να διασχίζουν τα πελάγη και τους ωκεανούς 77.000 εμπορικά πλοία. Κι αν ακόμα περιορίσουμε τον αριθμό τους στα άνω των 300 τόννων γκρός σκάφη, έχουμε στις θαλάσσιές μας 34.500 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 655 εκατομμ. τόννων. Υπολογίζεται εξάλλου ότι το 1991 μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης 1,5 δισεκατ. τόννοι ακαθάρτου πετρελαίου και προϊόντων και πλέον του ενός δισεκατ. τόννων χύδην στερεά φορτία.

Με βάση τα στοιχεία αυτά, ένας Γάλλος ειδικός εκτιμά ότι η διακινηθόμενη δια θαλάσσης μελλοντική συνολική ποσότητα χύδην φορτίων, υγρών και στερεών θα ζυγίζει περί τους 5 δισεκατομμ. τόννους. Και προχωρεί στη συνέχεια στη μελέτη και την ανάλυση των μεθόδων ζυγίσσεως των φορετίων. Τη μελέτη του τιτλοφορεί «Ο Αρχιμήδης και το νερό του μπάνιου», υπενθυμίζοντας τη βάση της υδροστατικής αρχής που ανακάλυψε ο μεγάλος εκείνος σοφός, ζυγιάζοντας το νερό που χύθηκε όταν μπήκε στο λουτήρα για να κάνει το μπάνιο του. Οπότε και ανεφώνησε το περίφημο εκείνο «Εύρηκα».

φουμε) «σας καλούμε να απολογηθείτε έγγραφα, γιατί ως πράκτορας του Φ/Υ «Πόπη» ΝΗ 9405 δεν ενημερώσατε την Υπηρεσία μας για την καθυστέρηση απόπλου του και συγκεκριμένα ενώ το παραπάνω πλοίο έλαβε άδεια απόπλου από ΚΛΠ/Ναυτολόγια απογευματινές ώρες της 07/02/82 και εκλέχθηκε από ΚΛΠ(ΓΕΠΕ περί ώρα 09.00 της 08/02/92 τελικά απέπλευσε από Ράδα απογευματινές ώρες της 09/02/92, δηλαδή μετά παρέλευση δύο εικοσιτετράωρων από την ημέρα και ώρα αδείας απόπλου από ΚΛΠ/ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ».

Σ' αυτήν την κλήση δόθηκε η κατωτέρω αποστομωτική απάντηση η οποία δεν αφήνει ούτε το παραμικρό περιθώριο και για την παραμικρότερη έστω παρερμηνεία:

«Το πλοίο «Πόπη» Ν.Π. 9405 δεν απέπλευσε μετά από δύο εικοσιτετράωρα όπως ισχυριζέσθε, αφού η επίδοσις του απόπλου έγινε νομιμότυπα, στις 08/02/92 και περί ώρα 09.00 και το πλοίο απέπλευσε: περί την μεσημβρίαν της 09/02.92, αφού παρέλαβε πρώτα το Πιστοποιητικό Εθνικότητας το οποίο εκρατείτο από την Υπηρεσία σας και έκανε όλες τις υποδειχθόμενες υπό του Επιθεωρητού επισκευές, προς αποκατάστασιν των ζημιών εκ της συγκρούσεως.

Είναι αναληθές το ότι η υπηρεσία σας δεν ήτο ενημερωμένη αφού.

1) Εσείς επιληφθήκατε του συμβάντος της σύγκρουσης κατά την έξοδο του εν θέματι πλοίου από Νέο Μώλο Δραπετσώνας, στις 08/02/92 περί ώρα 10.00.

2) Εσείς παραλάβετε από τον Πλοίαρχο το πιστοποιητικό Εθνικότητας του πλοίου και απαγορεύσατε τον απόπλου.

3) Εσείς επίσης μας υποδείξατε να προσκομίσουμε βεβαίωση Νηογνώμονος, διά να αρθεί η απαγόρευση και να μπορέσει το πλοίο να αποπλεύσει δια προορισμόν του.

4) Εσείς παραλάβετε την ανωτέρω

βεβαίωση του Νηογνώμονα στις 09/02/92 και περί ώρα 08.30 και μας επιστρέψατε το Πιστοποιητικό Εθνικότητας του πλοίου, το οποίον με την σειρά μας το παραδώσαμε εις το πλοίο, ευρισκόμενο εις Ράδα Πειραιώς, για να αποπλεύσει.

Εάν όμως λέτε το πλοίο ήτο εκπρόθεσμο εις τον απόπλου, γιατί δεν εκρατείτο το Πιστοποιητικό Εθνικότητας από την Υπηρεσία σας μέχρι την προσκόμιση απάντων των πιστοποιητικών του πλοίου, για επανέλεγχο και έκδοση νέου απόπλου;

Όταν ερωτήσαμε την υπηρεσίαν σας, το απόγευμα της 08/02/92, ημέρα Σάββατο, κατά πόσον θα έπρεπε να ακολουθηθεί εκ νέου η διαδικασία του απόπλου, καθότι ο υπεύθυνος Αξιωματικός Ναυτολογίας είχε αποχωρήσει ένεκα του προκεχωρημένου της ώρας, μας είπατε ότι «ετακτοποιήθη το θέμα και κανένα πρόβλημα δεν υπάρχει, το μόνο που θα έπρεπε να προσκομίσουμε, δια την παραλαβήν του πιστοποιητικού Εθνικότητας και τον απόπλου του πλοίου, την βεβαίωσιν και μόνον του Νηογνώμονος για το συγκεκριμένο συμβάν μετά την αποκατάστασιν των πιθανών ζημιών».

Η ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΣΤΙΣ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΜΑΣ

Διπλό το ενδιαφέρον από το νέο γεύμα εργασίας που θα γίνει την ερχόμενη Πέμπτη στη Ναυτιλιακή Λέσχη: Και για τον ομιλητή, που θα είναι ο Υπουργός Προεδρίας κ. Σωτ. Κούβελας. Και για το πρωτότυπο θέμα που θα αναπτύξει και έχει τον τίτλο «Ελληνική Ναυτιλία, μοναδική δύναμη στις ελληνικές αδυναμίες». Ενδιαφέρον όμως αναμένεται ότι θα υπάρξει και από τις απαντήσεις που θα δώσει ο κ. Κούβελας στις ερωτήσεις οι οποίες θα υποβληθούν μετά την ομιλία του. Γι' αυτό και προβλέπεται ότι η αίθουσα της Λέσχης θα είναι κατάμεστος.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



Tel: 816-2316, 816-2309, 816-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (832) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

ΜΗΝΥΜΑ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑΣ

Συμπληρώνονται δύο περίπου μήνες από την ημέρα που η παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου άρχισε να παρουσιάζει μία συνεχή κάθετη πτώση στη ζήτηση και στα επίπεδα ναύλων. Το ίδιο — αν όχι σε μεγαλύτερη έκταση — συμβαίνει και στον τομέα των πετρελαιοφόρων, ενώ τα πλοία μεταφοράς παραγώγων διανύουν περίοδο ισχνών αγελάδων από τον περασμένο Μάιο.

Όπως είναι φυσικό, μια τέτοια καθίζηση έχει δημιουργήσει αντίστοιχο ψυχολογικό κλίμα στην αγορά, κλίμα που με τη σειρά του επιτείνει τα πτωτικά φαινόμενα και τείνει να δημιουργήσει κατάσταση κρίσης. Όλως παραδόξως, ο εφοπλιστικός μας κόσμος φαίνεται πρόθυμος να υπερθεματίσει στη δημιουργία των εν λόγω αρνητικών εντυπώσεων ωςάν αυτές να μην επιδρούσαν καταφανώς αρνητικά στην προσπάθεια κα-

λύψεως της απασχόλησης των πλοίων του σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Βεβαίως, η παλαιότερη και σύγχρονη ιστορική πείρα διδάσκει ότι τίποτε δεν είναι δυσκολότερο από την πρόγνωση της ναυλαγοράς, ακόμη και σε βραχυπρόθεσμη βάση. Εν τούτοις, τα «Ναυτικά Χρονικά», πιστεύοντας ότι η παρατήρηση, ανάλυση και επεξήγηση των υφισταμένων πραγματικών δεδομένων είναι πάντοτε η ασφαλέστερη μέθοδος από την απλή «διαίσθηση», και στηριζόμενα στην πείρα ειδικών συνεργατών τους, θα ήθελαν να διατυπώσουν την άποψη ότι, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου, τίποτε δεν πείθει ότι «πρέπει» να βρισκόμαστε στα πρόθυρα μακράς κρίσης και ότι, αντίθετα, τόσο η προσδοκώμενη ζήτηση όσο και η αναμενόμενη είσοδος νέας χωρητικότητας στην αγορά συνιστούν

παράγοντες αισιοδοξίας μάλλον παρά απαισιοδοξίας.

Δεν μπορεί, δυστυχώς, να ληχθεί το ίδιο προκειμένου περί των πετρελαιοφόρων, χωρίς όμως και εδώ να αποκλείεται η μεγάλη έκπληξη, που μπορεί να προέλθει από απρόβλεπτη αύξηση της ζήτησης, είτε από αποθετικούς παράγοντες, όπως η απομάκρυνση μέρους της παλαιάς χωρητικότητας για ασφαλιστικούς ή και περιβαλλοντολογικούς λόγους.

Σε κάθε περίπτωση, είναι καιρός, νομίζουμε, να σταματήσει η καταστροφολογία, που μόνο κακό μπορεί για τα Ελληνικά συμφέροντα να φέρει. Σε μία γενική θεώρηση, άλλωστε, ο Ελληνικός Εφοπλισμός βρίσκεται σε καλύτερη από κάθε άλλη φορά θέση, τόσο από άποψη σύνθεσης στόλου όσο και αποθεμάτων, και κάθε αντιξοότητα θα πρέπει να την αντιμετωπίσει με το συνήθη δυναμισμό του.

Ας γίνουν αυτές οι γραμμές μήνυμα αισιοδοξίας...

Πρόβλεψη δείκτη χρηματιστηρίου Αθηνών για το επόμενο δεκαπενθήμερο

Η περίοδος των δύο προηγούμενων εβδομάδων χαρακτηρίστηκε από ένταση στο πολιτικό επίπεδο. Συγκεκριμένα, τόσο στους κόλπους της αντιπολίτευσης όσο και της κυβέρνησης δημιουργήθηκαν αψιμαχίες μεταξύ ηγετών και στελεχών.

Ειδικότερα, επεκράτησαν φήμες για ένταση στις σχέσεις μεταξύ Πρωθυπουργού και υπουργού Εξωτερικών με αφορμή τις δηλώσεις του τελευταίου σχετικά με το μποϊκοτάζ των Ολλανδικών και Ιταλικών προϊόντων και την πιθανή παραίτησή του σε περίπτωση αναγνώρισης των Σκοπίων με το όνομα «Μακεδονία» από τα κράτη - μέλη της ΕΟΚ.

Σε δεύτερο στάδιο, υπήρξαν ενδοκυβερνητικές τριβές και διαφωνία μεταξύ κυβέρνησης και αντιπολίτευσης για το θέμα της πώλησης της ΑΓΕΤ — Ηρακλής.

Το αρνητικό κλίμα που δημιουργήθηκε από τα γεγονότα αυτά είχε δυσμενή επίδραση στην οικονομική ζωή της χώρας, η οποία επηρεάστηκε και από τις γενικότερες οικονομικές εξελίξεις.

Οι επιπλοκές που δημιουργήθηκαν στο φορολογικό νομοσχέδιο λόγω της οφειλομένης συνταγματικότητας των κυρώσεων που προβλέπει για όσους υποπέσουν σε φορολογικά αδικήματα καθώς και η νομοθετική ρύθμιση των μηδενικών αυξήσεων προκάλεσαν πλήθος αντιδράσεων και κύμα απεργιακών κινητοποιήσεων.

Επίσης, αρνητική εξέλιξη αποτελεί και η πορεία του πληθωριστικού αφοού σε ετήσια βάση «τρέχει» με ρυθμό

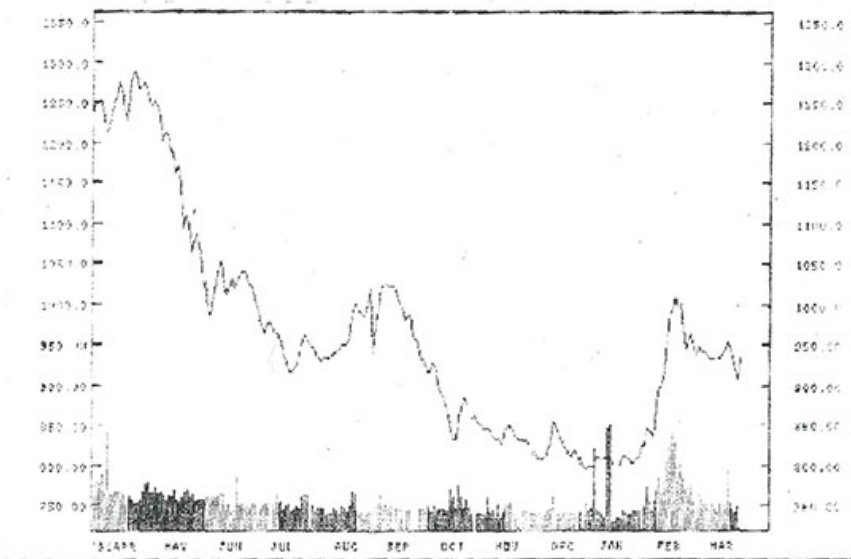
18,2% μετά τα στοιχεία του Φεβρουαρίου, ενώ προβλεπόταν να κυμανθεί σε χαμηλότερα επίπεδα.

Τέλος, η απελευθέρωση των τιμών των καυσίμων αναμένεται να δημιουργήσει αναταραχή με απρόβλεπτα, ίσως αποτελέσματα για την ελληνική παραγωγική δραστηριότητα.

Τα γεγονότα αυτά παρέλυσαν την οικονομία και μείωσαν την επενδυτική δραστηριότητα όπως φάνηκε και από την πτωτική πορεία του Γ.Δ.Χ.Α.Α.

Ετσι, η κίνηση του δείκτη κατά την πρώτη εβδομάδα του Μαρτίου χαρακτηρίστηκε σαν πλευρική ενώ την δεύτερη εβδομάδα επεκράτησαν πτωτικές τάσεις. Η συμπεριφορά αυτή του δείκτη οφείλεται στην στάση αναμονής που τηρούν οι επενδυτές εν όψει των γενικότερων εξελίξεων.

Συγκεκριμένα, περιμένουμε τον δείκτη να σταθεροποιηθεί στο επίπεδο των 900 μονάδων, το οποίο δεν αναμένεται να παραβιαστεί καθοδικά. Αντίθετα, προβλέπουμε ανοδική εκτόνωση της αγοράς η οποία θα οδηγήσει τον δείκτη στο επίπεδο των 950-960 μονάδων στο επόμενο δεκαπενθήμερο.



Τμήμα Ερευνών και Αναλύσεων
NUNTIUS Χρηματιστηριακή Α.Ε.
Τηλ.: 3624902-5

Η αναμενόμενη ώθηση στην αγορά θα δοθεί από τις επίσημες ανακοινώσεις κερδών των Τραπεζών και των επιχειρήσεων γενικότερα καθώς και από την επικείμενη μείωση των επιτοκίων με σκοπό την αναζωπύρωση της οικονομίας.

Πιστεύουμε ότι το Χρηματιστήριο Αθηνών έχει αυτή τη στιγμή αρκετές υποτιμημένες αξίες. Υπενθυμίζουμε χα-

ρακτηριστικά ότι για την Εθνική Τράπεζα αναμένονται κέρδη 60 δις που αντιπροσωπεύουν 4000 δρχ. ανά μετοχή. Αν υπολογισθεί ότι ο Δείκτης Τιμής προς Κέρδη ανά μετοχή της Εθνικής πρέπει να κυμανθεί λογικά μεταξύ 5 και 8, μπορούμε βάσιμα να προβλέψουμε ότι η τιμή της θα κινηθεί μεταξύ 20.000 και 32.000 δρχ. έναντι των 17.450 δρχ. που είναι σήμερα.

κό παράγοντα, τον οποίο είμαι σίγουρος ότι αν ο συνεργάτης σας γνώριζε, θα έδινε άλλη μορφή στο σχόλιό του. Και ο παράγων αυτός ήταν ότι τα Εμιράτα διέθεσαν, για τη διεξαγωγή του Σεμιναρίου ΟΛΟ το απαιτούμενο ποσό (έξοδα μετακινήσεως των κρατικών αντιπροσώπων — δύο από κάθε χώρα της περιφέρειας, των διαλεκτών και προσωπικού του ΙΜΟ, έξοδα ημερησίας αποζημιώσεως, δαπάνες διασκέψεως, κλπ — τα πάντα, συνολικού ύψους 75.000 δολλαρίων ΗΠΑ), δεδομένου ότι ο προϋπολογισμός του ΙΜΟ δεν προσφέρει πιστώσεις για προγράμματα τεχνικής συνεργασίας.

Συνεπώς η πραγματοποίηση του Σεμιναρίου στα Εμιράτα δεν ήταν υπόθεση επιλογής (όπως γράφει ο συντάκτης σας), αλλά εκ των πραγμάτων αποδοχής της γενναιόδωρης προσφοράς του Αραβικού αυτού κράτους — προσφοράς, η οποία έγινε δεκτή με ευγνώμονες ευχαριστίες από τις ενδιαφέρουσες Κυβερνήσεις και τον ΙΜΟ.

Αναλογίζεται άραγε ο συνεργάτης σας πόσο θα επιβαρύνετο ο προϋπολογισμός του Σεμιναρίου αν επελέγετο μία κατ'εξοχήν ναυτιλιακή χώρα (ποιά); και οι ορισθέντες κρατικοί αντιπρόσωποι των πλοίων αναφερθεισών χωρών είχαν να ταξιδέψουν φερ' ειπείν στη Μ. Βρετανία, Ην. Πολιτείες, Νορβηγία ή Ιαπωνία (προϋποτιθέμενου ότι η φιλοξενούσα χώρα θα συνεισέφερε το απαιτούμενο ποσό), όπου και θα ειδικαιούντο, εκτός των άλλων, και αισθητά υψηλότερης ημερησίας αποζημιώσεως;

Η περαιτέρω έρευνα του θέματος θα απεκάλυπτε και δύο ακόμη στοιχεία, για τα οποία είμαι σίγουρος ότι πρώτος ο ίδιος ο συντάκτης σας θα αισθανόταν υπερέχων, ότι δηλαδή όχι μόνο η διεύθυνση του σημαντικού αυτού Σεμιναρίου είχε ανατεθεί σε Έλληνα, αλλά και ότι μεταξύ των δώδεκα διεθνών διαλεκτών (από 6 χώρες μέλη του ΙΜΟ, 5 διεθνείς οργανισμούς και τη βιομηχανία) επελέγη και ένας άλλος Έλληνας, ανώτερος αξιωματικός του Λ.Σ.

Το δεύτερο σκέλος του σχολίου του συνεργάτου σας το αντιπαρέρχομαι άνευ σχολίων.

Φιλικώτατα

ΒΑΣΙΛΗΣ ΦΡ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ

Λονδίνο, 2 Μαρτίου, 1992

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ ΤΟΥ ΙΜΟ ΣΤΑ ΗΝΩΜΕΝΑ ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ

Αγαπητέ κ. Διευθυντά,

Αλλεγινή εντύπωση μου προξένησε το σχόλιο συνεργάτου σας στο τεύχος της 15ης Φεβρουαρίου 1992, το σχετικό με το περιφερειακό Σεμινάριο του ΙΜΟ με θέμα την Έρευνα και Διάσωση και το GMDSS που διεξήχθη στη Sheikha των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων μεταξύ 8 και 12 Φεβρουαρίου 1992.

Πιστεύω ότι πριν ασκηθεί οιαδήποτε κριτική (προϋποτιθέμενου, φυσικά, ότι ο προτιθέμενος να την ασκήσει κινείται από καλόπιστα και καλοπροαίρετα κίνητρα), ο αναλαμβάνων την ευθύνη της θα πρέπει να ερευνά από όλες τους τις πλευρές τα όποια στοιχεία του τίθενται υπ' όψιν ώστε να βοηθηθεί σε μια αντικειμενική, αμερόληπτη και ολοκληρωμένη αντίληψη αυτού πάνω στο οποίο θα ασκήσει κριτική — ιδιαίτερα όταν η κριτική του προορίζεται να δει το φως της δημοσιότητας.

Αν ο συνεργάτης σας είχε κάμει την έρευνα αυτή (όπως την έκανε ο υπογράφων προκειμένου να συντάξει την παρούσα επιστολή), θα πληροφωρείτο ότι, κατά κανόνα, τα σεμινάρια των Δ. Οργανισμών που εντάσσονται στα πλαίσια προγραμμάτων τεχνικής βοήθειας προς αναπτυσσόμενες χώρες, διεξάγονται σε μία από αυτές (πάντοτε μέσα στον γεωγραφικό περιφερειακό χώρο στον οποίο

απευθύνονται), εφ' όσον η τελευταία πληρεί ωρισμένα κριτήρια (εύκολης πρόσβασης από τις λοιπές προσκαλούμενες χώρες, διάθεση ευκολιών διασκέψεως, κλπ.).

Τέτοια προηγούμενα παραδείγματα είναι τα σεμινάρια (όλα με θέμα την Έρευνα και Διάσωση) που διεξήχθησαν στα Νησιά Barbados (1982) για χώρες της Μείζονος Καραϊβικής, στην Τζακάρτα Ινδονησίας (1984) για χώρες του Ειρηνικού και στο Lagos Νιγηρίας (1988) για χώρες της Δυτικής Αφρικής. Τα επόμενα, για να κλείσει ο κύκλος των τέτοιων σεμιναρίων, προγραμματίζονται στη Γένοβα (η Ιταλία συνεισφέρει όλο το απαιτούμενο ποσό) για χώρες της Μεσογείου και Μαύρης Θαλάσσης και στο Ναϊρόμπι Κένυας για χώρες της Ανατολικής Αφρικής.

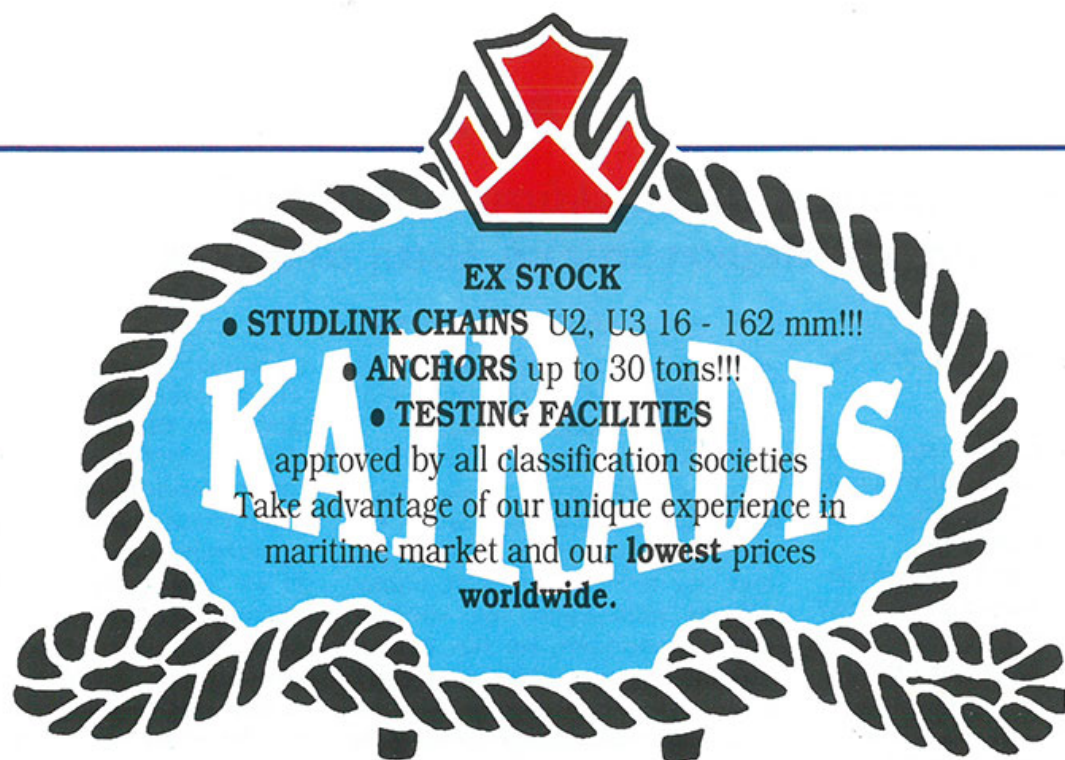
Συνεπώς δεν θα πρέπει να ξενίζει κανένα το γεγονός ότι το Σεμινάριο για χώρες του Περσικού Κόλπου, της Θάλασσας της Αραβίας και της Ερυθράς Θάλασσας αποφασίσθη να διεξαχθεί στα Εμιράτα, αφ' ης διπιστώθη ότι η χώρα αυτή πληρούσε τα ανωτέρω κριτήρια και ήταν μία από αυτές προς τις οποίες απευθυνόταν (οι άλλες ήταν το Ιράν, Ιράκ, Κουβέιτ, Σαουδική Αραβία, Μπαχρέιν, Κατάρ, Ομάν, Υεμένη, Ιορδανία, Αίγυπτος, Σουδάν, Τζιμπουτί, Αιθιοπία και Σομαλία).

Αλλά εξ όσων με πληροφόρησε η αρμόδια υπηρεσία του ΙΜΟ, η απόφαση διεξαγωγής του Σεμιναρίου στα Εμιράτα υπαγορεύθηκε από έναν άλλο σημαντι-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ



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

ΟΙ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ — ΙΤΑΛΙΑΣ

Να καταστήσουμε την θαλάσσια διαδρομή μονόδρομο και όχι περιστασιακή λύση ανάγκης

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

(1) Συνοπτική αναφορά στο θέμα:

Ο θαλάσσιος δρόμος της Ελλάδας που μας οδηγεί το συντομότερο στις λοιπές Ευρωπαϊκές χώρες, έχει την δική του ιστορία!

Όπως είναι γνωστό παλαιότερα, όταν το οδικό δίκτυο τόσο στην χώρα μας όσο και στις βόρειες γειτονικές χώρες ήταν πτωχό έως τελείως ανύπαρκτο, η επικοινωνία μας με τις λοιπές ευρωπαϊκές χώρες γινόταν σχεδόν αποκλειστικά με τη θάλασσα. Από την ίδρυση του νεότερου Ελληνικού κράτους είχαν συσταθεί και λειτουργούσαν θαλάσσιες συγκοινωνίες με επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούσαν υποχρεωτικά δρομολόγια με τα οποία εξυπηρετούσαν γραμμές μεταξύ ελληνικών λιμένων και ιταλικών λιμένων, Μασσαλίας, Τουρκίας, Αιγύπτου, Βηρυττού ακόμη και της Βουλγαρίας.

Όμως μετά την βελτίωση του οδικού δικτύου τόσο στη χώρα μας όσο και στις χώρες διέλευσης προς την Ευρώπη σαφώς είναι η στροφή των ταξιδιωτών που προτιμούν το ταξίδι της ξηράς με τα όποια προβλήματά του παρα το θαλάσσιο ταξίδι. Αυτό φαίνεται να ισχύει περισσότερο για τα φορτηγά αυτοκίνητα με προορισμό την Ελλάδα καθώς και τα από Ελλάδα προς Ευρώπη.

Κάτω από αυτή την εξελικτική πορεία συντελούσης και της αεροπορικής σύνδεσης των χωρών η θαλάσσια επιβατική κίνηση ελαττώθηκε σημαντικά τα μεταπολεμικά χρόνια με αποτέλεσμα να διακοπεί η δια θαλάσσης δρομολογιακή σύνδεση με τις άλλες χώρες και κυρίως με τους ιταλικούς λιμένες της Αδριατικής.

Στην συνέχεια επανήλθαν βέβαια οι θαλάσσιες συγκοινωνίες με τους ιταλικούς λιμένες πλην όμως όπως είναι γνωστό με διαφορετική μορφή. Τώρα έχουν σκοπό κυρίως την εξυπηρέτηση του τουρισμού γιαυτό και τα επιβατηγά πλοία λειτουργούν κυρίως εποχιακά δηλαδή κατά

τους θερινούς μήνες με ελάχιστες εξαιρέσεις αυτών που δεν διακόπτουν τα δρομολόγια τους.

Με άλλα λόγια λειτουργούν οι γραμμές αυτές με ένα τελείως ελεύθερο καθεστώς δρομολογίων καθοριζόμενο αποκλειστικά και μόνο από τον πλοιοκτήτη χωρίς οποιαδήποτε παρέμβαση του κράτους στην διαμόρφωση και των δρομολογίων και των ναύλων (εισητηρίων).

Είναι φανερό λοιπόν ότι τα πλοία αυτά έστω και ως επιβατηγά οχηματαγωγά, στοχεύουν κυρίως στον επιβάτη, έχουν κατασκευαστεί με υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας αλλά και άνεσης και ψυχαγωγίας με αποτέλεσμα να αντιπροσωπεύουν τεράστιες οικονομικές επενδύσεις.

Από τα πράγματα λοιπόν η εξυπηρέτηση ενός τέτοιου δανείου — όπως κατά κανόνα συμβαίνει — τα τεράστια λειτουργικά έξοδα κίνησης του πλοίου και ο περιορισμένος χρόνος — μερικούς μόνο μήνες κάθε χρόνο — λειτουργίας του πλοίου οδηγούν αναπόφευκτα σε επίπεδα ναύλων που σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των αυτοκινήτων, εξαγωγέων, παραγωγών θεωρούνται πολύ υψηλοί σε σύγκρισή τους με τις δαπάνες της οδικής διαδρομής.

(2) Λόγοι προτίμησης της οδικής διέλευσης

Η οδική επικοινωνία μας με την Ευρώπη είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια προσήλκυσε σημαντικό μέρος της προς την Ευρώπη κίνησης. Και κυρίως των φορτηγών αυτοκινήτων από τον Βορειοελλαδικό χώρο.

Ως λόγοι αυτής της προτίμησης προβάλλονται κυρίως:

α) Το υψηλό κόστος του θαλάσσιου σκέλους της διαδρομής προς Ευρώπη.

β) Ο μεγαλύτερος χρόνος που απαιτεί το θαλάσσιο ταξίδι.

γ) Και ακόμη το πολύ σημαντικό,

η αβεβαιότητα που υπάρχει κυρίως τους θερινούς μήνες ως προς την εξασφάλιση θέσεως μεταφοράς στα πλοία. Ωρισμένα ίσως ατυχή περιστατικά δικαιολογημένης ή και ακαιολόγητης αναμονής στα λιμάνια προκαλούν ανησυχίες, αναστάτωση και γενικά δημοσιοποιούμενα δημιουργούν αρνητική εικόνα.

Κάτω από αυτό το πρίσμα γίνεται εύκολα αντιληπτό γιατί το ελληνικό φορτηγό ευρίσκει συμφερότερη την διέλευση της Γιουγκοσλαβίας παρα τα όποια λειτουργικά προβλήματα αλλά και προβλήματα ασφαλείας που παρουσιάζει η διαδρομή αυτή.

(3) Τα σημερινά προβλήματα της οδικής διέλευσης

Όπως είναι γνωστό τα τελευταία χρόνια η διέλευση των φορτηγών μας από την Γιουγκοσλαβία παρουσίασε και ένα σημαντικό πρόβλημα. Και αυτό ήταν η εξασφάλιση αδείας διέλευσης μέσω της Γιουγκοσλαβίας.

Εφόσον οι κατ' έτος χορηγούμενες άδειες δεν μπορούν να υπερβούν ένα ωρισμένο αριθμό είναι φανερό ότι με την αυξανόμενη κάθε χρόνο κίνηση δημιουργείται πρόβλημα εξυπηρέτησης αφού ο χορηγούμενος αριθμός δεν επαρκεί.

Όμως ανεξάρτητα από τα παραπάνω από το 1991 βρισκόμαστε μπροστά στις συνέπειες μιας πολιτικής αστάθειας στην περιοχή που έχει καταλήξει σε πολεμικές συγκρούσεις μεταξύ του δημοκρατικού λαού της Γιουγκοσλαβίας.

Ετσι για πολύ χρόνο μέχρι τώρα και για άγνωστο μελλοντικά ακόμη χρόνο η Γιουγκοσλαβία θα παραμείνει κλειστή, ενώ η διέλευση των φορτηγών μας από παρακαμπτήριες χώρες όχι μόνο αυξάνει σημαντικά τον χρόνο ταξιδιού αλλά και τις σχετικές δαπάνες αφού η αυθαίρετη αύξηση των τελών διέλευσης από τις χώρες αυτές δεν είναι κάτι το ασυνήθιστο. Πρόσφατο παρά-

δείγμα η πολλαπλάσια αύξηση των τελών διέλευσης από το έδαφος της Ουγγαρίας και της Τσεχοσλοβακίας που καθιστά την προς Ευρώπη μεταφορά τελείως αντισυνοικονομική.

Και ακόμη θα αναφέρουμε την πρόσφατη απειλή του Γκριγκόρωφ ότι «οι Έλληνες να μην ξεχνούν ότι τα προς την Ευρώπη φορτηγά τους περνούν από τα Σκόπια», η οποία δημιουργεί ένα ακόμη λόγο για έντονο προβληματισμό προς εξεύρεση μόνιμης πλέον εναλλακτικής λύσης.

Με άλλα λόγια η μετεξέλιξη του Γιουγκοσλαβικού προβλήματος που από ότι φαίνεται βαίνει προς την δημιουργία περισσότερων ανεξάρτητων κρατών και ακόμη η τριβή μας με τους Σκοπιανούς μπορεί να αποτελέσει μελλοντικά για την Ελλάδα πηγή μόνιμου προβλήματος της οδικής διέλευσής μας προς την Ευρώπη. Και ίσως να είναι κάτι, ανάλογα με τις συνθήκες το αναμενόμενο, αφού ενδεχόμενα το στοιχείο αυτό να το θεωρούν οι πολιτικοί των χωρών αυτών ένα καλό χαρτί στην πολιτική σκακιέρα για να επιτύχουν εκβιάζοντας πολιτικού ή εθνικού χαρακτήρα ανταλλάγματα.

(4) Η γέφυρα προς την Ευρώπη είναι πλωτή

Και διερωτάται ο καθένας. Θα υπομείνουμε τον στραγγαλισμό.

Ομως ο Θεός έδωσε στην Ελλάδα το θείο δώρο: την θάλασσα. Εκεί που ουδείς μπορεί να περιορίσει την ελευθερία της κίνησης και της δράσης τους.

Τώρα βεβαίως πολλοί θυμούνται την θάλασσα, τώρα θυμούνται ότι κάτι πρέπει να γίνει, τώρα θυμούνται: το κράτος τι κάνει.

Ετσι τον τελευταίο καιρό το θέμα βγήκε στην επικαιρότητα, επιστολές δημοσιεύτηκαν και φωνές διαμαρτυρίας ακούστηκαν ότι η θα-

λάσσια διαδρομή στοιχίζει πολύ ακριβά και πρέπει να επιδοτηθεί το εισιτήριο καθώς και άλλα.

Πραγματικά για το θέμα αυτό έγινε και δημόσια συζήτηση από το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) στο Intercontinental με συμμετοχή εκπροσώπων υπουργείων, φορέων και ενδιαφερομένων.

Πραγματικά ακούστηκαν ενδιαφέροντα πράγματα μέσα από τις εισηγήσεις αλλά και τις αντιπαραθέσεις που επακολούθησαν στην συζήτηση.

Μέσα από μια κριτική θεώρηση των όσων ακούστηκαν μπορούν να γίνουν οι παρακάτω διαπιστώσεις:

Πρώτο: Η θαλάσσια σύνδεση της Ελλάδας με τους Ιταλικούς λιμένες της Αδριατικής πρέπει να γίνει η κυρία οδός της προσπέλασής μας προς την Ευρώπη και όχι να γίνει η εναλλακτική οδός της ανάγκης.

Και αυτό γιατί το στήσιμο της γέφυρας αυτής απαιτεί τεράστια κεφάλαια και οργανωτική υποδομή σοβαρή. Και τα δύο αυτά στοιχεία για να προσελκύσουν επενδυτές χρειάζονται μακρόχρονη θετική προοπτική εκμετάλλευσης με την έννοια της ύπαρξης συνεχούς μεταφορικού έργου. Είναι φανερό ότι μια τέτοια προοπτική δεν εξασφαλίζεται όταν μετά από λίγο καιρό ανοίξει η Γιουγκοσλαβία και αυτοί που τώρα διαμαρτύρονται με την ίδια ευκολία θα ξεχάσουν την θάλασσα και θα βρουν το παλιό τους δρόμο προς την ξηρά.

Δεύτερο: Οι κρατικοί φορείς, ο καθένας περιχαρτωμένος στις αρμοδιότητές του προσπαθεί να εμφανίσει το έργο του.

Ομως σαφή εικόνα για την προσέγγιση του προβλήματος, όπως επιτακτικά προβάλλει απέφυγαν να δώσουν, αφήνοντας να νοηθεί ότι ο παραπέρα σχεδιασμός ανάγεται κυρίως στον χώρο της ιδιωτικής

πρωτοβουλίας και των εμπλεκόμενων κλαδικών φορέων της.

Τρίτο: Από πλευράς χερσαίων επιχειρήσεων (φορτηγά αυτοκίνητα) διαπιστώθηκε ότι η διασπορά τους σε ολόκληρο τον Ελλαδικό χώρο και η ανυπαρξία μηχανισμών εξασφάλισης θέσεων δεν διευκολύνει την κανονική ροή της προσέλευσης των αυτοκινήτων στα λιμάνια γεγονός που δημιουργεί κυκλοφοριακή συμφόρηση στα λιμάνια, υπερβολικούς χρόνους αναμονής, διαπληκτισμούς αλλά και ενδεχόμενα κυκλώματα.

Βεβαίως ακούστηκαν χωρίς να κατανομαστούν και περιπτώσεις ασυνέπειας των πλοίων να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους.

Τέταρτο: Τα λειτουργούντα σήμερα στις γραμμές αυτές πλοία σκοπό κυρίως έχουν την εξυπηρέτηση μεγάλου αριθμού επιβατών και επιβαρύνονται με τεράστια καθημερινά έξοδα λειτουργίας τους. Το γεγονός αυτό δεν φαίνεται να αφήνει πολλά περιθώρια μείωσης του εισιτηρίου των φορτηγών αυτοκινήτων.

Πέμπτο: Οι Ενώσεις τόσο των εξαγωγέων όσο και των φορτηγών αυτοκινήτων δεν φαίνεται να σχεδιάζουν κάποια μορφή συλλογικής δέσμευσής τους με τα πλοία ώστε μέσω συμβολαίων να επιτύχουν καλύτερες τιμές εισιτηρίων.

Εδώ φαίνεται ότι η αγορά πελατείας ευκαιριακής λειτουργεί αμφίδρομα και για το πλοίο και για το χρήστη του που είναι το φορτηγό αυτοκίνητο.

Εκτο: Από πλευράς πλοίων τώρα χωρίς να υπάρξει σοβαρή εκπροσώπηση εν τούτοις διαφάνηκαν τα τεράστια προβλήματα που αντιμετωπίζουν και κυρίως το αβέβαιο της εξασφάλισης συνεχούς μεταφορικού έργου και σε περιόδους εκτός αιχμής.

Ακόμη διαφάνηκε ότι σε περιόδους εκτός αιχμής, ενώ η εκμετάλλευσή του πλοίου βασίζεται κυρίως

COULOUTHROS LTD.

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

στο φορτηγό αυτοκίνητο εν τούτοις αυτό εξακολουθεί να βαρύνεται με τις ίδιες δαπάνες προσωπικού που βαρυνόταν κατά την περίοδο αιχμής εξυπηρετώντας χίλιους ή δύο χιλιάδες επιβάτες, έναντι των πενήντα ή εκατό οδηγών αυτοκινήτων.

Εβδομο: Ουδείς φορέας παρουσίασε κάποια συνολική μελέτη του προβλήματος.

Με αυτό δεν νοείται κάποια αοριστολογούσα διατριβή, νοείται κυρίως μια μελέτη με συγκεκριμένα οικονομικά συγκριτικά στοιχεία μιας μεταφοράς, από συγκεκριμένο σημείο της Ελλάδας σε ωρισμένο σημείο της Ευρώπης.

Για παράδειγμα από Θεσσαλονίκη για Μόναχο ή Βιέννη ποιό το κόστος με την οδική διαδρομή και ποιό με την συνδυασμένη διαδρομή (οδική και θαλάσσια).

Από Βόλο ή Ηράκλειο επίσης με σημείο άφιξης π.χ. το Ντύσελντορφ ή την Κοπεγχάγη, το Άμστερνταμ ή το Λονδίνο.

Ενδεχόμενα να προκύψουν συμπεράσματα πολύ χρήσιμα όπως για παράδειγμα ότι για ωρισμένες Ευρωπαϊκές περιοχές η θαλάσσια διαδρομή με το υφιστάμενο επίπεδο εισιτηρίων ουδέποτε θα είναι συμφέρουσα με το πλοίο ενώ για άλλες

περιοχές να είναι συμφέρουσα.

Ακόμη δε μια ωρισμένη μείωση του εισιτηρίου για ποιές ευρωπαϊκές αλλά και για ποιές ελληνικές περιοχές μπορεί να καταστήσει ακόμη περισσότερο ελκυστική την θαλάσσια διαδρομή.

Είναι γεγονός ότι μια τέτοια απεικόνιση των μεταφορών με φορτηγά αυτοκίνητα θα οδηγήσει σε διαπιστώσεις και συμπεράσματα αλλά και σε εφικτές λύσεις.

Όπως μπορούμε να συμπεράνουμε από τα παραπάνω το θέμα της δρομολογιακής σύνδεσής μας με τους ιταλικούς λιμένες της Αδριατικής δεν έχει αποτελέσει μέχρι σήμερα — και ίσως δικαιολογημένα είναι — αφού δεν είχαν ανακύψει τα σημερινά αξεπέραστα προβλήματα — αντικείμενο ειδικού προβληματισμού της Πολιτείας στην πλαίσια πάντοτε της ελεύθερης ναυτιλιακής δραστηριότητας στα οποία εντάσσονται και οι μεταξύ των χωρών της περιοχής ναυτιλιακές μεταφορές. Θα λέγαμε ότι περισσότερο έχει απασχολήσει την Πολιτεία η πλευρά των λιμενικών εγκαταστάσεων όπως λ.χ. στην πρόσφατη διϋπουργική σύσκεψη.

Όμως η δραστηριότητα αυτή όπως σήμερα διαμορφώνονται τα πράγματα έχει ανάγκη του κρατι-

κού ενδιαφέροντος για να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο και κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετηθούν ομαλότερα και σε ετήσια βάση — και χωρίς διακοπές, - ζωτικά πλέον οικονομικά συμφέροντά της χώρας — όπως είναι οι εξαγωγές μας — αφού πλέον η θαλάσσια οδός φαίνεται να αποτελεί την μοναδική σταθερά ελεύθερη πρόσβασή μας προς την Ευρώπη.

Και για να μην δημιουργηθούν παρονοήσεις ή συνειρμοί άσχετοι θεωρούμε ότι μπορεί να υπάρξει μια συνολική παρέμβαση του κράτους και προς την πλευρά της ναυτιλίας αλλά και προς την πλευρά των εξαγωγέων, παραγωγών και αυτοκινητιστών μεταφορών, ώστε με την κατάλληλη οργάνωση των ιδιωτικών αυτών φορέων αλλά και τις διορθωτικές κρατικές παρεμβάσεις, όπου χωρούν αυτές, χωρίς να διαστρεβλώνουν την λειτουργία της ναυτιλίας, ή και των άλλων δραστηριοτήτων της ξηράς, πιστεύουμε ότι μπορεί να επιτευχθεί μια περισσότερο συστηματική και ομαλή λειτουργία των μεταφορών φορτηγών αυτοκινήτων από ελληνικούς σε ιταλικούς λιμένες της Αδριατικής.

Γιατί πιστεύουμε ότι εδώ ενεργώντας η Πολιτεία συντονισμένα

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

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

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

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

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

24ΩΡΟ

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

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

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

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

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

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

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

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

Μέ «σωστά» ανταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

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

μπορεί να διαμορφώσει πλαίσια περυστολής των λειτουργικών δαπανών των πλοίων αυτών ώστε πραγματικά να δημιουργηθούν τα περιθώρια ελάττωσης των ναύλων των φορτηγών αυτοκινήτων για τα οποία διαμαρτύρονται σήμερα οι μεταφορείς, οι παραγωγοί και οι εξαγωγείς.

Ομως ενδεικτικά τέτοιες ρυθμίσεις όπως επισημάνθηκε και στη δημόσια συζήτηση μπορεί να αφορούν την δρομολόγηση οχημάτων αποκλειστικά για φορτηγά πλοία τα οποία θα μεταφέρουν μόνο τους οδηγούς των μεταφερομένων αυτοκινήτων.

Διευκολύνσεις που αφορούν την σύνθεση του πληρώματος, την πληρωμή φαρικών και λοιπών τελών, την ενθάρρυνση συστάσεως κοινοπραξιών από τα ήδη λειτουργούντα στην περιοχή πλοία κ.λπ. καθώς και άλλες ρυθμίσεις που εύστοχα επισημάνθηκαν στην δημόσια συζήτηση.

Ακόμη δε από την πλευρά των μεταφορέων, εξαγωγέων και παραγωγών ενδεχόμενα να υπάρχει χώρος ανάλογων παρεμβάσεων των άλλων αρμοδίων Υπουργείων για την διαμόρφωση πλαισίου στενής συνεργασίας των φορέων αυτών

με τους ναυτιλιακούς μεταφορείς ώστε πραγματικά να ομαλοποιηθεί η προς τα λιμάνια ροή των αυτοκινήτων και η είσοδός τους στα πλοία χωρίς νεκρούς χρόνους και αδικαιολόγητες δαπάνες.

Η έλλειψη αυτής της συνεργασίας πλοίου - αυτοκινήτου και του συντονισμού τους είναι πραγματικά καταφανής.

(6) Η πρωτοβουλία του YEN είναι αναγκαία

Με την υπάρχουσα κατάσταση της αναγκαίας συναρμοδιότητας περισσοτέρων Υπουργείων, και του μη συντονισμού των ιδιωτικών φορέων το όλο θέμα δεν φαίνεται ότι είναι εύκολο να τεθεί σε κάποια συνολική τροχιά.

Ομως επειδή ο χώρος των θαλασσιών μεταφορών υπάγεται στο YEN και είναι ο χώρος που διεκδικεί το μεταφορικό έργο θα μπορούσε να δικαιολογηθεί η ανάληψη της σχετικής πρωτοβουλίας από το YEN.

Εμείς θεωρούμε ότι ο υπουργός Ε.Ν. κ. Αριστοτέλης Παυλίδης (συνεπικουρούμενος από τον γενικό γραμματέα κ. Φώτη Χρηματόπουλο, γνώστη και χειριστή των σχετι-

κών θεμάτων) δεν στερείται φαντασίας και έχει αποδείξει ότι μπορεί να κάνει τομές και να χαράσσει και να ανοίγει νέους δρόμους που χαρακτηρίζονται για τον ρεαλισμό τους.

Η σύσταση μιας μικτής επιτροπής υπό υψηλόβαθμο λιμενικό αξιωματικό στον οποίο να ανατεθεί η σύνταξη σχετικής μελέτης η οποία σκοπό θα έχει:

α) Να τεκμηριώσει το κόστος μεταφοράς φορτηγών αυτοκινήτων από Ελλάδα σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες και με οδική διαδρομή αλλά και με συνδυασμένη διαδρομή.

β) Να μελετήσει τρόπους μείωσης του κόστους της θαλάσσιας διαδρομής που θα είναι και το κυρίως ζητούμενο.

γ) Να μελετήσει τρόπους καλύτερης συνεργασίας των φορέων της ξηράς με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ώστε να εξασφαλιστεί συνεχές μεταφορικό έργο.

δ) Να μελετήσει μέτρα για την ελαχιστοποίηση του νεκρού χρόνου των αυτοκινήτων στα λιμάνια και την απλοποίηση των διαδικασιών επιβίβασης.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Δύσκολοι καιροί για

την Αμερικανική Ναυτιλία

Το μεγαλύτερο υπερωκεάνιο που ναυπηγήθηκε ποτέ στις ΗΠΑ, το θρυλικό «United States», ηλικίας σήμερα 40 ετών, πέρασε στην τελευταία φάση της διαδικασίας εκποίησης του για παλιοσίδερα, ύστερα από 22 ολόκληρα χρόνια παροπλισμού. Η στυγνή αυτή μοίρα του θεωρείται από πολλούς συμβολική της παρακμής που διέρχεται η ναυτιλιακή βιομηχανία στο ισχυρότερο οικονομικό κράτος του κόσμου.

Συγκεκριμένες απόψεις, κακή εφαρμογή των επιχορηγήσεων και εξοντωτική φορολογική νομοθεσία, είναι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους η ναυτιλιακή ισχύς ενός μεγάλου έθνους οδηγήθηκε σε ολισθηρό κατήφορο και απειλείται ακόμα και με εξαφάνιση.

Για να μην κριθεί υπερβολική η απαισιόδοξη αυτή πρόγνωση, γίνεται αναφορά στις πρόσφατες διαπιστώσεις μερικών ναυτιλιακών προσωποτήτων των ΗΠΑ που εξεφράσθηκαν για τη κρισιμότητα αυτή. Ο πρόεδρος της Ομοσπονδιακής Ναυτιλιακής Επιτροπής ειδοποίησε ότι ο στόλος των μικτών μεταφορών των ΗΠΑ συρρικνώνεται συνεχώς και κινδυνεύει να εκλείψει. Ο πρόεδρος της εταιρίας «Πρέζιντεντ», μιάς από τις δύο μεγάλες εταιρίες που δραστηριοποιούνται υπό την εθνική σημαία, υπολογίζει ότι η αλλαγή σημαίας είναι ο μόνος τρόπος για να επιβιώσει η εταιρία του, ενώ ο επικεφαλής της Mariti-

me Administration άναψε το φυτίλι ενός πολιτικού δυναμίτη, προβάλλοντας την ανάγκη δημιουργίας ενός δεύτερου νηολογίου σαν το τελευταίο μέσο για την ανακοπή της παρακμής της αμερικανικής ναυτιλίας.

Στο σημείο αυτό σκόπιμο είναι να γίνουν ορισμένες διευκρινήσεις ως προς τη φύση της αμερικανικής ναυτιλίας. Πρώτα απ' όλα η σημαία των ΗΠΑ δεν είναι συνώνυμη με τη ναυτιλία των ΗΠΑ. Δεύτερο ο στόλος των ΗΠΑ δεν είναι ομοιογενής, δεδομένου ότι υπάρχουν πλοία με εθνική σημαία και με ξένες σημαίες, πλοία επιχορηγούμενα και μη επιχορηγούμενα, πλοία υπαγόμενα ή μη υπαγόμενα στην Jones Act.

Ως προς τα υπό εθνική σημαία πλοία, το κύριο πρόβλημά τους οφείλεται στο νόμο περί εμπορικής ναυτιλίας του 1936, ο οποίος συγχέει την εμπορική ναυτιλία με θέματα εθνικής άμυνας και έχει δημιουργήσει το καθεστώς των επιχορηγήσεων εκμεταλλεύσεως (operating differential subsidies ODS) σαν τρόπο βοήθειας των αμερικανικών τακτικών γραμμών έναντι των ξένων ανταγωνιστών που εργάζονται με χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης και κυρίως ως προς την επάνδρωση των πλοίων. Πράγματι τα δαπανηρά αμερικανικά πληρώματα αποτελούν και σήμερα κρίσιμο πρόβλημα της αμερικανικής ναυτιλίας, αφού κοστίζουν τέσσερις και πέντε φορές περισσότερο από

τον μέσο όρο της διεθνούς αγοράς. Ωστόσο η αποτυχία του συστήματος των επιχορηγήσεων (ODS) είναι προφανής. Μολονότι το κράτος έχει πληρώσει 8 δισεκ. δολλ. στον αμερικανικό εφοπλισμό σε επιχορηγήσεις ODS και μολονότι το 40% του ποσού αυτού πληρώθηκε την τελευταία δεκαετία, μόνο τέσσερις από τις 19 τακτικές γραμμές που επί είκοσι χρόνια επιχορηγήθηκαν βρίσκονται ακόμα σε λειτουργία. Σημειώνεται ακόμη ότι σε αντάλλαγμα των ODS, οι επιχορηγούμενες γραμμές είναι υποχρεωμένες να δέχονται ορισμένες επιβαρυντικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένης και της υποχρεώσεως ναυπήγησης νέων πλοίων στην Αμερική. Πράγμα που ακόμα και υπό την ισχύ των ναυπηγικών επιχορηγήσεων (construction differential subsidies — CDS) υπήρξε ασύμφορο, αλλά κατέστη κυριολεκτικά ανυπόφορο μετά την κατάργηση των CDS από την κυβέρνηση Ρήγκαν.

Ενα τυπικό παράδειγμα των προβλημάτων που δημιουργεί η επίβουλη χρήση των επιχορηγήσεων, αποτελεί η περίπτωση της ναυτιλιακής εταιρίας Lykes Bros, η οποία παρά το γεγονός ότι είχε εξασφαλίσει ετήσιες επιχορηγήσεις περί τα 75 εκατ. δολλ. υπό τη μορφή ODS, δεν ήταν σε θέση να αντικαταστήσει τα παλιά της πλοία με νέα, αμερικανικής ναυπήγησης. Στη πραγματικότητα η παραγγελία σε αμερικανικό ναυπηγείο παραμένει ανοι-

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni St.

Piræus 185 35

Greece

Tel: 4136996/4136721

Tlx: 212527/212332

Fax: 4130923

κτή μόνο για τους εφοπλιστές της Jones Act, των οποίων τα πλοία εργάζονται στον προνομιακό προστατευμένο τομέα της ακτοπλοΐας. Προσπάθεια της Lykes Bros να πετύχει από την Marad (Maritime Administration) κάποια παρέκκλιση από την υποχρεωτική ναυπήγηση στις ΗΠΑ, απέτυχε. Γι' αυτό και θεωρήθηκε αντιφατική η πρόσφατη απόφαση της Marad που επέτρεψε σε επιχορηγούμενους εφοπλιστές να χρησιμοποιήσουν πλοία υπό ξένες σημαίες στις μεταφορές τους προς την Ερυθρά και τον Περσικό με την αιτιολογία ότι δεν υπήρχε δυνατότης αντικαταστάσεως με σύγχρονα πλοία ναυπηγημένα στις ΗΠΑ. Έτσι στην ουσία οι επιχορηγήσεις κατάντησαν να γίνουν η ίδια η ασθένεια την οποία είχαν αναλάβει να θεραπεύσουν.

Εφόσον η σημαία των ΗΠΑ συνεχίζει την από δεκαετίας παρακμή της το ναυτιλιακό ενδιαφέρον στρέφεται προς ένα δεύτερο ανοικτό νηολόγιο ελεγχόμενο από τις ΗΠΑ. Άλλωστε, οι επιχορηγήσεις υπήρξαν το εργαλείο που χρησιμοποίησαν βασικά οι εφοπλιστές των τακτικών γραμμών, ενώ ο λοιπός ποντοπόρος εφοπλισμός απέβλεπε πάντοτε προς τις ξένες σημαίες. Ωστόσο και ο εφοπλισμός αυτός, μολονότι αρνήθηκε το δεκανίκι της επιχορήγησης, υπονομεύθηκε από το Κράτος με τον νέο νόμο περί φορολογικών τροποποιήσεων του

1986. Με τον νόμο αυτό ο υπό ξένες σημαίες αμερικανόκτητος στόλος υποβλήθηκε σε φορολογία της τάξης του 34%, άσχετα αν έχει να επιδείξει κέρδη. Και ναι μεν ο ίδιος φόρος ισχύει και για τις άλλες αμερικανικές επιχειρήσεις, αλλά δεν πρέπει να παραβλέπεται ότι ειδικά ως προς τη ναυτιλία έρχεται σε οξεία αντίθεση με το αφορολόγητο κλίμα που ισχύει σε πολλές άλλες ανταγωνίστριες χώρες. Κατά την άποψη του προέδρου της Ομοσπονδίας ελεγχόμενων πλοίων, ο νόμος αυτός επέφερε βαρύ πλήγμα στον αμερικανικό στόλο ο οποίος στα τέσσερα χρόνια εφαρμογής του νόμου υποχώρησε κατά 37% και έχασε κάθε ελπίδα να επιβιώσει μέσα στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Αλλά την πειστικότερη κριτική, όχι με λόγια αλλά με έργα, εκφράζει η απόφαση της μεγάλης αμερικανικής εταιρίας μπάλκερς OMI να σκορπίσει τον υπό ξένη σημαία στόλο της σε χωριστές εταιρίες με έδρες στην Ευρώπη.

Έτσι οι Η.Π.Α. κατηγορούνται σήμερα ότι αφάνισαν με γενναϊοδωρία την εθνική σημαία και έδιωξαν με μικροπρέπεια τον υπό ξένη σημαία στόλο της. Με αποτέλεσμα να διαπιστώνεται η έλλειψη της εισόδου νέου αίματος στη θαλάσσια βιομηχανία, αφού για κάθε πλοίο που κερδίζεται, έχουν ήδη χαθεί δύο ή τρία.

Όπως είναι φυσικό, πολλοί διε-

ρωτώνται αν υπάρχει ακόμα τρόπος να σωθεί η κατάσταση. Γιατί θεωρούν αδιανόητο να απογυμνώνεται από τη ναυτιλία του και να υστερεί σε ναυτική παρουσία το μεγαλύτερο εμπορικό κράτος στον κόσμο. Η απάντηση είναι πως χρειάζονται άμεσα και δραστικά μέτρα. Και είναι ευτύχημα ότι τα πρώτα ενθαρρυντικά σημάδια προέρχονται μέσα από τον ίδιο τον εφοπλισμό. Για παράδειγμα η Sea Land και η American President Line, που για πολλά χρόνια υπήρξαν ανταγωνίστριες και είχαν διαφορετικές αντιλήψεις για το ρόλο των επιχορηγήσεων, αποφάσισαν τώρα να ενώσουν τις δυνάμεις τους σ' ένα μακρόπνοο σχέδιο ναυτιλιακής πολιτικής το οποίο θα παρουσιάσουν στη Κυβέρνηση. Γενικότερα πάντως τα μέτρα που κρίνονται απαραίτητα να ληφθούν από κυβερνητικής πλευράς συνοψίζονται στις ακόλουθες προτάσεις: α) τροποποίηση του φορολογικού νόμου, β) συντομότερη δυνατή εκκαθάριση του συστήματος ODS, γ) ευχέρεια των επιχορηγούμενων εταιριών να ναυπηγούν στο εξωτερικό, δ) κατάργηση των εμπορικών περιορισμών συμπεριλαμβανομένης και της επιφύλαξης φορτίων, ε) αναθεώρηση των δαπανών πληρώματος και στ) αποχωρισμός κατά το δυνατόν των θεμάτων Εθνικής άμυνας από την εμπορική ναυτιλία.

Ε.Σ.

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N.J. KTISTAKIS

Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phones: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932

Fax: 313-7553

Tlx: 23867/21017/21331 FAROS AR

A.O.H. J.N. KTISTAKIS 7852179/7852337

N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287

Capt. E. MIRKOS 856 0619

CABLES: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:

Capt. COSTAS TSATIRIS

Phones: 413 4304 — 413 8198

Telex: 21 2884 GENY GR.

Fax: 413 1314

A.O.H. 6524166



The Engine.

Krupp MaK Maschinenbau GmbH

P.O. Box 9009 · D-2300 Kiel 17 · Germany
Phone: (-431) 3995-01 · Fax: (-431) 3995-157
Telex: 299877 makd · Teletex 431105=mak

**Sales and Service Organization
of Greece
Technoship**

Dipl.-Ing. A. Dombros
100, Kolokotroni Str. · P.O. Box 80103
GR-18510 Piraeus · Phone: (30) 1-4 125538
Fax: (30) 1-4 113128 · Telex: 212306 domb gr

== Ο Λέων ή οι Λέοντες του Πειραιά ==

Του Δρος Γ.Ι. ΤΣΟΥΡΗ

Ενας ή δύο ήταν οι λέοντες του Πειραιά που αφαιρέθηκαν από τον Ενετό επιδρομέα Μοροζίνι το έτος 1688. Το ερώτημα αυτό ήρθε πάλι στην επικαιρότητα από την δημοσιευθείσα πρόσφατα στα «Ναυτικά Χρονικά», ενδιαφέρουσα περιγραφή της επισκέψεως του κ. Α. Δόμβρου στον Πειραιώτη, λέοντα που αναπαύεται στην πύλη του Ναυστάθμου της Βενετίας.

Όλοι όσοι ασχολήθηκαν με την Ιστορία του Πειραιά, αντιμετώπισαν αυτό το ερώτημα, δεδομένου ότι στις πάσης φύσεως ιστορικές πηγές ή ακόμη περιγραφές περιηγητών, ο Πειραιώς εμφανίζεται να κοσμεύεται από ένα μεγαλοπρεπή λέοντα. Σύμφωνα όμως με άλλες πηγές οι λέοντες ήταν δύο. Αυτή είναι και η επίσημη Κρατική άποψη. Διαφορά απόψεων υπάρχει και για τη θέση στην οποία ήταν τοποθετημένοι. Άλλοι υποστηρίζουν ότι ο ένας λέων ήταν τοποθετημένος στο μυλό του λιμένα μεταξύ Τινανείου κήπου και Εθνικής Τραπεζής, μεταφερθείς εκεί από κάποια άλλη θέση κοντά στη θάλασσα. Υποστηρίζεται επίσης με βάση την αναφορά του Πλουτάρχου στο «κατά Ἄλκιμον ακρωτήριο», ότι «κολοσσιαίον ἄγαλμα λέοντος» εβρίσκετο εις την θέσιν αυτήν, δεξιά προς τον εισερχόμενο στον λιμένα, όπου σήμερα η Ακτὴ Ξαβερίου. Το όνομα της Ακτὴς καθιερώθηκε αότου το 1878, στην τότε ἔρημη περιοχή ἑνας Ἰταλὸς ἀνοίξε ἑξοχικὸ κέντρο. Ἀπέναντί του πολὺ ἐνωρίτερα — το ἔτος 1829 — ο Τζελέπης ἔχε α-

Ο Γεώργιος Ι. Τσούρης, είναι Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Αριστούχος Δρ. Πολιτικῶν Επιστημῶν. Συνεργάτης του «Ελληνικοῦ Ἰνστιτούτου Διεθνῶν καὶ Ἀλλοδαποῦ Δικαίου». Συγγραφεὺς 25δὸς καὶ πλέον μελετῶν Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ Ἱστορίας των θεσμῶν του.

νοίξει ἑνα ἄλλο ἑξοχικὸ κέντρο σε μια παράγκα καὶ προσέφερε ἐδέσματα σε ταξιδιώτες καὶ ἐπισκέπτες του Πειραιά «καθημένους σταυροποδητὴ ἐπὶ του δαπέδου».

Ἀπὸ αὐτὸν καὶ ἡ «Ακτὴ Τζελέπη».

Ἀλλες θέσεις του λέοντος, ἀναφέρονται το Παλατάκι, ο μῦλος Κράκαρη καὶ ἡ εἰσοδος του λιμένα. Ἐδὼ φαίνεται πλέον ἀληθοφανὴς ἡ ἀποψη των υποστηρίζοντων την ὑπαρξη δύο λεόντων γιατί φέρονται να εἶναι τοποθετημένοι ἐκατέρωθεν της εἰσόδου με ὑπαρξη αλῦσσου που ἐκλείνει τη διέλευση για λόγους ασφαλείας ὅπως συνηθίζονταν την ἀρχαία ἐποχὴ σε μικροὺς καὶ μεγάλους λιμένες.

Οι λέοντες εἶναι ἑνα ἀπὸ τα πλέον θαυμαζόμενα ζῶα στη λαϊκὴ ἀντίληψη καὶ την ἱστορία καὶ τέχνη των ἀρχαίων λαῶν. Ἐθεωροῦντο ως σύμβολα θάρρους, δυνάμειος καὶ πνεύματος κυριαρχίας καὶ ἐτοποθετοῦντο εἴτε σε σημαῖα ἢ για ἀνάμνηση νικηφόρων πολέμων εἴτε στις εἰσόδους θεάτρων ἢ αγορῶν. Οι Ἀσσύριοι ἔχουν να παρουσιάσουν την «τρωθεῖσα λέαινα», οι Πέρσες τον «κατακελημένον λέοντα» καὶ οι Βαβυλώνιοι «τον λέοντα ἐκ πλίνθων ἐσφαλτωμένον. Οι Ἑλ-

ληνες ἔχουν μεταξὺ ἄλλων, τον λέοντα της Χαιρωνείας καὶ τον Λέοντα των Μυκηνῶν. Ο λέων ἐμφανίζεται καὶ στη Χριστιανικὴ εἰκονογραφία, ὅπου, εἴτε σχετίζεται με την ἱστορία του Σαμῶν ἢ του Δαυὶδ ἢ εἶναι ο σύντροφος του Ἀγίου Ἰερωνύμου ἢ το φτερωτὸ ζῶο που συντροφεύει τον Εὐαγγελιστὴ Μάρκο.

Δεν εἶναι βέβαιο πότε τοποθετήθηκαν στον Πειραιά καὶ σε ἀνάμνηση ποῖανου ἐνδεχομένως γεγονότος. Ἀπὸ πολλές πηγές προκύπτει ὅτι εἶναι ἔργο της κλασικῆς περιόδου καὶ ο γλύπτης Καννόβας που ἐπισκέφθηκε το ἄγαλμα στη Βενετία ἐξέφρασε τη γνώμη ὅτι εἶναι ἔργο των κλασσικῶν χρόνων. Εἶναι ἀπὸ Πεντελικὸ μάρμαρο, ἔχει ὕψος τριπλάσιο του κανονικοῦ καὶ φέρεται τοποθετηθεῖς μεταξύ 2ου καὶ 5ου αἰῶνα μ.χ. Ἀπὸ ἄλλους παρομοιάζεται με τον «Λέοντα της Χαιρωνείας» καὶ ἀπὸ ἄλλους με τον «Λέοντα του Μυκηνῶν», ἐνῶ υποστηρίζεται ἡ τοποθέτησή του στον Πειραιά μετὰ τη νίκη του Μαραθῶνα ἢ την ἐν Σαλαμῖνι ναυμαχία.

Ο Πειραιὰς «λιμὴν κάλλιστος καὶ μέγιστος των κατὰ την Ἑλλάδα» ὅπως τον περιγράφει ο Πλούταρχος, ἀφότου προκρίθηκε ἀπὸ τον Θεμιστοκλή ως κύριος λιμένας των Ἀθηνῶν ἐγνώρισε μεγάλες στιγμές καὶ ἦταν το κέντρο του ἐμπορίου καὶ της ναυτιλίας που μέσω αὐτοῦ ἐπικοινωνοῦσε ἡ Ἀθῆνα με ὅλον τον τότε γνωστὸ κόσμο ὥστε με ὑπηρεφάνεια ο Περικλὴς να λέι «συνέρρεον δε εἰς ἡμᾶς ἐκ πάσης γῆς».

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.: 394.5812, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

Ακολούθησαν περίοδοι ακμής και παρακμής, επιδρομών και λεηλασιών, καταστροφών και ερημώσεων μέχρι και την αφαίρεση του αγγάλματος του λέοντος που είχε απομείνει το μόνο αξιοθέατο για το οποίο οι επισκέπτες των Αθηνών «κατήρχοντο δι' αμάξης, να ιδούν το μοναδικόν άξιον προσοχής μνημείον, ενώ διεσκέδαζον ακούοντες την διήγησιν διαφόρων ιστοριών αναφερομένων εις αυτό».

Η νεώτερη ιστορία του Πειραιά αρχίζει μετά την εκδίωξη των Τούρκων από την Αττική το έτος 1827, που χαρακτηρίζεται ως έτος μηδέν, γιατί επικρατούσε γενική ερήμωση, οι κάτοικοι τους ήταν μόλις 12 με μοναδικά κτίσματα «το Μονίδιο του Αγίου Σπυρίδωνος με επτά μοναχούς, ένα κτίσμα με τρεις Γάλλους και μία παράγκα με δύο αλιείς».

Θεωρείται βέβαιο ότι ο Μοροζίνι αποχωρών το 1688 μετά την καταστροφή του Παρθενώνα, αφαίρεσε επιστρώματα εις Βενετία τρεις λέοντες. Ο Μοροζίνι, αρχηγός του στόλου και μετέπειτα Δούκης της Βενετίας, με πολυτάραχον βίον έμελλε να παραδώσει αργότερα το πνεύμα του στον Ελληνικό χώρο, — το Ναύπλιον — το οποίο δεν είχε καθόλου σεβασθεί ακολουθών το παράδειγμα του Σύλλα και του Νέρωνα, με την ανάλογη θέση στην Ιστορία. Και τούτο αντίθετα με άλλους προγόνους και συμπατριώτες του θαυμαστές του ελληνικού πνεύματος και των ελληνικών μνημείων, και επισκέπτες των Αθηνών Κικέρωνα, Οράτιο, Οκταβιανό, Καίσαρα, Πομπήιο με δωρεά προς την Αθήνα, Αδριανό, Μάρκο Αυρήλιο (συγγραφέα έργου στην Ελληνική γλώσσα, Κλεοπάτρας και Αντωνίου ο οποίος μάλιστα «ενδύθη κατά τον Αθηναϊκόν τρόπον δια να κολακεύση τους Αθηναίους...».

Σύμφωνα με ειδικότερη περιγραφή των δύο λεόντων στην είσοδο του λιμένα, ο ένας ο μεγάλος, ο «Λέων του Πειραιώς», ήταν στο

δεξιό μέρος των εξερχομένων τον λιμένα, καθιστός στα δύο πόδια με την κεφαλή προς το πέλαγος. Η μορφή του ήταν άγρια, θεωρούμενη ότι αντικατοπτρίζει την ανοικτή θάλασσα την οποία θα αντιμετώπιζαν οι ναυτικοί αρχίζοντας το ταξίδι — πάντα δύσκολο και αβέβαιο τις εποχές εκείνες. Ο δεύτερος λέων ήτο τοποθετημένος στο απέναντι άκρο καθήμενος και στα τέσσερα πόδια, με θέα προς τη θάλασσα αλλά ήπια μορφή. Τον αντίκρυζαν οι εισερχόμενοι στον λιμένα στη δεξιά πλευρά των και συμβόλιζε την ηρεμία και την ανάπαυση την οποία θα βρουν οι ναυτικοί με τον είσπλου και την αγκυροβολία.

Η περιγραφή αυτή εκφράζει τη συναισθηματική πλευρά των ναυτιλλομένων και αποδίδει την ψυχολογία του περίφροντη ναυτικού εν όψει ενάρξεως του πλου και την ανακούφιση και ηρεμία του προσεγγίζοντας τον λιμένα. Η άποψη αυτή αποδίδει και την Αποστολική διδασκαλία όπου με πολλές παρομοιώσεις από ναυτικά θέματα, η Εκκλησία χαρακτηρίζεται ως ο «λιμήν της ψυχής» από την ψυχική ηρεμία που βρίσκει ο άνθρωπος μέσα στο Ναό του Θεού.

Στον μεγάλο «Λέοντα του Πειραιώς» και ειδικότερα στη ράχη του, έχουν αναγραφεί διάφορες επιγραφές. Είναι χαραγμένες με μεγάλη τέχνη και στις δύο πλευρές με σχήμα οφιοειδές και δίνουν την εντύπωση ταινίας. Η γραφή κατά την επικρατέστερη γνώμη είναι σε γλώσσα ρουνική — παλαιά γερμανική γλώσσα από την οποία προέκυψαν η σουδονορβηγική και η δανική — στην οποία απεδίδετο και μαγική δύναμη. Με τις επιγραφές ασχολήθηκαν πολλοί ξένοι και προ πάντων Σκανδιναυοί γιατί θεωρούσαν το θέμα ως συνδεόμενο με την ιστορία των Σκανδιναυικών λαών στη Μεσόγειο. Η χάραξη φέρεται να έγινε από Σκανδιναυούς μισθοφόρους του Βυζαντίου οι οποίοι είχαν σταλεί στην περιοχή για αντι-

μετώπιση ταραχών.

Ο «Λέων του Πειραιώς» ή οι λέοντες, ήταν το χαρακτηρίζον τον Πειραιά μνημείο και το λόγο αυτό για πολλές εκατονταετίες το όνομά του Πειραιά αναφέρεται από τους ξένους ιδίως δυτικούς ναυτιλλομένους και γεωγράφους ως Porto Leone.

Το έτος 1945 η εφημερίς «Φωνή του Πειραιώς» έθεσε θέμα επιστροφής των λεόντων με δημοσίευσή της και την 20.9.1945 δημοσίευσε απάντηση του Γραφείου Τύπου του Πρωθυπουργού, στην οποία σημειώνεται... «Το Υπουργείον Παιδείας μας γνωρίζει ότι η Αρχαιολογική Υπηρεσία θέλει προβή εις τας δεούσας ενεργείας δια την αναζήτησιν των υπό του Μοροζίνι απαχθέντων εις Βενετίαν δύο μαρμαρίνων λεόντων, οίτινες εκδύσκει την είσοδον του λιμένος Πειραιώς».

Όπως και να έχουν τα πράγματα και όσοι και να είναι οι λέοντες, είναι γεγονός ότι κάθε σημείο του Πειραιά όπως και κάθε γωνιά της Ελληνικής γης, έχουν την ιστορία των, ιστορία χιλιάδων ετών, με την οποία ασχολήθηκαν χιλιάδες ξένοι, ιστορικοί και επισκέπτες, περιηγητές και απλοί αφηγητές, οι οποίοι πάντοτε με θαυμασμό εθεωρούσαν ότι ανέβαζαν το πνευματικό τους επίπεδο επισκεπτόμενοι τα μνημεία ή καθιστάμενοι κοινωνοί της Ελληνικής Ιστορίας ενώ άλλοι με φθόνο άρπαζαν να καταστήσουν κτήμα των δημιουργήματα ενός ανωτέρου πολιτισμού.

Την ιστορία αυτή πρέπει να φροντίζουμε αδιάκοπα να γίνεται κτήμα πρώτα των Ελλήνων μαζί με τη γλώσσα των προγόνων τους και μετά των ξένων οι οποίοι στις συγκρίσεις της Ιστορίας, των Λαών και των πολιτισμών τους αισθάνονται, όπως και νάναι, δέος διαβάζοντας την Ελληνική Ιστορία των χιλιάδων ετών.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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



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: 4290780-788 (9 Lines)
TELEX: 21-3876/21 - 1650/24 - 1173

LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX: (01) - 4290790 - 4290791

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΜΑΚΑΡΙ (για τον τόπο μας) να προχωρούσαν οι Άγγλοι στην επιβολή φορολογίας στις ξένες ναυτιλιακές εταιρίες που εδρεύουν στη Βρεταννία, γιατί έτσι οι Έλληνες εφοπλιστές που είναι εγκατεστημένοι στο Λονδίνο θα έρχονταν στην εθνική ναυτιλιακή πρωτεύουσα, στον Πειραιά, και με τον τρόπο αυτόν θα γίνονταν πραγματικότητα το Πειραιϊκό Σίτυ. Αλλά και πάλι, όπως έχει γίνει επανειλημμένως στο παρελθόν, οι Άγγλοι θα μετρήσουν ποιά είναι τα περισσότερα, εκείνα δηλαδή, που θα κερδίσουν από την επιβολή της σχεδιαζόμενης φορολογίας ή εκείνα που θα χάσουν αν δώξουν έτσι τους Έλληνες (αλλά και όλους τους άλλους ξένους) από το Σίτυ και τελικώς θα αναθεωρήσουν τις απόψεις τους και ο ελληνικός εφοπλισμός δεν θα εγκαταλείψει το Λονδίνο.

Η ΚΑΤ' ΕΞΟΧΗΝ ναυτιλιακή χώρα μας, μετά τους αθλητικούς δικαστές πρόκειται να αποκτήσει, όπως δήλωσε ο Υπουργός Δικαιοσύνης, και ειδικούς δικαστές που θα εκδικάζουν μόνον τις υποθέσεις ναρκωτικών, αλλά όχι όμως και ειδικούς δικαστές που να χειρίζονται τις ναυτιλιακές υποθέσεις — οι δικαστές που είχαν μετεκπαιδευθεί γι' αυτόν τον σκοπό στο εξωτερικό, έχουν διασκορπισθεί σε επαρχιακά κυρίως δικαστήρια για να εκδικάζουν τις κοινές υποθέσεις...

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ από εκπροσώπους του Εμπορικού Συλλόγου και του Δήμου Πειραιώς καθώς και του Υπουργείου Ναυτιλίας που θα συμπληρώνεται από πανεπιστημιακούς θα επισκεφθεί το τρίτο δεκαήμερο του Μαρτίου την Οδησσό προκειμένου να συντονιστούν επί τόπου οι ενέργειες που χρειάζονται για να επιταχυνθεί ή αναστήλωση του ιστορικού σπιτιού στο οποίο ιδρύθηκε η Φιλική Εταιρεία, η οποία έλαβε σάρκα και οστά με την αξιοθαύμαστη πρωτοβουλία του Προέδρου του Ε.Σ.Π. κ. Γιάννη Πολυχρονόπουλου. Με την ευκαιρία αυτή η αντιπροσωπεία θα εορτάσει την εθνική επέτειο της 25ης Μαρ-

τίου μαζί με την ελληνική κοινότητα της Οδησσού. Επίσης με την ευκαιρία θα τελεσθεί και αγιασμός στο ιστορικό κτίριο και θα γίνει και κατάθεση στεφάνων.

Στο κτίριο μετά την αναστήλωσή του θα στεγασθεί και το Μουσείο της Φιλικής Εταιρίας και έτσι το ιστορικό σπίτι θα καταστεί επιστημονικό και πολιτικό κέντρο για τη μελέτη της ελληνικής ιστορίας, της γλώσσας και των παραδόσεων του ελληνικού λαού, ενώ ο δρόμος στον οποίο βρίσκεται θα ονομασθεί πάλι «Οδός των Ελλήνων και η γειτονική πλατεία θα μετονομασθεί σε «Πλατεία των Ελλήνων».

Είναι περιττό βεβαίως να πούμε ότι εκείνοι που θα έχουν περισσότερο από οποιουσδήποτε άλλους την ευκαιρία να επισκέπτονται το ιστορικό σπίτι της Φιλικής Εταιρίας θα είναι οι ναυτικοί μας δεδομένου ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικός ο αριθμός των Ελληνικών πλοίων που προσεγγίζουν στο λιμάνι της Οδησσού.

Παράλληλα με την αναστήλωση του ιστορικού σπιτιού, ο Εμπορικός Σύλλογος Πειραιώς προχωρεί και στη δημιουργία ελληνικού εμπορικού κέντρου στην Οδησσό. Για τον σκοπό αυτόν ο κ. Γιάννης Πολυχρονόπουλος ζήτησε από τον Δήμαρχο της Οδησσού να εξευρεθεί ένα γραφείο 100 τετραγωνικών μέτρων κοντά στο σπίτι της Φιλικής Εταιρείας που θα αγορασθεί από τον Εμπορικό Σύλλογο Πειραιώς.

Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ όμως δεν περιορίζεται μόνον σε ενέργειες σαν τις ανωτέρω: Με επιστολή του προς τους Υπουργούς Εξωτερικών και Ναυτιλίας ζήτησε να συσταθούν προξενικά λιμεναρχεία σε όλα τα λιμάνια της Βαλκανικής και της Μαύρης Θάλασσας και από όσα έχουν γνωσθεί ως τώρα γύρω από το θέμα αυτό, η πρόταση φαίνεται ότι αντιμετωπίζεται θετικά — το πρόβλημα είναι ότι η πλαισίωση των νέων προξενικών λιμεναρχείων πρέπει να γίνει με τους πλέον κατάλληλους αξιωματικούς.

ΑΝΑΦΟΡΑ πάλι, αλλά απολύτως αναγκαία στην επισήμανση των δύο προηγούμενων τευχών για την αναβάθμιση της ναυτικής μας παιδείας που πρέπει να φθάσει σε πανεπιστημιακό επίπεδο: Όταν μιλάμε για ναυτική παιδεία αναφερόμαστε πάντοτε στην παιδεία την οποία παρέχουμε στους ναυτικούς μας και μόνον σ' αυτούς — αλλιώς, άλλωστε, δεν θα μιλούσαμε για ναυτική παιδεία — και πρέπει να την καταστήσουμε ανωτάτη, όπως έχει ήδη γίνει και σε υποανάπτυκτες χώρες χωρίς ναυτιλίες με αποτέλεσμα να παρέχουν οι χώρες αυτές απολύτως εξειδικευμένα στελέχη με πανεπιστημιακή μόρφωση που έχουν έτσι τη δυνατότητα να ανταποκρίνονται στις σημερινές απαιτήσεις.

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΣΤΗΛΕΣ του παρόντος τεύχους δημοσιεύονται λεπτομέρειες για το εργοστάσιο κατασκευής κάβων που δημιούργησε η Εταιρία Κατράδη. Η αναφορά του θέματος από τη στήλη γίνεται μόνον και μόνον για να επισημανθεί ότι η ίδρυση του εργοστασίου αυτού οφείλεται στην αντίληψη του κ. Νίκου Κατράδη ότι όσοι ζουν και προκόβουν από την Ελληνική Ναυτιλία οφείλουν να συμβάλουν στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου ώστε να μπορεί να αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό των ξένων. Ο κ. Κατράδης είπε στον γράφοντα ότι η μέριμνα αυτή πρέπει να είναι συνεχής και αδιάλειπτος γιατί αυτό επιβάλλει το κοινό συμφέρον. Ο κ. Κατράδης μας αποκάλυψε επίσης την πρόθεσή του να εξασφαλίζει στις ναυτιλιακές εταιρίες που θα εκδίδουν σχετικό ενδιαφέρον σταθερές τιμές για όλο το έτος για τους κάβους που θα κατασκευάζονται στη νέα μονάδα, η οποία προσδοκάται ότι θα αρχίσει την παραγωγική της λειτουργία τον Μάιο.

ΚΑΝΑΜΕ λάθος και το ομολογούμε: Το καλό μας Υπουργείο δεν έχει σιωπήσει γύρω από την υπόθεση του πλοίου «Αργώ Κάρριερ». Έτσι, στις 3 Μαρτίου ανακοίνωσε ότι στον διαχειριστή του πλοίου κ.

Δημ. Κυριακόπουλου επιβλήθηκαν τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο νέα πρόστιμα συνολικού ύψους 30 εκατ. δραχμών για νέες ρυπάνσεις από πετρελαιοειδή που προκαλούνται από το ημιβυθισμένο πλοίο, αλλά για την ταμπακιέρα, που εν προκειμένω είναι — έπρεπε να είναι — η πρόληψη των ρυπάνσεων και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, δεν λέγει το παραμικρό επιβεβαιώνοντας έτσι ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση στόχος του δεν ήταν — και ούτε εξακολουθεί να είναι — η προστασία της θάλασσας από τη ρύπανση.

Η επιβεβαίωση προκύπτει από την ίδια την ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου του ΥΕΝ — που βεβαίως δεν ευθύνεται στο παραμικρό: Αυτά του έδωσαν, αυτά γνωστοποιεί — η οποία έχει ως εξής:

«Πρόστιμα συνολικού ύψους 30.000.000 δρχ. επέβαλε το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά τους μήνες Ιανουάριο και Φεβρουάριο στον Δημήτριο Κυριακόπουλο του Αργυρίου διαχειριστή του ημιβυθισμένου από τον Απρίλιο στη νότια πλευρά της Ψυττάλειας φορτηγού πλοίου «Argo Carrier» γιατί δεν έλαβε τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας με αποτέλεσμα να προκαλούνται διαρκώς ρυπάνσεις από πετρελαιοειδή στη γύρω θαλάσσια περιοχή.

Συγκεκριμένα από τις 12.4.1991 μέχρι και σήμερα έχουν επιβληθεί στον παραπάνω από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά πρόστιμα συνολικού ύψους 117.000.000 δρχ. ενώ παράλληλα έχουν σχηματισθεί και δικογραφίες για κάθε μία από τις ρυπάνσεις που έχουν διαπιστωθεί.

Τα χρηματικά πρόστιμα που επιβλήθηκαν έχουν σταλεί στο αρμόδιο Δημόσιο Ταμείο για είσπραξη».

Πρόστιμα, λοιπόν, 117 εκατ. δραχμών στον κ. Κυριακόπουλο, που όμως δεν προστάτευσαν τη θάλασσα από τη ρύπανση, και από αυτό ανακύπτουν οι ευθύνες του Υπουργείου, διότι και αν ακόμη πληρωθούν τα πρόστιμα και καταδικασθεί σε πολύχρονες, έστω, φυλακίσεις ο κ. Κυριακόπουλος, δεν θα έχει ωφεληθεί καθόλου το περιβάλλον.

ΑΔΙΚΗΣΑΜΕ όμως το Υπουργείο και στο θέμα της λειτουργίας των ευκολιών υποδοχής καταλοίπων

που έχουν δημιουργηθεί στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Λοιπόν, το Υπουργείο έδωσε στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης τις διευκρινίσεις που ζητούσε από καιρό σχετικά με τη λειτουργία του εν λόγω σταθμού και ήδη αναμένεται η άμεση ρύθμιση όλων εκκρεμοτήτων που υπάρχουν για να τεθεί επιτέλους σε λειτουργία ο σταθμός που είναι έτοιμος από το περασμένο καλοκαίρι — οι διευκρινίσεις δόθηκαν από το Υπουργείο το περασμένο 15θήμερο αλλά εμείς το μάθαμε αφού είχε τυπωθεί ήδη το προηγούμενο τεύχος.

ΑΛΛΑ μια που ο λόγος είναι γύρω από τα περιβαλλοντολογικά θέματα είναι ευκαιρία να απευθυνθεί ένα ερώτημα στο Υπουργείο: Η υπόθεση της παραλαβής βοθρολυμάτων από αμερικανικά πλοία «χωρίς την τήρηση των νομίμων διαδικασιών της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος» με σκάφη του ιδιοκτήτη του σταθμού υποδοχής καταλοίπων του λιμανιού της Ελευσίνας θα περάσει μόνον με το πρόστιμο του ενός εκατομμυρίου δρχ.

ΔΕΚΑΠΕΝΤΕ χρόνια έρευνας και συστηματικής δουλειάς χρειάστηκε ο κ. Γιάννης Στ. Βλασσόπουλος για να ολοκληρώσει το βιβλίο του «Οδυσσέας, ένα καράβι της Ιθάκης», που παρουσιάστηκε στις 6 Μαρτίου στο πολιτιστικό κέντρο «Πανόραμα» των Αθηνών, ένα βιβλίο με το οποίο, όπως παρατηρεί ο κ. Τάσος Τζαμτζής που το προλογίζει, φωτίζεται (μέσα από το χειρόγραφο ημερολόγιο ενός θιακού караβιού του περασμένου αιώνα που ταξίδευε στα Επτάνησα και τη Μαύρη Θάλασσα) μία αθέατη ως τώρα πλευρά της ναυτιλίας της ιδιαίτερης πατρίδας του συγγραφέα, της Ιθάκης, αλλά και του Ιονίου.

«Στη διάρκεια των χρόνων αυτών, υπογραμμίζει ο κ. Τζαμτζής, ο συγγραφέας μπόρεσε και ταυτίστηκε κυριολεκτικά με τον καπετάνιο και το πλήρωμα του караβιού για να κατορθώσει να παρουσιάσει αυτό που τιτλοφορεί: «Οδυσσέας — Ένα καράβι της Ιθάκης 1837 - 1841». Ταξίδεψε νοερά μαζί του στις θάλασσες και τα λιμάνια που αυτό έπιασε στο διάστημα που καλύπτεται από το ημερολόγιο, έμαθε τη δύσκολη γλώσσα των ναυτικών

της εποχής και μοιράσθηκε μαζί τους το λιτό φαγητό του караβιού. Μπόρεσε ακόμα να εξοικειωθεί με το γραφικό χαρακτήρα των συγγραφέων του ημερολογίου, συμμερίσθηκε μαζί με τον καπετάνιο του τις στενοχώρες, τις αγωνίες και τις λιγοστές χαρές του, έζησε μαζί του σε φουρτούνες και μπουνάτσες, σε ήρεμες και ταραγμένες στιγμές ανάμεσα σ' αυτόν και το πλήρωμα ή τους έξω, έτσι μπόρεσε να αποκρυπτογραφήσει κυριολεκτικά το πολύτιμο πληροφοριακό υλικό, που βρισκόταν κρυμμένο στις σελίδες του ημερολογίου.

Ηταν ένα ημερολόγιο — το επισημότερο έγγραφο του πλοίου, όπως χαρακτηρίζεται — που χρειάζονταν εκτός από την υπομονή και παλαιογραφικές γνώσεις για να διαβαστεί. Χωρίς σημεία τονισμού ή και στίξεως, πράγμα που έκανε να μην ξεχωρίζει ή μία φράση από την άλλη, με ανορθογραφίες και πληθώρα από άγνωστες λέξεις — εφτακόσιες τόσες περιέχει το λεξιλόγιο — βενετσιάνικες, τουρκικές και ρώσικες κακογραμμένες, με ναυτικούς όρους τέλεια ξεχασμένους σήμερα και μερικές εκατοντάδες τοπωνύμια της εποχής εκείνης.

Μέσα σ' έναν τέτοιο κυκεώνα μπόρεσε να πλοηγήθηκε σωστά και άξια ο συγγραφέας και όχι μόνο μπόρεσε να καθαρογράψει το ημερολόγιο και να μας το παρουσιάσει έτσι, που να διαβάζεται άνετα από το σημερινό αναγνώστη, αλλά πρόσθεσε στην εγγραφή κάθε μέρας και τα δικά του επεξηγηματικά σχόλια, σε τρόπο που να γίνεται άμεσα κατανοητό ένα κείμενο γεμάτο από τεχνικούς και γεωγραφικούς όρους, κυριολεκτικά άγνωστους ακόμα και στον εξειδικευμένο αναγνώστη».

Ολα αυτά έκαναν την κ. Μαριάννα Κορομηλά που μίλησε κατά την παρουσίαση να παρατηρήσει ότι ένα τέτοιο βιβλίο μόνον από άνθρωπο του χώρου θα μπορούσε να γραφεί.

Πρέπει με την ευκαιρία να αναφερθεί ότι ο αδελφός του συγγραφέα Νίκος Βλασσόπουλος που έχει τιμήσει τα «Ναυτικά Χρονικά» με τα θαυμάσια κείμενά του πρόκειται να παρουσιάσει πολύ σύντομα μια πολύ σημαντική του εργασία που αναφέρεται στην ιστορία της ναυτιλίας του Ιονίου.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ROCHEM PANHELLAS LTD

Η εταιρία ROCHEM PANHELLAS Ε.Π.Ε. (Φίλωνος 137, Πειραιάς), έχοντας υπόψη την αιφνίδια μεταστροφή θέσεων και ενεργειών των εταιρειών UNITOR AS και UNITOR ΕΠΕ στις διαπραγματεύσεις μας, ανακοινώνει ότι εξαιτίας παράνομης δραστηριότητας εναντίον της των εταιρειών UNITOR SHIP SERVICE A.S. που διατηρεί γραφείο και στον Πειραιά (Μεσολογγίου 46 και Μεθώνης 61) δυνάμει του Ν. 89/67 και UNITOR ΕΠΕ που εδρεύει στην αυτή ως άνω διεύθυνση, συνιστάμενη σε διάρρηξη συμβατικών υποχρεώσεων, ευθύνη από διαπραγματεύσεις, αδικοπρακτική συμπεριφορά και άσκηση αθέμιτου ανταγωνισμού, συμπεριλαμβανούσα δε και παράνομη προσβολή και χρήση επωνυμίας και του ουσιώδους διακριτικού μέρους της καθώς και των διακριτικών μας γνωρισμάτων και ειδικότερα του ονόματος ROCHEM στην Ελλάδα ως προς την παρασκευή, διάθεση και εμπορία χημικών, κατέθεσε κατά των εταιρειών αυτών αίτηση ασφαλιστικών μέτρων που συζητήθηκε στο Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιώς την 27/4/90. Στην συζήτηση άσκησε παρέμβαση και η ελβετική εταιρεία ROCHEM HOLDING A.G. Το Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση, το διατακτικό της οποίας έχει ως εξής:

Συνεκδικάζοντας κατ' αντιμωλία των αντιδίκων την αίτηση και πρόσθετη υπέρ των καθ' ύν παρέμβαση.

Απορρίπτει την πρόσθετη υπέρ των καθ' ύν παρέμβαση και ό,τι άλλο κρίθηκε πως πρέπει να απορριφθεί.

Δέχεται την αίτηση κατά ένα μέρος της.

1. Απαγορεύει προσωρινά στις καθ' ύν να χρησιμοποιούν την λέξη «ROCHEM» ως ιδιαίτερο διακριτικό γνώρισμα των προϊόντων της εμπορίας τους στην Ελλάδα.

2. Απαγορεύει επίσης στις καθ' ύν να χρησιμοποιούν την παραπάνω λέξη (διακριτικό τίτλο -γνώρισμα) στα εν γένει έντυπα (τιμολόγια, έγγραφα, διαφημιστικά φυλλάδια κλπ.) που χρησιμοποιούν στην Ελλάδα.

3. Υποχρεώνει τις καθ' ύν να αποσύρουν μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ημερών από την επίδοση σ' αυτές της παρούσας τα εν γένει έντυπα που χρησιμοποιούν στις συναλλαγές τους στην Ελλάδα, τα οποία φέρουν τον παραπάνω διακριτικό τίτλο «ROCHEM».

4. Διατάζει τη δημοσίευση περιλήψεως της παρούσας σε δύο (2) ημερήσιες εφημερίδες που κυκλοφορούν στην Αθήνα και σε μία (1) του Πειραιά με επιμέλεια της αιτούσης και με δαπάνη των καθ' ύν.

5. Υποχρεώνει τις καθ' ύν να χορηγήσουν στην αιτούσα (με έξοδά της) απόσπασμα της από 31/03/1989 συμβάσεως μεταξύ της πρώτης από αυτές και της εταιρείας με την επωνυμία «ROCHEM HOLDING A.G.» με την οποία η πρώτη εξαγόρασε τη δεύτερη, το οποίο (απόσπασμα) δεν θα περιέχει τα βιομηχανικά και λοιπά απόρρητα της πρώτης από τις καθ' ύν.

6. Καταδικάζει τις καθ' ύν και την προσθέτως υπέρ αυτών παρεμβαίνουσα εταιρεία στην πληρωμή των δικαστικών εξόδων της αιτούσης.

Σημειώνουμε ότι όμοιο ως προς την ουσία του διατακτικό με την ανωτέρω απόφαση είναι και το διατακτικό της υπ' αριθ. 1155/91 απόφασης του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, που εκδόθηκε κατά των εταιρειών UNITOR A.S. και UNITOR ΕΠΕ βάσει της υπ' αριθ. 12574/ΤΠ 2304/2707/90 αγωγής μας.

Οι αντίδικες εταιρείες έχουν ασκήσει ανακοπή ερημοδικίας και κυρία παρέμβαση που εκκρεμοδικούν.

Ηλεκτρονικοί χάρτες ναυσιπλοΐας



Το νέο επίτευγμα της υψηλής τεχνολογίας, οι «Ηλεκτρονικοί Χάρτες», μπορούν να βοηθήσουν αποτελεσματικά στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων.

Η ηγεσία του Υ.Ε.Ν., εκπρόσωποι φορέων της ναυτιλίας και μέλη της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA, ενημερώθηκαν την Τετάρτη 4 Μαρτίου, για το θέμα αυτό από τον Dr. Arthur Gaines του Woods Hole Oceanographic Institution των Η.Π.Α. Η παρουσίαση του συστήματος οργανώθηκε από τη HELMEPA και πραγματοποιήθηκε στη μόνιμη έκθεση της Ένωσης στον Πειραιά.

Ενας ηλεκτρονικός υπολογιστής εγκατεστημένος στη γέφυρα του πλοίου, παρέχει ναυτιλιακή βοήθεια στους αξιωματικούς, αφήνοντας τους απερίσπαστους στα υπόλοιπα καθήκοντά τους. Η υιοθέτηση και εφαρμογή του συστήματος που έχει τίτλο Electronic Chart Display and Information System — ECDIS μελετάται τώρα στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό — IMO.

Νέες διεθνείς προδιαγραφές απαιτούνται για το επαναστατικό αυ-

τό σύστημα που έρχεται να υποκαταστήσει τους γνωστούς ναυτιλιακούς χάρτες με τη μακρόχρονη ιστορία τους. Ο συνδυασμός δορυφόρων, υπολογιστών και άλλων ηλεκτρονικών μέσων μπορεί να προσφέρει αυτόματα και με ακρίβεια κάθε λεπτό το στίγμα του πλοίου. Οι μέχρι σήμερα γνωστές μέθοδοι παρέχουν το στίγμα μόνο μετά από σχετικούς υπολογισμούς. Όπως υπογράμμισε ο Dr. Gaines, η ανάπτυξη και η υιοθέτηση αυτής της τεχνολογίας απαιτεί τη συμμετοχή και τη συνεργασία νομοθετών, ναυτιλιακών παραγόντων και της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Το σύστημα ECDIS βρίσκεται σήμερα σε πειραματικό στάδιο. Πρόκειται εντός του 1992, να δοκιμαστεί σε σκάφος της Αμερικανικής Ακτοφυλακής και σε δύο εμπορικά πλοία για να καταγραφούν τα αποτελέσματα και οι αντιδράσεις των αξιωματικών τους. Το 1993 θα υποβληθούν στον IMO αποτελέσματα και προτάσεις, πριν υιοθετηθούν οι διεθνείς προδιαγραφές του συστήματος.

Το πρόγραμμα ECDIS συντονίζεται από το Woods Hole Oceanographic Institution στη Μασσαχουσέτη και χρηματοδοτήθηκε μέχρι τώ-

ρα από την Αμερικανική Ακτοφυλακή, το American Petroleum Institute, την εταιρία American Telephone and Telegraph, την Υδρογραφική Υπηρεσία της Αυστραλίας, τη ναυτιλιακή εταιρία της Exxon και τον οργανισμό Marine Spill Response Corporation των ΗΠΑ. Η συνολική χρηματοδότηση απαιτεί 2,5 εκατ. δολάρια, από τα οποία έχουν εξασφαλιστεί περίπου τα 2/3.

Στην κατασκευή του πειραματικού συστήματος ECDIS συμμετέχουν εταιρίες ηλεκτρονικών προϊόντων καθώς και υπηρεσίες εθνικών οργανισμών.

Η HELMEPA συμμετέχει στην επιτροπή που παρακολουθεί την εξέλιξη του προγράμματος ECDIS, ενώ μέλη της έχουν ήδη εκδηλώσει την πρόθεσή τους να συμμετάσχουν και να χρηματοδοτήσουν το πρόγραμμα.

Ο Πρόεδρος της HELMEPA, κ. Βασίλης Φρ. Παπαχρηστίδης, τόνισε κατά την παρουσίαση την ανάγκη να συμμετάσχει η ελληνική ναυτιλία ενεργά στην προσπάθεια αυτή την οποία υποστηρίζουν χώρες όπως η Αυστραλία, η Βρετανία, ο Καναδάς και οι Η.Π.Α. «Ιδιαίτερα», είπε, «οι πλοιοκτήτριες εταιρίες μέλη της HELMEPA που βρίσκονται πάντα στην πρωτοπορία πρέπει να βοηθήσουν την ανάπτυξη και την εφαρμογή του ECDIS. Το σύστημα αυτό μπορεί να αποτρέψει ναυτιλιακά ατυχήματα με έναν πιο θετικό τρόπο από ότι η προσπάθεια για την κατασκευή άτρωτων πλοίων ή την αναζήτηση νέων μεθόδων προστασίας της θάλασσας από τη ρύπανση.

Κλείνοντας την παρουσίαση ο κ. Παπαχρηστίδης τόνισε: «Η διαστημική τεχνολογία του σήμερα προσφέρει σε μας τους ναυτιλλομένους τη δυνατότητα να εξασφαλίσουμε τα Ασφαλέστερα Πλοία και τις Καθαρότερες Θάλασσες του αύριο για το καλό της ανθρωπότητας».

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΕΛΓΙΟ

Εθνική ναυτιλία και διπλή νηολόγηση

Όπως είναι γνωστό ο εμπορικός στόλος του Βελγίου αποτελεί αντικείμενο του συστήματος διπλής νηολογήσεως που τέθηκε σε εφαρμογή από τις αρχές του 1991. Με το σύστημα αυτό δεν έχουν απομείνει παρά 11 μόνον ποντοπόρα πλοία υπό την εθνική σημαία της χώρας.

Κατά τα στοιχεία που ανακοίνωσε η Ναυτιλιακή Διοίκηση του Βελγίου και η Ένωση Εφοπλιστών της χώρας, τον Ιανουάριο 1992 υπήρχαν νηολογημένα στο Βέλγιο 59 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.655.767 τόν. γκρός ή 2.655.954 τόν. d.w., τα οποία πλέον υπό σημαία Βελγίου ή σημαία Λουξεμβούργου κατ' εφαρμογή του συστήματος διπλής νηολογήσεως.

Η παρ'απάνω δύναμη δεν αποτελεί παρά το μισό του στόλου που ανήκει σε βελγικά συμφέροντα. Υπολογίζεται ακόμα ότι ανάλογη δύναμη τελεί υπό διάφορες ξένες σημαίες, για τις οποίες όμως δεν υπάρχουν λεπτομερέστερα στοιχεία. Υποστηρίζεται πάντως ότι κανένα από τα πολυάριθμα πλοία που είχαν αλλάξει σημαία προ του 1991, δεν επανήλθε στο νέο νηολόγιο του Λουξεμβούργου, παρά τις αντίθετες αρχικές διαβεβαιώσεις. Μεταξύ αυτών είναι και τα τρία πετρελαιοφόρα της Belcan και τα τέσσερα μικρά πλοία - κοντέινερ της Belgian Shipping στα οποία είχε επιτραπεί προσωρινά ή διπλή νηολόγηση στην Κύπρο.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Το δεύτερο νηολόγιο

Όπως ανακοίνωσε η Ένωση των Ισπανών Εφοπλιστών, γνωστή με την επωνυμία ANAVE, το δεύτερο νηολόγιο της χώρας τέθηκε ήδη σε ισχύ.

Στο σχετικό δελτίο πληροφοριών που εκδίδει η Ισπανική Ένωση τονίζεται ότι η σύσταση του δεύτερου νηολογίου συμβαδίζει με τη ναυτιλιακή πολιτική που πολλές άλλες χώρες έχουν ήδη εφαρμόσει και συντονίζεται με το άνοιγμα της Ευρώπης που συμβολίζουν οι συμφωνίες του Μάαστριχτ. Εξάλλου η ANAVE πιστεύει ότι με την έναρξη της ισχύος του δεύτερου νηολογίου θα ανακοπεί η παρατηρούμενη συνεχής μείωση του εμπορικού στόλου της Ισπανίας. Όπως σημειώνει η ίδια ανακοίνωση, το δεύτερο νηολόγιο θα καταστήσει δυνατή τη διατήρηση των πλοίων υπό την ισπανική σημαία και θα διαφυλάξει σε εθνικό επίπεδο την απασχόληση τόσο των ναυτικών όσο και του λοιπού προσωπικού της ναυτιλίας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Αγορά ανατολικογερμανικών ναυπηγείων

Ο βιομηχανικός γίγαντας της Νορβηγίας Kvaerner πρόκειται σύντομα να αγοράσει τα πρώην ανατολικογερμανικά ναυπηγεία του Ροστόκ Neptun - Warnow. Ηδη το νορβηγικό συγκρότημα

διαθέτει εκτός από το δικό του ναυπηγείο στο Κλέβεν, τα ναυπηγεία Govan στη Σκωτία και τα φινλανδικά ναυπηγεία Massa. Η ναυπηγική μονάδα του Ροστόκ έχει ικανότητα ναυπηγήσεων και επισκευών και μπορεί να εξυπηρετήσει σκάφη μέχρι 25.000 τόν. d.w.

Η εκχώρηση του ναυπηγείου του Ροστόκ σε νορβηγικά συμφέροντα έγινε παρά τις έντονες αντιδράσεις των εργατικών ενώσεων που προχωρούν σε απεργίες καθώς πιστεύουν ότι είναι συμφερότερη η εκχώρηση των ναυπηγείων της πρώην Ανατολ. Γερμανίας στο γερμανικό ναυπηγικό συγκρότημα Bremen Vulkan. Σε μία κίνηση συμβιβασμού η Γερμανική κυβέρνηση αποφάσισε να εκχωρήσει στην Bremen Vulkan δύο άλλα ναυπηγεία, το MTW στο Βισμαρ και το εργοστάσιο κατασκευής μηχανών DMR του Ροστόκ.

ΡΩΣΙΑ

Κοινή επιχείρηση με Κινέζους και Νορβηγούς

Μεγάλη κοινή ναυτιλιακή επιχείρηση ιδρύουν συνεργαζόμενοι Ρώσοι, Κινέζοι και Νορβηγοί.

Η επιχείρηση υπό την επωνυμία SKS OBO Limited θα διαθέτει στόλο 10 μικτών πλοίων υψηλών προδιαγραφών τα οποία έχει ήδη παραγγείλει στα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της Χιουντζί η AKP Sovcomflot, με συνολικό κόστος ναυπήγησης περί τα 600 εκατ. δολάρια. Τα πλοία είναι χωρητικότητας 96.000 τόν. d.w. με δυνατότητα μεταφοράς μεταλλευμάτων, χύδην φορτίων και πετρελαίου και είναι εξοπλισμένα με διπλά ενισχυμένα τοιχώματα. Η διαχείριση της νέας μικτής επιχείρησης θα γίνεται από το Λονδίνο, ενώ τα πλοία θα φέρουν την Λιβερτιανή σημαία. Οι τρεις κύριοι εταίροι της νέας εταιρίας που θα κατέχουν ίσο μερίδιο των μετοχών της θα είναι η ρωσική AKP Sovcomflot, η κινεζική Sinochem και η νορβηγική εταιρία K.G. Jebsen.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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



Athenian Group of Companies

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

Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΟΥ



LONDON SCHOOL OF ECONOMICS AND POLITICAL SCIENCE

δεχεται αιτησεις για την χορηγηση
της ετησιας υποτροφιας 1992-1993 της



TROODOS SHIPPING CO LTD

✚ Η υποτροφια θα χορηγηθει σε ενα/μια Ελληνικης καταγωγης φοιτητη/τρια για την αποκτηση πτυχιου Master's σε οποιαδηποτε ειδικοτητα του London School of Economics ("L.S.E").

Η υποτροφια καλυπτει τα μισα διδακτρα στο L.S.E. και επισης μια παροχη 425 Λιρων Αγγλιας μηνιαιας για εξοδα διαβιωσης.

✚ Οι ενδιαφερομενοι πρεπει να υποβαλλουν τα εξης δικαιολογητικα:

- 1) Επιστολη - Αιτηση εξηγοντας την οικονομικη τους κατασταση που τους υποχρεωνει να ζητησουν την υποτροφια.
- 2) Λεπτομερες βιογραφικο σημειωμα.
- 3) Απολυτήριο Λυκειου και αναλυτικη βαθμολογια του Πανεπιστημιακου πτυχιου.
- 4) Αντιγραφο της σχετικης αιτησης στο L.S.E.

✚ Οι αιτησεις πρεπει να υποβληθουν στα γραφεια του Συλλογου (Βασ. Σοφιας 124Α, Αθηνα 115 26) το αργότερο μεχρι 28 Μαρτιου 1992.

✚ Η αποδοχη της αιτησης για φοιτηση στο L.S.E. ειναι απαιρητητη προϋποθεση για την χορηγηση της υποτροφιας.

✚ Ο Συλλογος διατηρει το δικαιομα να ζητησει συμπληρωματικα δικαιολογητικα για την καλυτερη αξιολογηση της αιτησης χορηγησης της υποτροφιας.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Στις 27 Μαρτίου συζήτηση (πάλι) για το καμποτάζ

Στις 27 Μαρτίου πραγματοποιείται στις Βρυξέλλες συνάντηση των υπουργών Ναυτιλίας και Μεταφορών των χωρών - μελών της Κοινότητας κατά την οποία θα καθορισθούν τα θέματα που θα συζητηθούν κατά τη σύνοδό τους τον Ιούνιο.

Ενα από τα βασικότερα θέματα, θα είναι και το καμποτάζ και οι εξελίξεις επί αυτού.

Η καταμέτρηση των πλοίων

Συμπληρωματικές τεχνικές οδηγίες για την καταμέτρηση των πλοίων σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση 1969 και τον κανόνα 1 του ΝΔ 873/71, παρέχει με εγκύκλιό του το υπουργείο Ναυτιλίας, προς τις λιμενικές αρχές της χώρας.

Οι νέες τεχνικές οδηγίες, αφορούν στις χωρητικότητες των στομίων κυτών, των λοιπών υπεράνω του ανωτέρου καταστρώματος και των χωρών φορτίων.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου, υποβλήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας μία μόνο αίτηση για εγγραφή πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

Πρόκειται για το μπάλκ κάρριερ «Αγία Μαρίνα», πρώην «Πασίφικ Γουαίβ» υπό λιβεριανή σημαία, 22.511 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Tridonia Maritime S.A.», (κ. Μιχ. Ρημίκης).

Αγοραπωλησίες

Σε ελληνικά συμφέροντα επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Atlahua» 22.000 τόν. d.w. 14.319 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1986, έναντι τιμής περί των 7,8 εκατ. δολλαρίων.

— Ελληνες είναι οι αγοραστές των αδελφών φορτηγών - ψυγείων «Geesthaven» και «Geestcage» 10.746 τόν. d.w., 8.030 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1976, έναντι συνολικής τιμής περί των 14,5 εκατ. δολλαρίων. Η συμφωνία περιλαμβάνει χρονοναύλωση των πλοίων στους πωλητές για τουλάχιστον 12 μήνες.

Διαλύσεις

Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το υπό σημαία Λιβερίας μικτό πλοίο «Γουόρντ Ντουάιτ» τόν. γκρός, 20.200 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1970, αντί δολ. 156 ανά τόννο βάρους.

Τα ρωσικά πλοία

Όλα τα εμπορικά που ήταν νηολογημένα στη ρωσική δημοκρατία της πρώην ΕΣΣΔ, από την 1η Ιανουαρίου, φέ-

ρουν τη σημαία της ρωσικής ομοσπονδίας.

Σχετική ανακοίνωση εκδόθηκε από την πρεσβεία της ρωσικής ομοσπονδίας στην Αθήνα, καθώς επίσης ότι όλα τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία με τα οποία είναι εφοδιασμένα τα πλοία, θα ισχύουν έως ότου αντικατασταθούν με νέα από τη ρωσική ομοσπονδία.

Δωρεά ταχυπλόων σκαφών στο Πολεμικό Ναυτικό

Εντάχθηκαν στο Πολεμικό Ναυτικό τα δύο ταχύπλοα σκάφη που δώρισαν οι εφοπλιστές Γεώργιος Γρέγος - Μουργινάκης και Ιωάννης Χατζηπατέρας για τις ανάγκες της «Μονάδας Υποβρυχίων Καταστροφών».

Τα σκάφη ναυπηγήθηκαν στη Φλώριδα των ΗΠΑ.

Επιδόματα 16 δις δραχμών από τον ΕΛΟΕΝ

Η αρμόδια υπηρεσία του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ) προέβη στην σύνταξη μελέτης στατιστικών στοιχείων των οικογενειακών επιδομάτων που χορηγήθηκαν στους ναυτικούς μέχρι το έτος 1990.

Από την μελέτη των στατιστικών στοιχείων των οικογενειακών επιδομάτων προκύπτει ότι:

- Ο ΕΛΟΕΝ από το 1981 μέχρι το 1990 έχει χορηγήσει επιδόματα σε 257.400 δικαιούχους ναυτικούς και έχουν διατεθεί 15.800.000 δρχ. για την πληρωμή τους.
- Ο μέσος όρος του επιδόματος το 1981 ήταν 27.000 και το 1990 78.571 δρχ.
- Το οικογενειακό επίδομα του έτους 1990 έλαβαν 20.546 ναυτικοί με μέσο όρο θαλάσσιας υπηρεσίας 248 ημερών.
- Οι δικαιούχοι ναυτικοί με δύο παιδιά είναι περισσότεροι και αντιπροσωπεύουν το 56,61 του συνόλου.
- Το γενικό σύνολο των παιδιών είναι 38.525 από τα οποία 1.335 είναι σπουδαστές και 28 παρουσιάζουν ολική αναπηρία.
- Το ποσό που χορηγήθηκε στους αξιωματικούς για το επίδομα του 1990 ανήλθε στο 48,29% ενώ το κατώτερο πλήρωμα συγκέντρωσε ποσοστό 51,81%.
- Οι δικαιούχοι ναυτικοί που κατοικούν στο λεκανοπέδιο της Αττικής ανέρχονται σε ποσοστό 54,17% ενώ την πρώτη θέση κατέχει ο Πειραιάς με ποσοστό 28,08% του συνόλου των δικαιούχων.

LAW OFFICES OF

STAMATIOS SFYROERAS

MEMBER OF THE NEW YORK BAR

MARITIME — REAL ESTATE — CORPORATE

14E 60th Street, Suite 304
NEW YORK, N.Y. 10022
TEL.: 212-308-3900
FAX: 212-308-3930

• Επίσης όσον αφορά την χορήγηση των οικογενειακών επιδομάτων για το έτος 1991 από τις 3.2.1992 έως 21.2.1992 πληρώθηκαν 3.333 δικαιούχοι ναυτικοί και έχουν αποσταλεί στην επαρχία 600 επιταγές.

Η ασφάλεια ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα

Από την 1η Φεβρουαρίου τέθηκαν σε εφαρμογή οι νέες τροποποιήσεις του κεφαλαίου Ι του παραρτήματος της Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974».

Ο σχετικός νόμος υπ' αριθ. 2013 με τον οποίο γίνονται αποδεκτές οι τροποποιήσεις δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 289/27.2.1992).

Οι εξετάσεις ιδιωτικών ναυτικών λυκείων

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 124/Β' 27.2.92) η κοινή απόφαση των υπουργών Παιδείας και Ναυτιλίας με την οποία καθορίζεται η διαδικασία των απολυτηρίων εξετάσεων των μαθητών των ιδιωτικών Ναυτικών Λυκείων.

Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση οι γραπτές απολυτήριες εξετάσεις σε όλα τα μαθήματα στα ιδιωτικά ναυτικά λύκεια τελούν υπό την εποπτεία του ΥΕΝ και διεξάγονται από επιτροπή που αποτελείται από καθηγητές που διδάσκουν στο ιδιωτικό Ναυτικό Λύκειο και από καθηγητές της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης.

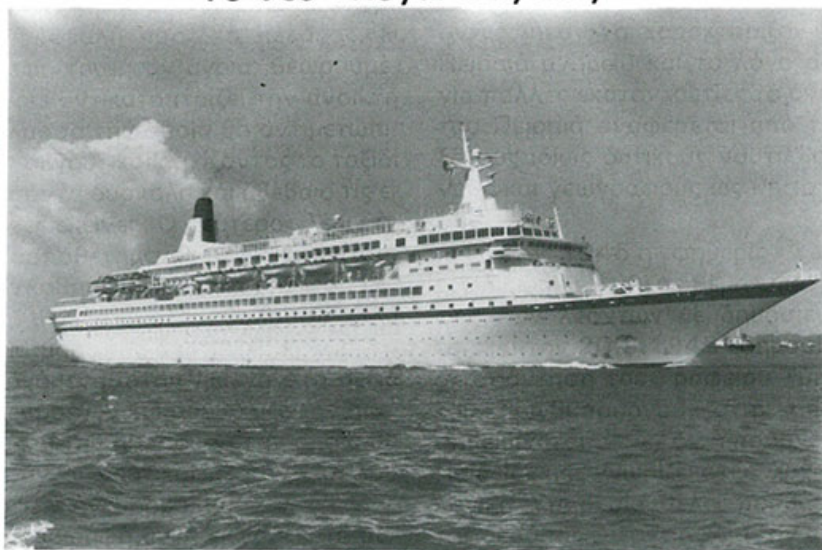
Ανοχές συχνότητας τηλεπικοινωνιακών σταθμών πλοίων

Το Υπουργείο Ναυτιλίας συνέστησε στους εξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες και στις τεχνικές εταιρίες να εξακολουθήσουν να χορηγούν πιστοποιητικά ασφαλείας και ραδιοτηλεγραφίας / ραδιοτηλεφωνίας στα ελληνικά εμπορικά πλοία χωρίς να καταχωρείται σε αυτά εγγραφή για τις διαπιστούμενες σχετικές αποκλίσεις από τις νέες ανοχές συχνότητας που έχουν καθορισθεί με τις διατάξεις του νέου Διεθνούς Κανονισμού 1979 (Ν. 1843/89, ΦΕΚ 96Α/89).

Τα προσόντα για δίπλωμα φροντιστού

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 15Α/5.2.92) το Π. Διάταγμα 30/92 με το οποίο καθορίζονται τα ειδικά προσόντα για την απόκτηση διπλώματος φροντιστού Ε.Ν. Επίσης με το ίδιο Π. Διάταγμα καθορίζονται και τα εξεταστέα μαθήματα των υποψηφίων φροντιστών.

Το νέο «Royal Odyssey»



Η Royal Cruise Line» που εδρεύει στον Πειραιά και συνεχίζει μια εντυπωσιακή παράδοση στις διεθνείς θαλάσσιες περιηγήσεις ως θυγατρική πλέον της Νορβηγικής Kloster, επεκτείνει σταθερά τη δραστηριότητά της.

Πρόσφατα πρόσθεσε και νέα μονάδα στο στόλο της, ενώ τα προγράμματα της για το 1992, περιλαμβάνουν περιηγήσεις και στις πέντε ηπείρους, επιστροφή στη Μεσόγειο, μετά τη διακοπή λόγω του πολέμου του Κόλπου, και πολλές προσεγγίσεις σε ελληνικά λιμάνια.

Η Royal Cruise Line που απασχολεί σταθερά περί τους 650 Έλληνες αξιωματικούς και πληρώματα και 60 Έλληνες υπαλλήλους, κέρδισε το 1991 τη πρώτη θέση μεταξύ των 10 κορυφαίων εταιριών κρουαζιερών στον κόσμο.

Η επιλογή αυτή έγινε από τους αναγνώστες του διεθνούς κύρους τουριστικού περιοδικού «Conde Nast

Traveller».

Η νέα μονάδα που προστέθηκε στο στόλο της εταιρίας είναι το υπερωκεάνειο «Royal Odyssey», πρώην «Royal Viking Sea» το οποίο μετασκευάστηκε στη Σιγκαπούρη με τη συνεργασία του γραφείου Κατζουράκη, αντί κόστους 20 εκατ. δολλαρίων. Πρόκειται για πολυτελές υπερωκεάνειο 28.000 τόν. γκρός με 410 καμπίνες για 765 επιβάτες και 400 άνδρες πλήρωμα, με υψηλές ανέσεις και υπερσύγχρονο τεχνικό εξοπλισμό.

Το νέο «Royal Odyssey» εκτελεί ήδη κρουαζιέρες με αφετηρία τη Σιγκαπούρη και προσεγγίσεις στις Σεϋχέλλες, Μαλδίβες, Μαδαγασκάρη, Τανζανία και Κένυα.

Τα άλλα δύο πλοία της εταιρίας, το νεότευκτο «Crown Odyssey» και το «Golden Odyssey» επανέρχονται από την άνοιξη στη Μεσόγειο και στις περιηγήσεις της Βόρειας Θάλασσας.

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

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 1992: Καθ' οδόν προς νέο ρεκόρ συμμετοχών

Καθώς οι προκαταρκτικές κρατήσεις για τη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση φθάνουν σε σημείο ρεκόρ, οι οργανωτές των Ποσειδωνίων '92 έχουν διαπραγματευθεί την απόκτηση πρόσθετου εκθεσιακού χώρου. Περισσότερες από 600 εταιρίες από 35 χώρες έχουν μέχρι σήμερα κλείσει χώρο για τα Ποσειδωνία '92, τη δέκατη τρίτη κατά σειρά έκθεση που γίνεται κάθε δύο χρόνια, και η οποία θα πραγματοποιηθεί ως συνήθως στο χώρο του Εκθεσιακού Κέντρου Πειραιά από 1 μέχρι 5 Ιουνίου 1992.

Δίνοντας στη ναυτιλιακή βιομηχανία μαζική ψήφο εμπιστοσύνης, περίπου 400 επιπλέον εταιρίες βρίσκονται στο στάδιο της οριστικοποίησης των κρατήσεων τους ενώ περισσότερος χώρος έχει εξασφαλισθεί παραπλεύρως του εκθεσιακού κτιρίου.

Δεκατέσσερα εθνικά περίπτερα έχουν ήδη προγραμματισθεί, ενώ αρκετά άλλα βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση και είναι σχεδόν βέβαιο ότι το ρεκόρ των Ποσειδωνίων '90 — στα οποία συμμετείχαν 16 εθνικά περίπτερα — θα βελτιωθεί, παρά την απώλεια αρκετών εθνικών συμμετοχών από χώρες του πρώην Ανατολικού Μπλόκ.

Η Γερμανία, η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα σχεδιάζουν τα μεγαλύτερα περί-

πτερα που είχαν ποτέ, ενώ η Βρετανία, η Γαλλία, οι ΗΠΑ, οι Κάτω Χώρες και η Σιγκαπούρη καλύπτουν εξίσου μεγάλο εκθεσιακό χώρο.

Η ελληνική παρουσία σημειώνει την πιο εντυπωσιακή συμμετοχή, ξεπερνώντας ακόμα και την αντίστοιχη εμφάνισή της προ διετίας στα Ποσειδωνία '90. Η μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων εκθετών παρουσιάζει δικές της υπηρεσίες και προϊόντα υποδηλώνοντας για άλλη μία φορά το μεταβαλλόμενο πρόσωπο της ελληνικής ναυτιλίας καθώς η Ακτή Μιαούλη αντιμετωπίζει άμεσα τις σημερινές απαιτήσεις διαχείρισης και λειτουργίας. Πολλά από τα ελληνικά περίπτερα θα παρουσιάσουν εξελιγμένα εγχώρια προϊόντα, ιδιαίτερα στον τομέα της έρευνας και των τεχνικά προηγμένων συστημάτων διαχείρισης.

Ζωηρό ενδιαφέρον εκδηλώνεται επίσης και για το Forum των Ποσειδωνίων που αποτελεί, παραδοσιακά, ένα χαρακτηριστικό στοιχείο της εβδομάδας και το οποίο θα πραγματοποιηθεί το πρωί της Πέμπτης 4 Ιουνίου. Δικαίωμα συμμετοχής έχουν αποκλειστικά οι εκθέτες των Ποσειδωνίων και προσωπικότητες που θα προσκληθούν απευθείας από τους οργανωτές.

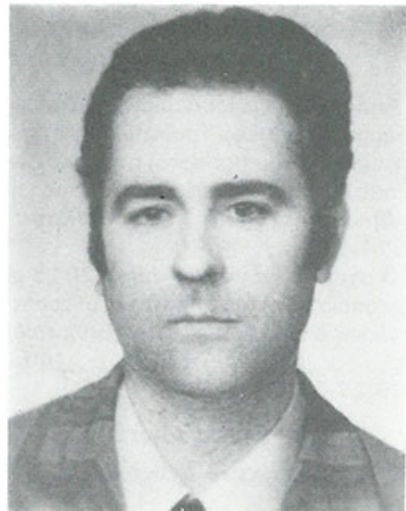
ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Το Ζάννειον Ορφανοτροφείον Αρρένων Πειραιώς — Εκάλης (οδός Ευαγγελιστρίας 11, Πειραιεύς, τηλ.: 4179114 και 41.25.867) προσφέρει προς ενοικίασιν εν μέρει ή ολόκληρο νεόδμητο κτίριο, εμβαδού 3.000 τ.μ. στο Παλαιό Φάληρο, κατάλληλο για εμπορικές επιχειρήσεις, Τράπεζες, Super Markets κλπ.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν ν' απευθύνονται στην ανωτέρω διεύθυνση (κ. Παπαγεωργίου) για πληροφορίες. Από Δευτέρα ως Παρασκευή, ώρες 8.00 π.μ. έως 14.00 μ.μ.

25 χρόνια υπηρεσίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία

Τον Μάρτιο 1992, ο εικονιζόμενος κ. Χρήστος Γιαννακός συμπλήρωσε 25 χρόνια στο τεχνικό γραφείο εξοπλισμών πλοίων Technoship — Α. Δόμβρος



Ο κ. Γιαννακός γεννήθηκε το 1938 στη Δημήτσανα, όπου και τελείωσε το Γυμνάσιο. Φοίτησε στη τεχνική σχολή «Πάλμερ» και υπηρέτησε τη θητεία του σαν υπαξιωματικός των Διαβιβάσεων.

Μετά 5ετή εργασία στα ναυπηγεία «Αργώ» στο τμήμα μελετών, του Πέραματος, προσλήφθηκε τον Μάρτιο 1967 στην Technoship, όπου ξεκίνησε από το τμήμα μελετών, για να αναλάβει μετά ένα χρόνο κατόπιν ειδικεύσεως στη Γερμανία, την διεύθυνση του σταθμού επιθεωρήσεως πνευστών σωστικών σχεδίων της Technoship, μαζί με τον συνάδελφο του κ. Παντελή Σκλιά.

Ο κ. Γιαννακός στο διάστημα 1968-1992 επιθεώρησε χιλιάδες σχεδίων (Life Rafts) και εκπαιδύσε περί τους 20 επιθεωρητές, που επανδρώνουν σήμερα το αποτελούμενο από 20 σταθμούς επιθεωρήσεως Life Rafts δίκτυο της Technoship ανά την Ελλάδα.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

Συμμετείχε στην επιστημονική αποστολή «επιβίωση στην θάλασσα» που οργάνωσε το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας, ως πλήρωμα της σχεδίας «Αιγαίου».

Με τις συνεχείς του προσπάθειες, επί ένα τέταρτο του αιώνα ο κ. Γιαννακός, βοήθησε στην εξέλιξη και στην άνοδο του επιπέδου της επιθεώρησης των Life Rafts στην χώρα μας.

Ο κ. Γιαννακός είναι Εταίρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και μέλος της Επιστημονικής Επιτροπής Σωστικών Μέσων του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Δικηγορικό γραφείο στη Μόσχα

Το δικηγορικό γραφείο Vgenopoulos & Partners συνεχίζει να αναπτύσσεται, δημιουργώντας γραφείο και στη Μόσχα. Οι ραγδαίες εξελίξεις στο πολιτικοοικονομικό σύστημα της νέας Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών τοποθετούν τη Μόσχα στο κέντρο μίας νέας τεράστιας αγοράς η οποία απαιτεί πλέον υπηρεσίες που θα καλύπτουν τις διενθείς προδιαγραφές.

Το νέο παράρτημα του Ελληνικού δικηγορικού γραφείου, παρέχει νομικές υπηρεσίες τοπικού και διεθνούς ενδιαφέροντος σε ξένους και ντόπιους πελάτες, κυρίως στους τομείς των επενδύσεων, χρηματοδοτήσεων, εμπορίου, ευρεσιτεχνιών, χρήση εμπορικών σημάτων καθώς και εταιρικό και τραπεζικό δίκαιο.

Η πλήρης διεύθυνση του γραφείου της Μόσχας είναι:
Vgenopoulos & Partners (Moscow)
Kutuzov Ave. 2/1
AP. 501
Moscow, Russia

Υπεύθυνος δικηγόρος ο κ. Μπόρις Μεγκρελίσβιλι, ενώ η επικοινωνία των πελατών με το γραφείο της Μόσχας, μέσω του γραφείου της Αθήνας θα γίνεται μέσω των δικηγόρων κ.κ. Στέφανου Καραϊσκάκη και Στέριου Αναστασιάδη, ενώ μέσω Λονδίνου με τον υπεύθυνο δικηγόρο κ. Νίκο Γιαννακούδακη.

Εκλογές στη Λέσχη Αποφοίτων Σχολής Ναυτιλίας Ύδρας

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο της Λέσχης Αποφοίτων Σχολής Ναυτιλίας Ύδρας που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Αντ. Πρέκας, α' αντιπρόεδρος Παναγ. Δρακουλάκος, β' αντιπρόεδρος Μάρκος Βολικάκης, α' γεν. γραμματέας Σταύρος Σαμψωνάκης, β' γεν. γραμματέας Παναγ. Καραγιάννης, ταμίας Κων. Αποστολόπουλος και μέλη Γεώργ. Πετρολέκης, Ζήσης Δημητρίου, Γεώργ. Προκοπίου, Απόστ. Καράμα-

Σύγχρονη μονάδα παραγωγής σχοινιών του Οίκου Κατράδη

ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΤΑ ΤΕΛΕΙΟΤΕΡΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΑΥΤΗ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Η πασίγνωστη στο χώρο της Ναυτιλίας Εταιρία Κατράδη προχώρησε και στη δημιουργία μιας υπερσύγχρονης μονάδας παραγωγής σχοινιών για ναυτιλιακή χρήση η οποία πρόκειται να τεθεί εντός ολίγου σε παραγωγική λειτουργία.

Η νέα μονάδα που εξοπλίστηκε με τα τελειότερα μηχανήματα που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στον κόσμο (αποτελούν την τελευταία λέξη της γερμανικής τεχνολογίας στον τομέα κατασκευής κάβων) αποβλέπει, όπως δήλωσε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο κ. Νίκος Κατράδης, στην περαιτέρω εξυπηρέτηση της Ελληνικής Ναυτιλίας με τη διάθεση κάβων υψηλής ποιότητας και μεγάλης διάρκειας ζωής σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές.

Η νέα μονάδα έχει εγκατασταθεί σε ιδιόκτητο κτήμα 30 στρεμμάτων στην εθνική οδό Αθηνών - Λαμίας, διαθέτει στεγασμένους χώρους 4.200 τετραγωνικών μέτρων και είναι παραγωγικής δυναμικότητας 1.800 τόννων κάβων ετήσιως με πρόβλεψη για διπλασιασμό της παραγωγής.

Το εργοστάσιο σχοινιών του Οίκου Κατράδη θα κατασκευάζει κάβους από πολυπροπυλένιο (P.P.) και πολυαμίδιο ή Nylon (P.A.). Με τα τελευταία τεχνολογία δε μηχανήματα που διαθέτει θα επιτυγχάνει απόλυτο έλεγχο της ποιότητας των προϊόντων δεδομένου ότι ρυθμίζονται με μεγάλη ακρίβεια όλες οι παράμετροι κατασκευής που επηρεάζουν την ποιότητα. Ετσι επιτυγχάνεται:

Πρώτο, απολύτως ομοιόμορφη κατανομή φορτίου σε όλη τη διατομή του κάβου.

Δεύτερο, διπλό στρίψιμο των σπάγων (σχοινοποίηση) για μεγαλύτερη συνοχή, και

Τρίτο, αντοχή ίνας κατά πολύ μεγαλύτερη των προδιαγραφών DIN, BS & ISO.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η νέα μονάδα εκτός από το εργαστήριο αντοχής ινών διαθέτει και μηχανήμα δοκιμής εφελκυσμού δυναμικότητας 250 τόννων για τον ποιοτικό έλεγχο της κάβων

(όλοι οι κάβοι θα ελέγχονται μ' αυτόν τον τρόπο πριν από την παράδοσή τους στον τελικό χρήστη), δηλαδή στο πλοίο.

Η Εταιρία Κατράδη ιδρύθηκε το 1936 από τον Κων. Κατράδη, πατέρα του διευθύνοντος συμβούλου του Συγκροτήματος Κατράδη κ. Νίκου Κατράδη και από την αρχή της ιδρύσεώς της μέχρι σήμερα ασχολήθηκε με το εμπόριο των σχοινιών για ναυτιλιακή χρήση — ή παράδοση στην αρίστη ποιότητα των σχοινιών και στην ταχεία και αξιόπιστη εξυπηρέτηση δημιουργήσε την εμπιστοσύνη των πελατών στο όνομα Κατράδης. Σ' αυτήν την παράδοση στηρίζεται η σταθερή ανάπτυξη της εταιρίας από το 1936 και εντεύθεν, αλλά η αλματώδης πρόοδος σημειώθηκε όταν ο κ. Νίκος Κατράδης διαδέχθηκε τον πατέρα του, οπότε επεκτάθηκε η εμπορία και σε άλλα προϊόντα για χρήση των πλοίων, όπως αλυσίδες, άγκυρες, συρματόσχοινα και άλλα συναφή, αλλά και πάλι το κύριο αντικείμενο της εταιρίας είναι τα σχοινιά πολυπροπυλενίου και νάυλον, που οδήγησαν και στη δημιουργία του νέου εργοστασίου. Ταυτόχρονα η Εταιρία Κατράδη δημιούργησε δίκτυο πωλήσεως σχοινιών κλπ. σε ολόκληρο σχεδόν τον κόσμο και έγινε γνωστή για την αξιοπιστία, τη φερεγγυότητα και τη ταύτιση με τη καλή ποιότητα, ενώ στις εγκαταστάσεις της στον Πειραιά, εκτάσεως 9.000 τετραγωνικών μέτρων που διαθέτουν ένα πρωτοποριακό τεχνικό εξοπλισμό υπάρχει πάντοτε μεγάλο σε όγκο και ποικιλία στοκ των ειδών που εμπορεύεται.

Η συνολική επένδυση για τη νέα μονάδα του Οίκου Κατράδη ανέρχεται σε ένα δισεκ. δραχμές, είναι δε χαρακτηριστικό ότι γνωστός γερμανικός οίκος που ασχολείται με το εμπόριο των σχοινιών για ναυτιλιακή χρήση επιζήτησε να εξασφαλίσει τη μισή τουλάχιστον παραγωγή του νέου εργοστασίου, η πρόταση όμως δεν έγινε αποδεκτή γιατί στόχος της Εταιρίας Κατράδη είναι πρωτίστως η εξυπηρέτηση της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Ναυτιλιακή εταιρία του Πειραιά, η οποία αντιπροσωπεύει και εταιρίες του εξωτερικού, ζητά Πλοίαρχο Ε.Ν. που μόλις συνταξιοδοτήθηκε, ο οποίος να γνωρίζει καλά την Αγγλική γλώσσα.

**Στείλτε βιογραφικό σημείωμα
Ταχ. Θυρίδα 80390 - 185 10 Πειραιάς**

λης, Αντ. Τσαούσης και Στέφ. Μελίδης.
Αριστίνδην μέλη: Σπύρος Ράνης, Νικ. Οικονομίδης και Χρ. Μάντζαρης, αναπληρωματικά μέλη: Ιωάν. Αρτεμίου, Χρυσ. Κεσανιώτης και Στέργ. Νικολαΐδης. Ελεγκτική επιτροπή: Νικ Βρανάς, Ιωάν. Χατζίκος και Ευάγ. Καρράς.

Δύο νέα καταστήματα της Τράπεζας Εγγνατία

Με την ευκαιρία της ενάρξεως εργασιών των Καταστημάτων Βασ. Όλγας (Βασ. Όλγας 148, Θεσσαλονίκη) και Ακτής Μιαούλη (Ακτής Μιαούλη 31, Πειραιάς), η Εγγνατία Τράπεζα οργάνωσε από την Τρίτη 10 μέχρι Παρασκευή 13 Μαρτίου 1992, συναντήσεις γνωριμίας με τον επιχειρηματικό κόσμο και τους αποταμιευτές, στο χώρο των Καταστημάτων της.

Η Εγγνατία Τράπεζα, όπως είναι γνωστό, ξεκίνησε τη λειτουργία της τον Ιούλιο του 1991 πραγματοποιώντας τραπεζικές εργασίες τόσο στη Θεσσαλονίκη (Κομνηνών 1) όσο και στην Αθήνα (Ομήρου 22).

Εκτός από τα δύο Καταστήματα Βασ. Όλγας και Ακτής Μιαούλη στο πρόγραμμα διεύρυνσης του δικτύου Καταστημάτων της για το 1992 προβλέπονται 8 Καταστήματα.

Το νέο Κατάστημα της Τράπεζας

στην Ακτή Μιαούλη διευθύνει ο κ. Γιώργος Παπαμαύρος, με καταξιωμένη 35ετή καριέρα στην Εμπορική Τράπεζα.

Διάσωση ναυαγών

Τρεις Αμερικανούς υπηκόους — έναν άνδρα και δύο γυναίκες — παρέλαβε από ακυβέρνητο σκάφος αναψυχής το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Δήμητρα», ενώ έπλεε 350 μίλια βόρεια του Πόρτο Ρίκο.

Σύστημα εγκατάλειψης πλοίου «Marita Hellas»

Το σύστημα άμεσης εγκατάλειψης πλοίου (Marine Evacuation System) της αγγλικής εταιρίας RFD παρουσίασε στις 4 Μαρτίου 1992 με την ευκαιρία του Ευρωπαϊκού Έτους για την Ασφάλεια, την Υγιεινή και την Υγεία στο χώρο της εργασίας, η εταιρία «Marita Hellas» στο αμφιθέατρο του Ιδρύματος Ευγενίδου, παρουσία εκπροσώπων του ναυτιλιακού κόσμου.

Για το σύστημα, το οποίο έχει ήδη υιοθετηθεί από μεγάλες ναυτιλιακές χώρες μίλησε ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας κ. Νίκος Μαλλίρης, ο οποίος μεταξύ άλλων τόνισε ότι κοινός τόπος των συζητήσεων όλων των διεθνών φόρουμ, αλλά και βασική φιλοσο-

φία των κανονισμών του IMO αποτελεί η προσπάθεια για ελαχιστοποίηση του χρόνου συγκέντρωσης, επιβίβασης και τελικής εγκατάλειψης του πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο.

Επίσης, ο κ. Μαλλίρης αντιδιέστειλε τα προτερήματα του νέου συστήματος με τους γνωστούς τρόπους εγκατάλειψης πλοίου, καθώς με το νέο σύστημα μπορούν σε ελάχιστο χρονικό διάστημα από ειδικές «τσουλήθρες» σε διάφορα σημεία του πλοίου να γλιστρήσουν ακίνδυνα και κάτω από οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες στις σωστικές λέμβους όλοι οι επιβάτες του πλοίου.

Τέλος, οι κ.κ. Richard Ronerts και Marshall Ashdown του κατασκευαστικού οίκου RFD ανέλυσαν το κατασκευαστικό και λειτουργικό μέρος του προαναφερόμενου συστήματος με την βοήθεια οπτικοακουστικών μέσων,

Το Προξενείο της Ολλανδίας

Το Προξενείο της Ολλανδίας που εδρεύει στον Πειραιά, μεταφέρθηκε σε νέα διεύθυνση: Νοταρά 117, 185 35 Πειραιάς, τηλέφωνο 4282585 και φαξ 4181096.

Η κίνηση του λιμένος Θεσσαλονίκης

Σύμφωνα με στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, η κίνηση του λιμανιού της συμπρωτεύουσας κατά το 1991 είχε ως εξής:

- Ο αριθμός των πλοίων που κατάπλευσαν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ανήλθε σε 3.085 έναντι 3.076 το έτος 1990 (αύξηση 0,3%), με 6.955.339 κ.κ.χ. έναντι 6.810.770 κ.κ.χ. το 1990 (αύξηση 2,1%).

- Το σύνολο του ξηρού φορτίου ανήλθε σε 6.561.699 τόννους έναντι 6.211.900 τόννων το έτος 1990 (αύξηση 5,6%).

- Η διαμετακόμιση (in transit) μέσω του λιμένος της Θεσσαλονίκης, παρά τις γνωστές αντιξοότητες που επικρατούν στα Βαλκάνια, ανήλθε σε 776.109 τόννους έναντι 707.095 τόννων το έτος 1990 (αύξηση 9,8%).

- Τα διακινηθέντα κοντέινερς ανήλθαν σε 85.944 TEUS έναντι 53.809 TEUS το έτος 1990 (αύξηση 59,7%) με 891.806 τόννους φορτίο έναντι 644.876 τόννων το έτος 1990 (αύξηση 38,30%).

- Τα καθαρά έσοδα ανήλθαν σε 8.392 εκατ. έναντι 6.830 εκατ. το έτος 1990 (αύξηση 23%), ενώ τα έξοδα ανήλθαν σε 7.503 εκατ. έναντι 5.850 εκατ. το 1990 (αύξηση 28,5%).

- Το πλεόνασμα έτους 1991 (διαφορά εσόδων - εξόδων) ανέρχεται σε 889 εκατ. τα οποία προστιθέμενα στο ταμειακό υπόλοιπο της 31.12.90 (2.674 εκατ.) δίνει ταμειακό υπόλοιπο 31.12.91 3.563 εκατ.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257870
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H.: 2208682
LIM ENG KIAT (AH LIM) A.O.H. 445 38 48

ΓΝΩΣΗ ... Πείρα, τεχνογνωσία.

ΕΞΕΛΙΞΗ ... Πρόοδος, νέες υπηρεσίες.

ΚΟΝΤΑ ... Ευημερία, ποιότητα ζωής.

ΜΕΛΛΟΝ ... Πάντα φωτεινό και αισιόδοξο.

ΟΝΕΙΡΑ ... Από την επιθυμία στην πραγματικότητα.

ΤΡΑΠΕΖΑ ... Σύγχρονη, ανταγωνιστική.

ΧΡΥΣΟΣ ... Αξία αναλλοίωτη στο χρόνο.

Από σήμερα η Αγροτική Τράπεζα σε νέα τροχιά. Η δεύτερη μεγάλη τράπεζα της Ελλάδος εκσυγχρονίζεται, απελευθερώνεται από το δημόσιο τομέα, έρχεται ακόμα πιο κοντά στους πελάτες και τις ανάγκες τους με νέα προϊόντα και νέες ολοκληρωμένες υπηρεσίες. Με την υγιή οικονομική της βάση, ένα δίκτυο 435 καταστημάτων στην Ελλάδα και το εξωτερικό, 50 ανταποκρίτριάς τράπεζες σε όλο τον κόσμο και συνεχή επένδυση στην τεχνολογία και το ανθρώπινο δυναμικό, η Αγροτική Τράπεζα γίνεται σήμερα και για Σας
«ΑΡΧΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ»!

ΑΓΡΟΤΙΚΗ
ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



Το Συνέδριο των Ελλήνων Μεσιτών Ασφαλίσεων

Ο Σύνδεσμος Ελλήνων Μεσιτών Ασφαλίσεων (ΣΕΜΑ) πραγματοποιεί από 19-20 Μαρτίου 1992 στο ξενοδοχείο Μεγάλη Βρετανία το πρώτο του συνέδριο με θέμα «Ο Μεσίτης Ασφαλίσεων στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά — Προκλήσεις και Προοπτικές».

Σκοπός του Συνεδρίου είναι να παρουσιάσει στο ευρύ κοινό την θετική συμβολή και τον ρόλο του μεσίτη ασφαλίσεων στο τρίπτυχο ασφαλιζόμενος - μεσίτης ασφαλίσεων - ασφαλιστική εταιρία, ιδιαίτερα εν όψη της ενοποίησης της Ευρωπαϊκής Αγοράς.

Διακεκριμένες προσωπικότητες της επιχειρηματικής, πολιτικής και ασφαλιστικής ζωής από την Ελλάδα και το εξωτερικό, μέσα από τις ομιλίες και τις συζητήσεις που θα ακολουθήσουν σε τέσσερις συνεδρίες, θα προσδιορίσουν και θα αναλύσουν τις παραμέτρους που αναδεικνύουν την χρησιμότητα του μεσίτη ασφαλίσεων. Παράλληλα, θα ανιχνεύσουν το νέο ρόλο του, όπως αυτός διαμορφώνεται στην Ενιαία Κοινοτική Αγορά.

Μεταξύ των διακεκριμένων ομιλητών, και κύριος εισηγητής του συνεδρίου, θα είναι ο πρόεδρος των Lloyd's of London κ. David Coleridge, καθώς

και οι κ.κ. Ralf Petty, διευθύνων σύμβουλος της Sun Alliance Insurance Overseas Plc, και Dietmer Nowar, μέλος του Δ.Σ. της γερμανικής εταιρίας Gerling, ενώ την έναρξη των εργασιών του Συνεδρίου έχει προκληθεί να κηρύξει ο υπουργός Εμπορίου κ. Ανδρ. Ανδριανόπουλος.

Ειδικότερα στο συνέδριο θα υπογραμμισθεί η χρησιμότητα και η αποφασιστική συμβολή του μεσίτη ασφαλίσεων στην καλύτερη δυνατή κάλυψη των αναγκών του ασφαλιζόμενου, συμβολή που του προσδίδει η ιδιότητα του μεσίτη ασφαλίσεων, ως ανεξάρτητου ασφαλιστικού συμβούλου. Επίσης, στο συνέδριο θα διερευνηθούν οι μελλοντικές προσδοκίες του «Ευρωπαίου πελάτη» από τον μεσίτη του.

Την οργάνωση του συνεδρίου έχει αναλάβει η εταιρία ICO - Congrex, Ευζώνων 3, 11521 Αθήνα. Όσοι ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν μπορούν να απευθύνονται στα τηλέφωνα της οργανώτριας εταιρίας: 7242904 και 7242585 ή στο φάξ: 7244168.

Κύριοι χορηγοί του συνεδρίου είναι οι Lloyd's of London και Sun Alliance Greece.

Νέος πρόεδρος στην Ατλάντικ Μπάνκ

Η Ατλάντικ Μπάνκ της Νέας Υόρκης ανακοίνωσε την εκλογή του Πήτερ Βενέτη ως νέου προέδρου της από 1 Μαρτίου 1992. Ταυτόχρονα ανακοίνωσε ότι η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, που είναι και ο κύριος μέτοχός της, ενέκρινε την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Ατλάντικ Μπάνκ κατά 40 εκατ. δολάρια, με σκοπό την ενίσχυση της κεφαλαιακής της θέσης και τη δημιουργία προϋποθέσεων για μελλοντική ανάπτυξη των εργασιών της.

Η κεφαλαιακή αύξηση και η αλλαγή στη διοίκηση καλύφθηκαν σε σχετική δήλωση του διοικητή της Εθνικής Τράπεζας και προέδρου του Δ.Σ. της Ατλάντικ Μπάνκ Μιχαήλ Δ. Βρανόπουλου.

Ο κ. Βρανόπουλος δήλωσε ακόμα, ότι ύστερα από συστηματική αξιολόγηση του χαρτοφυλακίου της, η Ατλάντικ Μπάνκ θα κάνει προβλέψεις ύψους 45 εκατομμυρίων δολλαρίων για επισφαλείς απαιτήσεις, για το προηγούμενο οικονομικό έτος. Οι προβλέψεις αυτές, που θα καταστήσουν ζημιολόγο την οικονομική χρήση του 1991, συνδέονται με την ρεαλιστική αξιολόγηση δανείων κυρίως από χρηματοδοτήσεις ακινήτων.

ΝΕΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Από 15 Μαρτίου 1992 επέρχονται οι ακόλουθες αλλαγές στους αριθμούς τηλεφώνων και φάξ:

TRANSMARINE SHIPPING & TRADING LTD.

Τηλέφ.: 4223760 - 5, 4223768
φάξ: 4223769

ALLOCEANS SHIPPING CO.

Τηλέφ.: 4225043 - 45
φάξ: 4225047

GOTAPOWER CORP.

Τηλέφ.: 4222870 - 71
φάξ: 4222872

GLENTMAR COMPANIA MARITIMA S.A.

Τηλέφ.: 4290800 (4 γραμμές)
φάξ: 4290480

N. ΜΙΧΑΛΟΣ & ΥΙΟΙ Α.Ε.

Τηλέφ.: 4292458 (4 γραμμές)
φάξ: 4292637

MAGNA MARINE INC.

Τηλέφ.: 4283720
φάξ: 4283734

SELECT MARITIME CORP.

Τηλέφ.: 4223860 - 3
φάξ: 4223864

ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΘΕΟΔ. Β. ΣΙΟΥΦΑ

Τηλέφ.: 4221210-19
φάξ: 4225090 - 4225146

EMPROS LINES SHIPPING CO.

Τηλέφ.: 4222880-5
φάξ: 4222891

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES

Τηλέφ.: 4224500 - 9
φάξ: 4224819

ELDRIMA MARITIME ENTERPRISES

Τηλέφ.: 4293233
φάξ: 4293413

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τηλέφ.: 4222880 - 5
φάξ: 4222891

Από 22 Μαρτίου 1992 επέρχονται οι ακόλουθες αλλαγές στους αριθμούς τηλεφώνων και φάξ:

ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ Α.Ε.

Τηλέφ.: 4283608 - 9
φάξ: 4283610

OVERSEAS AGENCY LTD.

Τηλέφ.: 4283640 (8 γραμμές)
φάξ: 4283650

Εσφαλμένη επιβολή τελών λιμένος στο Λος Άντζελες

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ενημέρωσε τα μέλη της ότι το Los Angeles District εσφαλμένα επέβαλε Customs user fees από το 1986 και Aphis user fees από τον Ιούλιο 1991, για πλοία που προσέγγισαν με μοναδικό σκοπό τη παραλαβή μπώνκερς.

Αιτήσεις επιστροφής για την αδικαιολόγητη καταβολή των τελών μπορούν να υποβληθούν στις παρακάτω διευθύνσεις:

Customs user fees:

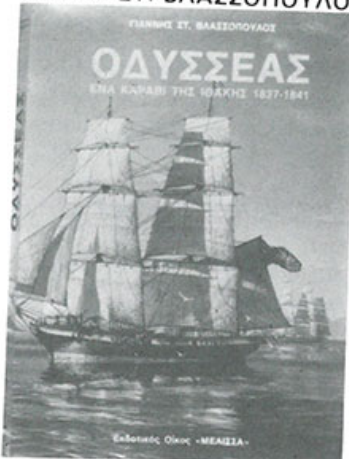
U.S Customs Service
National Finance Center
Entry and Refund Team
PO Box 63301
Indianapolis
Indiana 46 258

APHIS user fees:

US Department of Agriculture
APHIS APC, Butler Square West
100 North Sixth Street
Minneapolis
Minnesota 55403

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«ΟΔΥΣΣΕΑΣ» ΕΝΑ ΚΑΡΑΒΙ
ΤΗΣ ΙΘΑΚΗΣ 1837-1841
ΓΙΑΝΝΗ ΣΤ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΥ



Από τον εκδοτικό οίκο «Μέλισσα», κυκλοφόρησε σε εξαιρετικά φροντισμένη έκδοση το βιβλίο του Γιάννη Βλασσόπουλου με το τελείως πρωτότυπο θέμα το ναυτικό ημερολόγιο ενός παλιού καραβιού της Ιθάκης που ταξίδεψε μεταξύ 1837 και 1841.

Το καράβι λεγόταν «Οδυσσεάς» και ο καπετάνιος του ο Αντώνιος Πεταλάς — Μαράτος, καταχωρούσε στο ημερολόγιό του κάθε τι που συνέβαινε γύρω του, και έτσι το διάβασμά του γίνεται πάρα πολύ ενδιαφέρον για τον αναγνώστη και ιδιαίτερα γι' αυτούς που ασχολούνται με την ναυτική ιστορία.

Μετά από πολυετή έρευνα ο συγγρα-

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 3 Μαρτίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	82.00	152.00
Γένοβα	94.00	182.00
Αμβούργο	85.00	156.00
Χάβρη	94.00	172.00
Πειραιάς	93.00	167.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	92.00	205.00
Τζέντα	84.55	237.88
Ρας Τανούρα	73.00	206.53
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	77.00	205.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	104.00	193.00
Λάς Πάλμας	85.00	168.00
Θέουτα	85.00	174.00

Ντώρμπαν	77.00	209.00
----------	-------	--------

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	85.00	300.00
Σίδνεϋ	84.00	210.00
Χόγκ Κόγκ	83.00	188.00
Σιγκαπούρη	77.00	152.00
Τόκιο	86.00	230.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	85.00	203.00
N. Υόρκη	68.00	174.00
Χάμπτον		
Ρόουντς	74.00	173.00
Χιούστον	61.00	147.00
Νέα Ορλεάνη	61.00	147.00
Λός Άντζελες	66.00	180.00
Κρίστομπαλ	73.00	191.00
Ρίο Ιανέϊρο	84.00	220.00
Μπουένος Άϊρες	103.00	197.00
Μοντεβιδέο	100.00	244.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 4223760-5, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4223769

ΤΑ «ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Το Μέγαρο Βάτη, όπου επί αρκετά χρόνια στεγαζόταν το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, αλλά και άλλες υπηρεσίες του ΥΕΝ, κοσμήει το εξώφυλλο του τριμηνιαίου δημοσιογραφικού οργάνου της Ένωσης Αποστράτων Αξιωματικών Λ.Σ. Μεταξύ των περιεχομένων του τεύχους Οκτωβρίου — Νοεμβρίου — Δεκεμβρίου 1991 περιλαμβάνονται αφιέρωμα στις ναυμαχίες Έλλης και Λήμνου καθώς και στον Οκτώβριο του 1940, νέα που ενδιαφέρουν τους αξιωματικούς του Λ.Σ.

«ATLAS WORLD»

Σμήνος λευκών πουλιών σε Θρακικό πεδίο κοσμήει το εξώφυλλο του τεύχους Ιανουαρίου 1992 που εκδίδει η ναυτική εταιρία Atlas Maritime Co. S.A., και δηλώνει την απόφαση της εταιρίας να συμβάλλει με όλα τα μέσα που διαθέτει στην διατήρηση της καθαρότητας του περιβάλλοντος και στην πρόληψη της ρύπανσης.

ΠΑΛΑΙΟ ΦΑΛΗΡΟ — ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ: Πωλείται διαμέρισμα 122 τ.μ., 8ος όροφος με εκπληκτική θέα στη θάλασσα, δική του ταράτσα 60 τ.μ., εξοπλισμένη για καλοκαιρινά πάρτυ

Κατάλληλο για ναυτιλιακούς κύκλους Πειραιώς.

Επίσκεψη επί τόπου κατόπιν τηλεφώνου στα:

9832436 και 9816547

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΒΙΓΚΟΡ	Κυπριακή	11.321	1976	Κατά την προσδόρμιση στο Μπουσάν, στις 29/2, προσέκρουσε σε φορτηγίδες και προβλήτα και υπέστη ελασματοургικές ζημιές.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	Κυπριακή	12.590	1977	Συγκρούστηκε με το μεταλλευματοφόρο «Astra Patricia» στο Ρίβλερ Πλέϊτ στις 7/3.
ΜΑΡΙΑ Μ.	Μάλτας	1.586	1972	Υπέστη βλάβη στην προπέλλα στις 18/2 κατά το ταξίδι Μιζουράτα για Πειραιά.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΒΑΚΗΣ Τ.	Κυπριακή	25.232	1971	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο κατά τον απόπλου από Γκάνδη στις 3/3.
ΓΚΑΛΦΟΥΪΝΤ	Ελληνική	21.200	1983	Προσέκρουσε σε εξέδρα πετρελαίου στον Κόλπο του Μεξικού, στις 5/3 και υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων.
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	Ελληνική	36.800	1989	Υπέστη ζημιές από πτώση φορτωτήρα κατά την εκφόρτωση στη Σεπετίμπα, τον Φεβρουάριο.
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	Λιβεριανή	25.035	1972	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά στις 5/3, συνεπεία ζημιών που υπέστη από σύγκρουση με το τάνκερ «Norita» στον π. Μισσισιππή.
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	Ελληνική	18.799	1970	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή που υπέστη κατά το ταξίδι Τσάρλεστον για Πειραιά τον Φεβρουάριο.
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ	Παναμαϊκή	10.089	1974	Κατά το ταξίδι Νοβοροσίσκ για Ιταλία, προσάραξε στο Κανακαλέ, στις 2/3.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	Ελληνική	17.879	1985	Επιθεωρήθηκε στο Ουλσάν στις 3/3 συνεπεία ζημιών που υπέστη από προσάραξη κατά το ταξίδι Σώλτ Σάιντ Μαρί για Σορέλ.
ΣΑΜΟΣ	Ελληνική	13.633	1974	Ανέφερε ζημιές από πρόσκρουση σε πάγους στη Βρέστη, τον Φεβρουάριο.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΒΟΪΚΟΣ	Κυπριακή	68.783	1977	Επιθεωρήθηκε στο Κάργκ Άϊλαντ συνεπεία σύγκρουσης με το τάνκερ «Montemuro» στις 29/2.
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΡΟΥΣ	Κυπριακή	6.764	1975	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στο Αμβούργο τον Μάρτιο.
ΜΙΚΤΟ:				
ΜΠΑΤΗΣ	Ελληνική	78.373	1973	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη, συνεπεία βλάβης στη μηχανή, που υπέστη στις 27/2 κατά το ταξίδι Ιαπωνία για Μορμουγκάο.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σε γενικά πλαίσια η ναυλαγορά ξηρού φορτίου έδειξε το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου σαφή κινητικότητα στις περισσότερες αγορές, αν και η υπερπροσφορά ανοικτών πλοίων δεν επέτρεψε την ουσιαστική βελτίωση των ναύλων από τα ήδη διαμορφωμένα χαμηλά επίπεδα.

Περισσότερο δραστήρια αγορά υπήρξε εκείνη της Άπω Ανατολής με συνεχιζόμενη αναζήτηση πλοίων παναμαξ και handymax για άμεση απασχόληση με σαφή βελτίωση των επιπέδων.

Δυστυχώς δεν μπορεί να λεχθεί το ίδιο και για τον Ατλαντικό όπου τα ανοικτά πλοία υπερκάλυπταν εύκολα τα λίγα φορτία, με αποτέλεσμα οι ναύλοι να διατηρηθούν σε χαμηλά, αλλά κατά τη γνώμη μας, όχι και τόσο απογοητευτικά επίπεδα.

Στο σημείο αυτό αντί άλλου σχολιασμού, ζητάμε από τους αναγνώστες μας να ανατρέξουν στη σελίδα 9 του παρόντος τεύχους, όπου σε μια γενικότερη θεώρηση της αγοράς υπάρχει ένα μήνυμα αισιοδοξίας...

Αισιοδοξία λοιπόν για την αγορά ξηρού φορτίου, η οποία βασικά στηρίζεται στην έναρξη του νέου οικονομικού έτους της Ιαπωνίας, στις τρέχουσες συνομιλίες Ρώσων και Ουκρανών με αξιωματούχους των ΗΠΑ στην Ουάσιγκτον για νέες πιστώσεις δημοπρασιών, στην έναρξη της σαιζόν στην Νότιο Αμερική και το επικείμενο άνοιγμα της αγοράς των Μεγ. Λιμένων.

Ας δούμε όμως πως διαμορφώθηκαν οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων κατά το υπό εξέταση δεκαπενθήμερο:

Σιτηρά:

- 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 10,25.
- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ια-

πωνία, δολ. 21,00.

- 54.000 τον. Μισσισιππί για Ολλανδία, δολ. 8,25.
- 52.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 12,25.
- 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Βαλτική, δολ. 16,75.
- 45.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ντάρμπαν, δολ. 14,00.
- 32.000 τον. Παρανάγκουα για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 15,25.
- 25.000 τον. Τουρκία για Μαρόκο, δολ. 11,00.
- 21.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μεξικό, δολ. 14,80.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 140.000 τον. Δυτ. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 4,75.
- 140.000 τον. Μπόκα Γκράντε για Ιαπωνία, δολ. 9,75.
- 120.000 τον. Τουμπάραιο για Δουκέρη, δολ. 5,85.
- 110.000 τον. Τουμπάραιο για Καοσιούγκ, δολ. 8,25.
- 80.000 τον. Νάρβικ για Δουκέρη, δολ. 3,50.
- 70.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Χάνσαπορτ, δολ. 5,95.

Γαϊάνθρακες:

- 115.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Νοτ. Κορέα, δολ. 11,45.
- 110.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Ρότερνταμ, δολ. 4,75.
- 90.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Γκιζόν, δολ. 5,10.
- 60.000 τον. Μισσισιππί για Μάνευπρίντ, δολ. 6,55.
- 55.000 τον. Ρόμπερτς Μπάνκ για Ίμμιγκχαμ, δολ. 11,90.
- 40.000 τον. Μαρακάμπο για Ρουέν, δολ. 11,25.
- 36.000 τον. Αυστραλία για Ινδία, δολ. 14,50.

Λιπάσματα:

- 28.000 τον. Λαζάρο Καρντένας

για Ινδία, δολ. 33,00.

- 14.400 τον. Καζαμπλάνκα για Ινδία, δολ. 33,50.
- 10.000 τον. Τζουμπαϊλ για Καλκούτα, δολ. 23,50.

Ζάχαρη:

- 19.000 τον. Κούβα για Ρεσίφε, δολ. 21,75.
- 8.000 τον. Τζώρτζταουν για Λονδίνο, λίρες 19,70.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η αγορά των χρονοναυλώσεων διατηρήθηκε στα προηγούμενα χαμηλά επίπεδα στην πλευρά του Ατλαντικού, ενώ αντίθετα έδειξε σαφή σημεία βελτίωσης στο χώρο της Άπω Ανατολής, όπου χαρακτηριστικά ο αριθμός των εντολών ήταν μεγαλύτερος των ανοικτών πλοίων και εικάζεται ότι τα μισθώματα στη περιοχή θα ακολουθήσουν ανοδική εξέλιξη τις προσεχείς εβδομάδες.

Μερικές χαρακτηριστικές μισθώσεις:

- 69.000 τον. d.w. από Ταϊβάν, κυκλικό ταξίδι μέσω Ινδονησίας, δολ. 11.000 την ημέρα.
- 67.200 τον. d.w. από Ιαπωνία δύο κυκλικά ταξίδια μέσω ΗΠΑ, δολ. 11.000 την ημέρα.
- 66.980 τον. d.w. από Κίνα μέσω Δυτ. Αυστραλίας για Ιαπωνία, δολ. 9.750 την ημέρα.
- 66.460 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Σκώ / Πασσέρο, δολ. 8.000 την ημέρα πλέον αμοιβής δολ. 125.000.
- 46.900 τον. d.w. από Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 150.000.
- 38.500 τον. d.w. από Βανκούβερ για Ιαπωνία, δολ. 7.200 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 130.000.
- 22.700 τον. d.w. από Δυτική ακτή ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 5.150 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 100.000.

ΑΕΓΕΑΝ 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.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η υποτονική δραστηριότητα στην ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων συνεχίζεται, χωρίς να υπάρχουν ενδείξεις για βελτίωση της ροής φορτίων πετρελαίου, τουλάχιστον για το άμεσο μέλλον, ενώ αντίθετα παρατηρείται συσσώρευση τοννάζ στις περισσότερες περιοχές φορτώσεων.

Μόνη αγορά που διατήρησε τους ναύλους σε ικανοποιητικά επίπεδα εκείνη της Καραϊβικής, όπως χαρακτηριστικά μαρτυρούν οι 70.000 τον. προς Κόλπο ΗΠΑ στα WS 185.

Στις λοιπές αγορές, ελάχιστες κρινονται οι ναυλώσεις που κυμάνθηκαν σε κερδοφόρα επίπεδα, όπως άλλωστε προκύπτει από τις ακόλουθες χαρακτηριστικές συμφωνίες που πραγματοποιήθηκαν το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου.

— 350.000 τον. Σαουδ. Αραβία για Ερυθρά Θάλασσα, WS 32,5.

— 275.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ρότερνταμ, WS 32,5.

— 145.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ινδία, WS 65.

— 130.000 τον. Δυτική Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 70.

— 122.000 τον. Δυτική Αφρική για Μεσόγειο, WS 77,5.

— 80.000 τον. Αίγυπτο για Ιταλία, WS 92,5.

— 80.000 τον. Λιβύη για Ιταλία, WS 95.

— 80.000 τον. Βρεταννία για ΗΠΑ, WS 87.

— 71.000 τον. Βενεζουέλα για ΗΠΑ, WS 185.

— 50.000 τον. Μπαχάμες για ΗΠΑ, WS 195.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Πόρτ Χέντλαντ 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα δύο λιμάνια Κίνας, δολ. 5,60 φίο, φόρτωση κλίμακας/15.000 τον. εκφόρτωση, Απριλίου 10-20.

ΚΑΣΗ: Τουμπαράο 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα δύο λιμάνια Κίνας, δολ. 8,70 φίο, φόρτωση κλίμακας / 15.000 τον. εκφόρτωση, Απριλίου 15-30.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Χάμπτον Ρόουντς 115.000 τον. γαιάνθρακες Νοτ. Κορέα, δολ. 11,35 φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 10-31.

ΚΑΣΗ: Μομουγκάο 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 8,50 φίο, 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Μαρτίου 5-20.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Τζουμπαϊλ 10.000 τον. περίπου λιπάσματα Καλκούτα, δολ. 23,50, 6.000 / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 5-8.

ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ: Κόλπο ΗΠΑ 80.000 τον. γεννήματα Μαύρη Θάλασσα, δολ. 16,50 φίο, οψίων Βαλτική δολ. 15,50 φίο, 10.000 τον. φόρτωση /συνήθης γρήγορη εκφόρτωση, Μαρτίου 15-30.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ: Μισσιισσιππί 55.000 τον. γεννήματα Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 10 φίο, 11 ημέρες, Μαρτίου 9-12.

ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΪΨΙΝΓΚ: Σαλντάνχα Μπαϊ 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 5,15 φίο, 6 ημέρες, Απριλίου 2-12.

ΜΑΡΙΚΑ 7: Δυτ. Αυστραλία 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 4,75 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 35.000 τον. εκφόρτωση, Μαρτίου 20-30.

ΜΑΤΘΙΑΝΤΑΚΙ: Κόλπο ΗΠΑ 33.000 τον. κριθής Νοτ. Αφρική, δολ. 18,15 φίο, 5.000 /2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 9-12.

ΟΡΣΟΛΑ Β.: Παρανάγκουα 52.000 τον. πέλλετς Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 12 φίο, 14 ημέρες, Μαρτίου 30 — Απριλίου 10.

ΟΛΥΜΠΟΣ: Τουμπαράο 240.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 3,80 φίο, 7 ημέρες, Απριλίου 1-15.

ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΥΥΖ: Κέηπ Λαμπέρτ και Σαλντάνχα Μπαϊ 200.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Φός, δολ. 6,65 φίο, 7 ημέρες, Μαρτίου 27 — Απριλίου 4.

ΑΦΡΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 14,25 φίο, 5 ημέρες /2.000 τον., Μαρτίου 10-13.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΜΥΡΙΝΑ: Νόρφολκ και Κόλπο ΗΠΑ 51.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 22,625 φίο, 11 ημέρες, Μαρτίου 27 - Απριλίου 6.

ΦΙΝΤΙΑΣ: Πόρτ Καρτιέ 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Αμβέρσα, δολ. 6 φίο, 5 ημέρες, Μαρτίου 15-31.

ΜΑΡΙΝΑ: Παρανάγκουα 32.000 τον. πέλλετς Λισσαβώνα / Αμβούργο δολ. 15,25 φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 12-20.

ΣΗΛΑΚ: Παρανάγκουα 40.000 τον. πέλλετς Ρότερνταμ / Γκέντ, δολ. 141,0 φίο, 12 ημέρες, Μαρτίου 23-28.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΪΝ: Βαλτιμόρη 60.000 τον. γαιάνθρακες Γκέντ, δολ. 4,95 φίο, 6 ημέρες, Μαρτίου 20-27.

ΜΟΥΡΑΝΟ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 4,95 φίο, 6 ημέρες, Μαρτίου 19-25.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: Νιού Μάγκαλορ 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κασιούγκ, δολ. 6,90 φίο, 30.000/ 38.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-25.

ΙΛΙΑΔΑ: Σεπετίμπα Μπαϊ 160.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Υμουίντεν δολ. 4,90 φίο, 7 ημέρες, πρώτο δεκαπενθήμερο Απριλίου.

ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ: Χιούστον

37.500 τον. κώκ πετρελαίου Βάντο, δολ. 11,25 φίο, 15.000/ 6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΪΣΤΟΜ: Λα Παλις 20.000 τον. σιτηρά Μαρόκο, δολ. 7,75 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 9-11.

ΜΕΝΑΛΟΝ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. σιτηρά Βαλτική, δολ. 16,75 φίο, οψίων Μαύρη Θάλασσα δολ. 17,75 φίο, 10.000 τον. φόρτωση/ συνήθης γρήγορη εκφόρτωση, Μαρτίου 5-13.

ΦΟΙΝΙΚΑΣ: Νόρφολκ 20.000 τον. γεννήματα Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 15 φίο, 4ημέρες/ 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 6-11.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Μομπάσα, δολ. 29 φίο, 5 ημέρες/ 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 4-7.

ΚΑΠΤ. ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 45.000 τον. κριθής Ντάρμπαν, δολ. 14 φίο, 4 ημέρες/ 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 5-10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Πόντα ντο Ούμπο 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Χάνσαπορτ, δολ. 6,50 φίο, 5 ημέρες, Μαρτίου 15-30.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4293846-52 — ΦΑΞ: 4294749 - ΤΛΞ: 241783

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΛΑΜΥΡΑ: 64.900 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία μέσα Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι Ρόμπερτς Μπάνκ, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΕΛΠΙΣ: 63.500 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Άπω Ανατολή άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Βοστόνης, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.800 τόν. d.w. του 1985, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ Μαρτίου 6-10, ταξίδια 2-4 μηνών, με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II: 37.400 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Νοβοροσίσκ Μαρτίου 5-12, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 9.620 την ημέρα.

ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ: 54.500 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Σρί Λάνκα, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 65.000 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κόμπε μέσα Μαρτίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Άκαμπα, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΤΟΠΑΖ: 46.900 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊ Μαρτίου 1-5, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλου υπό έρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ: 64.750 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Χόγκ Κόγκ Μάρτιο, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.900 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: 67.200 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Σακάιντε Μαρτίου 18-25, δύο συνεχή ταξίδια Κόλπο ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 26.100 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊ Μαρτίου 10-20, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 5.150 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 100.000 για πλου υπό έρμα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 64.600 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Ιαπωνία, συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, κυκλικό ταξίδι μέσω Ρόμπερτς Μπάνκ, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΜΑΡΚΕΣΑ: 71.800 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Κή Γουέστ Μαρτίου 20-25, επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 155.000 για πλου υπό έρμα.

ΦΡΗΠΟΡΤ: 53.950 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 6.250 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλου υπό έρμα.

ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ: 37.500 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη Μαρτίου 8-14, επαναπαράδοση Βοστώνη / Γκάλβεστον, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ: 26.975 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Τέηλ οφ Μπάνκ Μαρτίου 6-8, επαναπαράδοση Ελλάδα, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ: 61.750 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Ταϊβάν μέσα Μαρτίου, ταξίδι μέσω Ινδονησίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Άπω Ανατολή Μαρτίου 20-25, περίοδο 3-5 μηνών, δολ. 9.100 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΥΘΗΡΑ: Περσικό Κόλπο 125.000 τόν. Τριέστη, WS 72,5, Μαρτίου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβική 73.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 160, Μαρτίου 14.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ: Ρας Τανούρα 260.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 32,5, οψιόν Ερυθρά Θάλασσα, WS 35, Μαρτίου 19.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΡΕΛΟΥΝΤ: Κάργκ Άϊλαντ 110.000 τόν. Ινδία, WS 75, Μαρτίου 15.

ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Καρίπιτο 38.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 240, Μαρτίου 15.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Δυτ. Αφρική 120.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 75, οψιόν Σκανδιναβία, WS 77,5, Μάρτιο.

ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ: Μεσόγειο 43.000 τόν. Κόντινεντ, WS 127,5, άμεση.

ΣΗ ΡΑΜΠΛΕΡ: Λιβύη 25.000 τόν. καθαρά, ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 157,5, Μαρτίου 11.

ΤΟΠΑΖ: Κάργκ Άϊλαντ 125.000 τόν. Τριέστη, WS 65, Μαρτίου 23.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ: Σκίγκτα 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ /Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 155, Μαρτίου 5.

ΣΑΛΑΜΙΝΑ: Ταρτούς 40.000 τόν. Γένοβα, WS 130, Μαρτίου 7.

ΑΞΩΝ: Μίνα αλ Φαχάλ 210.000 τόν. Κίνα, WS 35, Μαρτίου 11.

ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ: Ρας Τανούρα 132.000 τόν. Ινδία, WS 70, Μαρτίου 5.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Ζέϊτ Μπαϊ 80.000 τόν. Φιουμιτσίνιο, WS 96, Μαρτίου 13.

ΑΛΦΑ ΣΑΝ: Ρας Ίσα 80.000 τόν. Άντεν, δύο συνεχή ταξίδια, δολ. 200.000 κατ' αποκοπή ανά ταξίδι, Μαρτίου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝ: Ντουμπάϊ 86.000 τόν. Μαρτινίκα, WS 80, Μαρτίου 16.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περσικό Κόλπο 250.000 τόν. Νοτ. Κορέα WS 32,5, Μαρτίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Πουέρτο Μιράντα 70.000 τόν. Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 185, Μαρτίου 7.

ΠΩΛΙΝΑ: Λαβέρα 28.000 τόν. καθαρά Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 120, Μαρτίου 7.

ΝΑΝΙ: Ονσάν 25.000 τόν. καθαρά Ξινγκάγκ, δολ. 155.000 κατ' αποκοπή, Μαρτίου 11.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Σιντί Κερρί 120.000 τόν. Ιταλία, WS 81,5, Μαρτίου 18.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Μπανίας 80.000 τόν. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 90, Μαρτίου 16.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

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

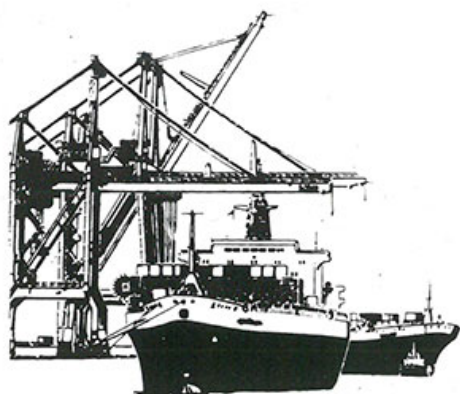
CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

**AFTER OFFICE: 228228 - 226371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIREIS**

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA - PARAGUAY - URUGUAY AND CHILE



NAFTIKA CHRONIKA

National consensus on shipping

We must confess we did not expect the reaction to the lunch offered by the Greek Shipping Cooperation Committee to the leader of the opposition, Mr. Andreas Papandreu, and to the article in one of our previous issues concerning a national consensus on shipping.

Strangely enough, the reaction did not come from political quarters but from certain shipowners who maintained there can be no consensus with those who caused the downfall of Greek shipping.

They seem not to have noted the position taken by the PASOK leader that everything can be resolved through dialogue and, we may add ourselves that the period of dogmatism has ended for ever. They also forget that personal political views have no place with organs which are the expression of an entire field.

Minister to attend London joint meeting

The Minister of Mercantile Marine Mr. A. Pavlides, will be attending the joint meeting of the Greek Shipowners' Union and the Greek Shipping Cooperation Committee in London which has been scheduled for 23rd March.

This is very welcome development because he will be given the opportunity of getting a first-hand view of the problems and issues facing the Greek shipping industry today.

The international shipping federation calls for action against piracy

ISF has repeated the shipping industry's serious concern about the growing number of attacks by pirates and armed robbers on merchant ships in South-East Asian waters. The attacks, which appear to have grown in frequency, have become more sophisticated in recent months and the degree of violence used is increasing.

The problem has become particularly acute in the International waters between Singapore, Malaysia and Sumatra (Indonesia), and near the Indonesian Kep Anambus islands, north-east of Singapore.

The Director of ISF, Chris Horrocks, explained the industry's position and concluded by saying:

«Let us hope that we do not have to wait for loss of life or a major environmental catastrophe before fine words turn into effective action against these robbers. The coastal states must not allow themselves to hide behind legal niceties about jurisdiction outside local territorial waters. Ships' crews deserve better protection than they are getting at present in this dangerous area».

Electronic Charts can improve safety at sea

Better technology on the ship's bridge, such as electronic charts (ECDIS) and integrated navigation, stands to improve safety and economy, and to reduce human error in stressful or tedious situations. Advanced technology is widely available but its formal introduction has been hindered by legal uncertainties, resistance to change in ship-handling traditions and obstacles facing the agencies that will provide needed support technology (e.g., digital charts), policies, and regulations. Recent publicity surrounding hazardous cargo loss spurs the maritime transportation industry to adopt improved technology as a preventive measure for safety and protection of the marine environment.

The Woods Hole Oceanographic Institution's Marine Policy Center is coordinating a project that will support the evaluation of ECDIS Provisional Performance Standards adopted by the International Maritime Organization in 1989 and scheduled to take effect in 1993. The standards-setting process in this instance provides focus and initiative to the overall development and delivery of the ECDIS technology system, internationally. The ECDIS Test-Bed Project includes virtually all major U.S. participants on the ECDIS technology scene and it is attracting increased international interest as well.

With the assistance of HELMEPA the ECDIS project was recently presented to the greek shipping community by Dr. A. Gaines director of the marine policy center of Woods Hole Oceanographic Institution, who explained the three-year efforts to assemble an ECDIS that meets or exceeds IMO standards.

The experimental ECDIS unit which will undergo sea-trials later in 1992, will display IHO DX-90 digital charts; display and track a ship's position, in true or relative motion, course-up or north-up; perform various navigation and route-planning functions; provi-

de full radar and ARPA target overlay in proper register; update charts automatically; and integrate certain information from a ship's sensors. Funding to date has come from the U.S. Coast Guard, Exxon Shipping Company, AT & T, API, MSRC, and the Australian Hydrographic Office. Other support is coming from the Radio Technical Commission for Maritime Services, NOAA, Raytheon Marine Company, and COMSAT Maritime Services. Approximately 2/3 of the needed dol. 2.5 million has been obtained so far, while a number of member companies of HELMEPA are interested to fund a portion of this worthwhile project.

Record participation in Posidonia '92

More than 600 firms from 35 countries have so far booked space in Posidonia '92, the 13th of these bi-annual maritime exhibitions to be held at the Piraeus Exhibition Centre between June 1-5, 1992.

About 400 more companies are in the process of negotiating their space bookings and extra space is being taken over next door to the exhibition building.

14 national booths have already been planned and more are being negotiated. It seems that the 1990 record of 16 national booths may be surpassed, in spite of the fact that some of the former eastern bloc countries will not be participating.

Germany, Japan and South Korea will be making an impressive appearance, as will Britain, France the USA, the Netherlands and Singapore.

The Greek presence will be a forceful one with Greek exhibitors displaying their own products and services, many of them in the field of research and management systems.

There is considerable interest too in the Posidonia Forum which is an important feature of the exhibition and will be held on Thursday June 4th. Only exhibitors can participate together with personalities who will be invited directly by the organisers.

Foreign exchange from shipping

Foreign exchange earnings from shipping were about the same in 1991 as they were in 1990, amounting to US dollars 1.773,2 million compared to \$ 1,761.9 in 1990 — an increase on only .06%. This is attributable to reduced earnings in December 1991 of \$ 171 million compared to \$ 184.9 million in December 1990.

Eleusis Yards go to Lelakis

According to the latest reports, the executive board of the Commercial Bank has decided to sell the Eleusis Shipyard on longterm credit to shipowner, Mr. Anthony Lelakis.

The buyer will pay 9.3 billion drachmas in instalments, of which 6.3 billion will be for the installations and the enterprise and 3 billion for the real estate. Payment will be over nine years with a three year period of grace. The price, however, will be calculated in US dollars on the day of signature of the agreement and the buyer will pay the interest at Libor plus 1 per cent.

This arrangement has been made in order to comply with the requirements of a \$ 30 million loan owing to Mitsubishi and contracted by the Bank's previous administration on behalf of the yard, with a government guarantee. The buyer has undertaken to keep on the personnel, numbering about 2.000.

The only condition set by Mr. Lelakis is that the workers of the yard would accept the above sale contract.

The new «Royal Odyssey»

Royal Cruise Line, a subsidiary of Norway's Kloster, has added a new cruise ship to its fleet: the «Royal Odyssey».

The vessel was acquired from Royal Viking Line and converted in Singapore at a cost of \$ 20 million. It is a



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

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

28,000 grt. ship with 410 cabins, accommodating 765 passengers and with a crew of 400.

The «Royal Odyssey» is already sailing on cruises from Singapore to the Seychelles, the Maldives, Madagascar, Tanzania and Kenya.

The company's other two ships, the newly built «Crown Odyssey» and the «Golden Odyssey» will be operating cruises in the Mediterranean and the North Sea in the spring.

A compromise solution for the fate of old tankers

The working group of the IMO Marine Environment Protection Committee agreed on compromise proposals that permit older tankers to remain in service up to an age of 30 years.

According to secretary-general of the International Maritime Organisation William O'Neil, the successful conclusion to the recent MEPC meeting in London to amend the marine pollution convention, satisfied the vast majority of delegates at this crucial meeting.

Mr. O'Neil added that discussions over the position of the existing tanker fleet resulted in regulations which mean that existing ships can live out their lives.

Much will, however, depend on the reaction of the shipping industry to the enhanced inspections and the improved maintenance that these regulation presuppose.

New design decisions

Regarding decisions concerning the design of new tankers, the MEPC five-day meeting produced the double-hull regulations, while the mid-deck design has been accepted as an equivalent and the way has been left open for any further designs that will offer equivalent protection of the marine environment.

BIMCO to host secretariat of the maritime security council (Europe)

In July 1991, following a substantial increase in drug seizures in a number of key European ports, the G7 Heads of States urged the international transport industry to take an active part in the fight against ille-

gal drug trafficking. The Board of Governors of the US Maritime Security Council (MSC), on which BIMCO has a seat, consequently decided to support the establishment of the Maritime Security Council (Europe).

The MSC (USA), which was formed in 1988, is exclusively devoted to the prevention and interdiction of drug smuggling and stowaways on commercial vessels. The Council has worked closely with the US Customs on the Sea Carrier Initiative Program and the Super Carrier Program.

The purpose of the MSC (Europe) will be basically the same as that for the MSC (USA), and will act as a clearing-house for the ongoing exchange of information among members, and work closely with the Customs services, the Immigration and other governmental agencies and nations which deal with commercial vessels and the problems related to the illegal drug trafficking and the prevention of stowaways hiding on board the vessels - often carrying illegal substances.

The announcement to establish the MSC (Europe) has been well received by the authorities and an agreement in principle has been reached, whereby BIMCO will host the Secretariat of the Council.

BIMCO has been involved in Working Groups under the auspices of the Customs Cooperation Council which has been assigned by the G7 Heads of States to produce guidelines and recommendations to combat illegal drug trafficking. BIMCO's participation in the Working Groups has ensured that owners' viewpoints have been heard. Nevertheless, the Organisation feels that there is an urgent need for the MSC (Europe) to start its work in close contact with the MSC (USA).

A seminar on the subject followed by a meeting to establish the MSC (Europe) will be held in London on 6-7 April, 1992.

The experience of the MSC (USA) has shown that co-operation between the industry and the authorities is the key to success. BIMCO has therefore urged its owner members to participate in the London meeting and to become members of the MSC (Europe), taking an active part in formulating the future co-operation to fight illegal drug trafficking on board merchant vessels.

International

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

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

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Anangel — American continues successful stride

The Board of directors of Anangel - American Shipholdings Limited announced the results of the Shareholders' votes at the Extraordinary General Meetings held on 28th February, 1992, during which they voted to make the Company perpetual and to broaden its borrowing and investment powers, placing it in a position to compete equally with its industry peers.

Following the successful outcome of the votes, the Board of directors have elected to proceed with exercising the company's option to acquire the newbuilding contracts for the three capesize bulk carriers of 160,000 dwt tonnes placed at the Hyundai shipyard in Korea by Anangel Shipping Enterprises.

The Board of directors also reported that the company operated successfully during the first half of fiscal 1992, increasing profit from shipping operations, before depreciation, to US\$ 17,173,000 or US\$ 1.06 per share, as compared with US\$ 16,637,000 or US\$ 1.02 per share, in the corresponding period in 1990.

In accordance with the Company's policy, the Board of directors approved the payment of the interim

dividend of US\$ 0.50 per share payable on April 1, 1992 to shareholders of record March 16, 1992.

Greek law office in Moscow

From January 1992, Vgenopoulos & Partners established an associate law practice office in Moscow providing local and foreign clients with domestic and international legal services, mainly in the fields of investment, finance, commercial, patents, trademarks, corporate and banking law.

The rapid developments in the political system and economy of the Commonwealth of Independent States are making Moscow the commercial metropolis of a new vast market and call for services meeting international business standards.

The full style of the Moscow office is:

Vgenopoulos & Partners (Moscow)

Kutuzov av. 2/1

Ap. 501

Moscow, Russia

Tel: 095-2432 501

Tlx: 411654 LOTOS SU

Fax: 095 - 2430 164

Lawyer in charge: Mr. Boris Megrelishvili

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

CONTACT:

* (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

DIRECTORS & A.O.H. TEL:
7766585 - CAPT JOHN GOROS
5641459/5640997 - STEVEN SIM
4661925 - ANNA YEO
4591586 - ANTHONY FONG



* (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

* (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

* (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

* (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

* SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS

* APPOINTED SURVEYORS FOR:

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ABIN Ο'ΙΛ ΤΡΕΠΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
Α'ΑΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΑΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΤ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408

ΑΙΟΛΙΚΗ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΓΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΓΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΓΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΤΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20980
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	36484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10850
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΒΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	84	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΑΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΚΚΙΝΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'ΟΜΦ	76	13633

πρ. «ΤΣΚ Μέλοντυ»
προς Χόγκκ 'Αϊλαντ 5/1
ε. Νιούκαστλ 29/12
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
προς Ιντσόν 12/1
ε. Ιντσόν 14/1
προς Ινδονησία 27/12
προς Ζανγκχάι 31/12
προς Μίνα Καμπούς 28/1
προς Ταμπόκο 8/1
α. Ν. Ορλέαν 18/1
α. Κεητάν 14/1
προς Ιαπωνία 21/1
μεταφορές Πάτρας
α. Σάο Φραντίσκο 23/1
πρ. «Μαροθών»
προς Κασσιούγκ 25/12
προς Μανίλα 17/1
α. Τσιμπα 15/1
ε. Τσιμπα 24/1
προς Κοβένας 19/1

ε. Πόρτο Μπολιβάρ 28/1
δ. Παναμά 11/1
προς Τεργέστη 26/1
ε. Γκουαγιακούιλ 23/1
ε. 'Αλμπαρκε 28/1
προς Ν. Κορέα 4/1
προς Ιαπωνία 1/1
προς Φουτζέρα 1/1
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ν. Ορλέαν 26/1
α. Πόρτ 'Αλμπερ 31/12
προς Ιαπωνία 20/1
ε. Φουτζέρα 17/1
προς Χονγκκόνγκ 18/1
ε. Τάραντα 29/12
ε. Αμβέρσα 1/2
πρ. «Orsola B.»
προς Φριμάντλ 24/1
προς Βουβόη 30/1
ε. Πειραιά 20/11
αργεί Πειραιά
προς Αίγυπτο 28/1
ε. Κνήμ 26/1
προς Κεητάν 26/1
προς Σιγκαπούρη 20/1
προς Ταμπόκο 4/1
προς Μπαγκκόκ 29/1
υπό ναυπήγηση
προς Μαρακάιμπο 14/1
α. Κασσιούγκ 20/1
προς Ντάρμπαϊν 21/1
προς Ρίταρσεν Μπαϊ 28/1
ε. Σύρο 24/1
πρ. Χόγκκ Κόγκ 19/1
ε. Τζέντα 6/1
πρ. Βαλτιμόρη 6/1
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 23/1
πρ. Κέλαγκ 19/1
πρ. Κίνα 9/1
ε. Αμβέρσα 30/1

ε. Καλουντμπορκ 28/1
προς Χάμπτον 16/1
ε. Μπαράκουλ 24/1
α. 'Ακονα 20/1
πρ. Βανκούβερ 20/1
ε. Μακίνο 27/1
πρ. Σιγκαπούρη 13/1
πρ. Γιοκχάμα 11/1
ε. Πόρτ Κέλαγκ 16/1
ε. Χονγκκόνγκ 23/1
πρ. Μπουαί 15/1
ε. Μπαγκκόκ 13/1
ε. Κεητάν 30/1
πρ. Κοτοναύ 10/1
πρ. Σουραμπάνια 19/1
α. Ν. Ορλέαν 18/1
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 5/1
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 20/1
πρ. Ιντσόν 9/1
πρ. Σοβάνα 20/1
πρ. Γιαντάι 24/1
πρ. Πακιστάν 2/1
πρ. Χονγκκόνγκ 1/2
α. Νιούκαστλ 6/1
πρ. Τσιτσούγκ 26/1
πρ. Αμβέρσα 25/1
α. Γιβραλτάρ 28/1
πρ. Χουαλιάν 24/1
πρ. Κίνα 26/1

ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΟΛΕΩΝ	76	26275
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΡΑΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328
ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648

ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	65	8344
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	35001
ΑΣΗΜΙΝΑ	78	8837
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	81	30500
ΑΣΚΟΝΑ	70	13363
ΑΣΛΕ'Υ	74	13633
ΑΣΤΥΡ	70	17485
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΤΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΔΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΖΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	85	1423
ΒΑΖΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΖΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986

ε. Μακίνο 20/1
ε. Κομά Μπαϊ 1/1
πρ. Μομπάσα 17/1
ε. Μπαγκκόκ 6/1
ε. Μαντρίμα 15/1
α. Βανκούβερ 24/12
ε. Λειξόες 21/1
α. Αλεξάνδρεια 26/1
α. Λε Χάβρη 21/1
ε. Σηάτλ 25/1
α. Ντάρμπαϊ 3/1
α. Σαν Λορέντζο 20/1
ε. Τζέντα 30/12
επισκ. Γιοκχάμα 23/1
ε. Σιγκαπούρη 26/12
στη Σιγκαπούρη 1/1
πρ. Κασσιούγκ 21/12
ε. Κινούρα 11/1
πρ. Λισαβόνα 21/1

πρ. Βενετία 29/1
ε. Μ. Μαγκάνουϊ 20/1
πρ. Χάμπτον 18/1
πρ. Κασίμα 13/1
πρ. Χαλκίδα 11/1
ε. Ν. Ορλέαν 21/1
ε. Οδίσσος 14/1
πρ. Ιαπωνία 19/1
πρ. Καναδά 27/1
πρ. Σαν Χουάν 10/1
α. 'Ιμνιγκου 13/1
πρ. 'Αντεν 10/1
πρ. Αρούμα 13/1
πρ. Μπρίντιζ 3/1
πρ. Ρίο Χάινα 21/1
πρ. Αμβούργο 18/1
ε. Φουτζέρα 28/1
πρ. Ταϊλάνδη 14/1
πρ. Πούντα Κορντόν 19/1
πρ. Χιόστον 23/1
πρ. Πούντα Κορντόν 23/1
υπό ναυπήγηση
πρ. Κίνα 21/1
στο Ζανγκχάι 31/1
πρ. Κίνα 4/1
πρ. Αργεντινή 22/1
ε. Κολούμπα Ρίβερ 23/1
πρ. Πρέβεζα 21/1
πρ. 'Οκλαντ 26/1
ε. Καζαμπλάνκα 3/1
μεταφορές Ρεθύμνου
πρ. ΗΠΑ 21/1
πρ. Λός 'Αντζελες 21/1
ε. Βενετία 20/1
πρ. Νταμπέρ 24/1
πρ. Κέλαγκ 22/1
πρ. Βανκούβερ 14/1

πρ. Αγκόλα 2851
πρ. Πειραιά 17/1
α. Ν. Ορλέαν 25/1
πρ. Κολούμπα 20/1
α. Μπαντρά Αμπά 20/1
α. Γδύνια 11/1
πρ. Κριστομπαλ 23/1
πρ. Λός 'Αντζελες 22/1
ε. Μπωμόντ 22/1
ε. Αμβέρσα 21/1
α. 'Ιμνιγκου 27/1
α. Ν. Ορλέαν 20/1
πρ. Σαβόνα 26/1

πρ. Ντουμπάϊ 8/1
ε. Λας Μίνας Μπαϊ 23/1
ε. Νιζάμα 18/1
πρ. 'Ανναμα 9/1
πρ. Ν. Ορλέαν 29/1
πρ. Γιοκχάμα 14/1
ε. Σαν Λορέντζο 21/1
πρ. «Νόξος Ρήφερ»
πρ. Ιταλία 25/1
α. Μπρέμεν 24/1
ε. Σιγκάγκ 24/1
πρ. Μπουλόν 23/1
αργεί Πειραιά
ε. Ν. Ορλέαν 24/1

α. Ν. Ορλέαν 12/1
ε. Αμβέρσα 29/1
πρ. Θεσσαλονίκη 23/1
α. Πειραιά 20/1
πρ. Πειραιά 1/2
πρ. Βόλο 28/1
πρ. Ιλιτσέβα 25/1

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
BIBB M.	78	1800
ΒΟΛΟΣ I.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30087
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΛΙΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19980
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40850
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62585
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37681
ΔΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	73	10227
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	38800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΡΑΣΤ ΧΟΟΥΠ	70	30861
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935

υπό ναυπήγηση
α. Ν. Ορλέανη 17/1
α. Ν. Ορλέανη 15/1
προς Τσιότσια 20/1
μεσογειακές μεταφορές
προς Βόλο 7/1
προς Νίκαια 23/1
αργεί Πειραιά
προς Ν. Κορέα 24/1

μεσογειακές μεταφορές
προς Κόστα Ρίκα 18/12
προς Ναπέρ 26/1
α. Κωνσταντίνος 22/1
μεταφορές Φουτζέρας
προς Κανακάλε 30/12
προς Ηγουμενίτσα 20/1
α. Στεφανίδη 21/1
στη Φουτζέρα (αποθήκη)
προς Βαντί Φείραν 27/1
ε. Σουέζ 19/1
ε. Πόρτ οφ Σπαίν 27/1
επισκ. Γκουαγιακούλ 31/1
στο Χάμπτον 25/1
ε. Ν. Ορλέανη 27/1

α. Χιούστον 8/1
ε. Ταμπόκο 5/1
επισκ. Βερακρούξ 22/1
προς Μανζανίλο 24/1
α. Ν. Ορλέανη 19/1
προς Ν. Ορλέανη 10/1
προς Γκουαγιαμάς 12/1
ε. Μόγκλα 14/1
επιπλήθη Έλληνες
προς Π. Καντόν 13/1
αργεί Πειραιά
προς Γκάνδη 24/1
προς Κόλπο ΗΠΑ 29/1
προς Αϊόι 25/1
προς Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 28/12
προς Σάντος 18/1
ε. Ακαμπα 27/1
προς Σκώ 30/12
προς Ινσάν 10/1
προς Ποντιανάκ 25/1
προς Βερμούδα 17/1
προς Σέτε 19/1
α. Ντάρμπαν 13/1
α. Ρόττερνταμ 4/1
προς Κορέα 27/12
ε. Παρανάγουα 7/1
ε. Μπιλμπάο 29/1
προς Καζαμπλάνκα 23/1
προς Σουέζ 28/1
προς Αλεξάνδρεια 24/1
προς Σκίνα 25/1
α. Τζουαίμα Τέρμ. 14/1

ε. Ντομπάι 25/10
μεσογειακές μεταφορές
προς Κασίμα 9/1
α. Ντάρμπαν 4/12
προς Σάρροχ 19/1
ε. Μπανγιούλ 11/1
προς Αρούμπα 25/1
α. Δαμπίττα 11/1
α. Βενετία 14/1
προς Μπέιζον 20/12
α. Κανάτσι 15/1
στη Βηρυτό 23/1
ε. Τζέντα 27/12
μεσογειακές μεταφορές
ε. Σαγκάη 14/12
ε. Βαρκελώνη 23/1
προς Κασσιόυγκ 27/12
ε. Ντουεντίν 23/1

αργεί Βασούρα
προς Βομβάη 1/2
α. Τζουαίμα Τέρμ. 10/12
προς Ιαπωνία 13/1
πρ. «Ελλά»
προς Βρέμη 25/1
προς Κεμπέκ 17/1
προς Τρίπολη 30/12
προς Βραζιλία 19/1
προς Μπερκελχάβεν 28/1
προς Ιρλανδία 21/1
προς Τζέντα 25/1
προς Μυτιλήνη 11/1
ε. Πειραιά 24/1
αργεί Πειραιά
επισκ. Λισσαβώνα 30/1
μεσογειακές μεταφορές
προς Πειραιά 11/1
προς Κασίμα 8/1
προς Κίνα 29/1
προς Σιρία 15/12
ε. Βρέμη 30/1
προς Τουάπες 29/1
ε. Φουτζέρα 9/1
προς Μουρικό 7/1
πρ. «Πρίμας»
ε. Λισσαβώνα 28/1
προς Ιαρία 12/1
ε. Πειραιά 14/1
προς Αυστραλία 8/1
προς Πόρτ Κάιερ 22/1

ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10008
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57180
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ZANET	66	4503
ZANNH	81	22857
ZEYS	71	87687
ZHNQ	81	23100
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	18471
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32485
ZINI	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΡΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12680
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9988
ΘΕΟΜΩΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΣΟΝ ΓΚΛΟΥΡ	69	12840
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΤΑΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9984
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΦΙΓΕΝΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247180
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247180
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ- ΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ	78	21122
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34087
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ	68	22836

προς Μπαγκκόκ 5/1
προς Αλταμίρα 7/12
προς Μανασούς 23/1
προς Παρανάγουα 28/1
α. Πειραιά 28/1
προς Άπυ Ανατολή 10/1
προς Μαλαισία 13/1
προς Αφρική 3/1
προς Ευρώπη 16/1

ε. Αμβέρσα 29/1
προς Μπαγκκόκ 14/1
α. Γιούροπορτ 9/1
προς Ρίτσαρντ Μπρίν 3/1
ε. Χόγκ Κόγκ 30/1
προς Τερζέστη 28/1
προς Κολόμπο 19/1
προς Χάλιφα 25/1
προς Σιγκαπούρη 21/1
προς Νάπολη 24/1
προς Γιοκχάμα 22/1
προς Μπουσάν 31/1
προς Λάγος 19/1
επισκευές Χιούστον 31/1
α. Χόγκ Κόγκ 22/1
προς Αμπόν 31/12
ε. Δεμεράρα 18/1
προς Χιούστον 9/1
προς Τουμπάρδο 19/1
ε. Πειραιά 24/12
προς Λος Άντζελες 21/1
προς ΗΠΑ 22/1
προς Ντουάλα 25/12
προς Ματαούρα 24/12
προς Γιοκχάμα 28/12
προς Κωνσταντίν 24/1
προς Τουμπάρδο 25/12
προς Β. Θάλασσα 26/1
ε. Γιούροπορτ 31/1
προς Μπουσάν 20/1
μεσογειακές μεταφορές
επισκευές Πειραιά
προς Ελλάδα 25/12
στη Κωνσταντίν 18/1
προς Αμβούργο 21/1
α. Ν. Ορλέανη 11/1
προς Αλμαμπάνα 9/1
προς Γδύνια 17/1
μεσογειακές μεταφορές
α. Γιβραλτάρ 22/1
α. Αλεξάνδρεια 23/1
ε. Ινσάν 15/1

προς Ελλάδα 30/1
α. Σαν Φραντσκο 7/1
α. Πόρτ Σουάν 28/11
προς Σέμπο 28/1
προς Χοντίντα 10/1
ε. Λε Χάβρη 29/1
α. Ν. Ορλέανη 21/1
ε. Ν. Ορλέανη 25/1
προς Οδησσό 3/1
πρ. «Staccato»
προς Αλγέρι 17/9
προς Σακλίντε 8/1
α. Τζουαίμα Τέρμιν 7/1
α. Ρας Τανούρα 26/1
α. Ν. Ορλέανη 30/12
ε. Αμβούργο 1/2
προς Ιαπωνία 23/1
α. Λούπ Τέρμιν 20/1
α. Λούπ Τέρμιν 2/1
Θέση 34.35 Β, 125.50 Α 1/2
α. Λίβερπουλ 29/1

α. Τζουαίμα Τέρμ. 22/1
πρ. Κασσιόυγκ 16/1
ε. Κόμπε 18/1

α. Μπωμόν 17/1
ε. Τακόμα 22/1
ε. Ρόττερνταμ 31/1
α. Βενετία 23/1
ε. Σιγκαπούρη 1/1
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 23/1
πρ. Σάντος 15/1
ε. Πειραιά 23/1
ε. Τζουμπάι 28/1
πρ. Πασίρ Γκουιντάνγκ 22/1
μεσογειακές μεταφορές
πρ. Σέρια 11/1
ε. Μεξικό 25/1
α. Βανκούβερ 28/1
ε. Βρέμη 27/1
πρ. Τουρκία 14/1
πρ. «Μαίστρος»
πρ. Δ. Αφρική 23/1

ε. Φουτζέρα 3/10
πρ. Ιταλία 27/1
πρ. Μπ. Αμπάς 7/12
πρ. ΗΠΑ 25/1
πρ. Βομβάη 20/1
α. Βανκούβερ 3/1
α. Σιγκαπούρη 24/1
α. Ν. Γουέστμινστερ 28/1
α. Χοντίντα 23/1
πρ. Τουμπάρδο 12/1
πρ. Γαλλία 27/1
ε. Ρόττερνταμ 18/1
ε. Λισσαβώνα 24/1

ΚΟΝΚΕΙΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (6.)	80	19882
ΚΟΡΙΑΝΑ (6.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (6.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (6.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (6.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18184
ΚΡΗΤΗ (6.)	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (6.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (6.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (6.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΔΙΝΗ (6.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (6.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (6.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (6.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (6.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (6.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (6.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (6.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (6.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (6.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (6.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (6.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (6.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (6.)	74	67289
ΚΥΘΝΟΣ (6.)	71	17355
ΚΩΣ (6.)	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (6.)	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (6.)	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΓΚΑΣΥ (6.)	71	118865
ΛΕΝΙ (6.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (6.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	95005
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (6.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (6.)	70	17485
ΜΑ'Ι'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (6.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΝΑ	77	30283
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (6.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (6.)	70	51802
ΜΑΡΙΑ ΚΑΛΛΙΚΗ	79	10620
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14080
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (6.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (6.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (6.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (6.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ	70	25108
ΜΑΡΙΝΑ (6.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (6.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100

προς Κολόμπο 14/1	
προς Ιαπωνία 15/1	
προς Θεσσαλονίκη 23/1	
ε. Χόμπτον 22/1	
ε. Σουέζ 31/1	
προς Ινδονησία 8/1	
προς Καλλάο 23/1	
προς Σιγκαπούρη 8/1	
α. Μπιλμπάο 17/1	
προς Πειραιά 24/1	
προς Κωνσταντίνζα 29/1	
προς Γέλα 19/1	
ε. Βηρυτό 22/1	
α. Φος 8/1	
προς Παρί 12/1	
προς Γιβραλτάρ 25/1	
προς Ρίο Ιανέιρο 27/1	
προς Χάργκ 17/1	
προς Λιβύη 11/1	
α. Φιουμσίνιο 28/12	
α. Ταρραγκόνα 28/1	
προς Ιράν 20/1	
ναυπηγ. Νανκαϊκή	
ε. Άσταντ 28/1	
δ. Παναμά 2/1	
ε. Ρότερνταμ 31/1	
προς Ταϊβάν 13/1	
προς Περσικό 30/1	
προς Μιλάδο 26/1	
α. Ρας Τανούρα 28/1	
α. Νταμάρ 17/1	

προς Ραμπή 30/1	
ε. Δρέπανον 27/1	
προς Ντουάλα 29/12	
επιβλήθη διάδωση	
προς Ταϊβάν 28/12	
προς Ιταλία 17/1	
προς Κόλπο ΗΠΑ 8/1	
προς Πειραιά 21/9	
ΕΤΑ Κωνσταντίνζα 4/2	
ε. Μπρούνοβιτς 29/1	
ε. Κων/πολη 27/1	
ε. Τζέμπελ Άλι 29/1	
ε. Πειραιά 22/1	
προς Κωνσταντίνζα 26/1	
προς Σαταχί 19/1	
α. Χόγκ Κόγκ 20/1	
προς Ιαπωνία 28/12	
α. Μανίλα 21/11	
προς Π. Καμπέλο 22/1	
προς Μουρόραν 13/1	
προς Ιρλανδία 27/1	
ε. Γκντάνσκ 24/12	
επισκευές Πειραιά 20/8	
στη Βασίλα	
ε. Δουκέρκη 22/1	
στο Κάρτσι 20/1	
ε. Άσταντ 28/1	

ε. Πόρτ Κέλαγκ 24/1	
ε. Σ. Λούι ντι Ρόν 28/1	
προς Ρότερνταμ 29/1	
προς Τζέντα 24/1	
α. Σαλβαντόρ 24/1	
στο Κάρτσι 3/2	
ε. Βανκούβερ 25/1	
προς Βραζιλία 28/1	
ε. Κολόμπο 26/1	
ε. Κωνσταντίνζα 15/1	
προς Κήλαγκ 21/12	
προς Ινδία 10/1	
προς Οδησσό 23/1	
ε. Μίλφροντ Χάβεν 26/1	
δ. Γιβραλτάρ 30/12	
ε. Πειραιά 27/1	
προς Τόκιο 8/1	
προς Κίνα 22/12	
προς Κίνα 31/1	
προς Ν. Κορέα 4/1	
ε. Ν. Ορλεάνη 25/1	
προς Ιράν 27/1	
α. Καρταγένα 28/12	
πρ. «Crystal King»	
α. Άκαμα 25/1	
προς Πόρταγκρόν 23/1	
προς Ιταλία 23/1	
στη Τζέντα (αποθήκη)	
προς Αλγερία 10/12	
προς Οκινάουα 18/1	
πρ. «Αρεθούσα II»	
προς Δ. Αφρική 7/1	
προς Νοβοροσίσκ 18/1	
ε. Μάντρε ντε Νέους 24/1	
επισκευές Ναυκασάκι 1/2	
προς Μπιντό 13/1	
προς Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 15/1	
προς Πειραιά 22/1	
α. Ν. Ορλεάνη 3/1	
α. Αλεξάνδρεια 22/1	
προς Ρίβα 30/12	
ε. Σιγκαπούρη 28/1	
πρ. «Ming Jade»	
α. Πειραιά 22/1	
προς Τασιμπάνα 21/1	
ε. Ντιούμπαν 28/1	
προς ΗΠΑ 12/1	
προς Ρίσαρντς Μπαί 23/12	
προς Κανακάκι 28/1	
προς Πειραιά 27/1	
προς Κίνα 4/12	

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (6.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5785
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΑΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (6.)	83	32029
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΟΣ	79	11633
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5785

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (6.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΛΟ'ΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΡΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (6.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (6.)	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (6.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (6.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (6.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (6.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (6.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (6.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (6.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (6.)	83	30884
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΒ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΒ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΒ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΒ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΒ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (6.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (6.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝΗ (6.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ	86	35600
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (6.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (6.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (6.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (6.)	91	53000

ε. Κωνσταντίνζα 12/1	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
ε. Ν. Ορλεάνη 7/1	
ε. Π. οφ Σπείν 14/1	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Ν. Ορλεάνη 11/1	
ε. Βαλτιμόρη 27/1	
προς Ν. Ορλεάνη 28/1	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Ν. Ορλεάνη 26/1	
ε. Ν. Ορλεάνη 13/1	
ε. Ν. Ορλεάνη 28/12	
α. Μασσαλία 20/12	
ε. Μπαρμάντος 13/1	
προς Γκούαντα 16/1	
αργεί Πειραιά	
προς Ακαγιούτλα 18/1	
ε. Ν. Ορλεάνη 9/12	
ε. Δεμερρά 1851	
προς Ν. Ορλεάνη 17/1	
προς Ν. Ορλεάνη 25/1	
ε. Κάστρις 28/1	
α. Ν. Ορλεάνη 22/1	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
προς Ν. Ορλεάνη 16/1	
ε. Τζέντα 18/1	
προς ΗΠΑ 29/1	
ε. Ραβέννα 20/1	
ε. Μπωμόν 18/1	
ε. Κορούνα 2951	
προς Αλεξανδρέττα 21/1	
ε. Α. Πετρούπολη 18/12	
προς Νιούκαστλ 12/12	
προς Ιταλία 28/12	
προς Νιούπορτ 25/1	
ε. Πειραιά 17/12	
υπεστείλε Νορβηγική	
ε. Πειραιά 26/1	
προς Τζέμπελ 22/1	
προς Τρομπέτας 25/1	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 21/1	
προς «Πορταλίτσα»	
μετασκευάζεται Πειραιά	
προς Ισιγκάκι 1/1	
προς Σιμόντο 22/1	
προς Γκνά 12/1	
ε. Σιγκαπούρη 25/1	
προς Μαυρίκι 20/1	

ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ Α' Τ' ΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945

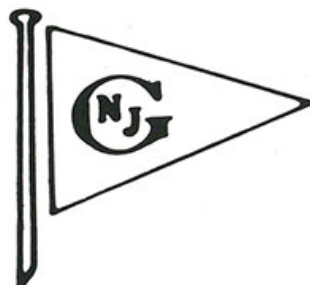
ε. Πειραιά 27/1
προς Ιταλία 28/1
προς Ισπανία 17/1
προς Ιταλία 27/1
ε. Ρουέν 27/1
προς Ν. Ορλεάνη 25/1
ε. Ρίγα 14/1
ε. Πειραιά 24/1
προς Σιγκαπούρη 13/1
προς Λάγος 6/1
προς Κίνα 11/1
προς Γιβραλτάρ 14/1
προς Φουτζέιρα 20/12
υπό ναυπήγηση
προς Νοβοροσίσκ 21/1
ε. Ν. Ορλεάνη 21/1
προς Ν. Ορλεάνη 8/1
α. Ταρακόντα 26/1
ε. Φρημάντλ 26/1
προς Άνω Ανατολή 20/1
α. Ρας Τανούρα 23/1

ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850

ε. Ρεσιφ 28/12
προς Περσικό 31/1
ε. Κολούμπια ρίβερ 22/1
α. Καζαμπλάνκα 20/1
προς Νοβοροσίσκ 24/1
δ. Πόρτ Σαϊντ 24/1
α. Ν. Ορλεάνη 24/1
στο Πόρτο Λιμόν 14/11
προς Πόρτο Μολιβάρ 27/1
προς Σαλέρνο 20/1
επισκ. Βανκούβερ 27/1
ε. Οναχάμα 19/1
ε. Μπουσόν 17/1
ε. Ν. Ορλεάνη 23/1
μεταφορές Περσικού
προς Ιαπωνία 27/1
α. Ν. Ορλεάνη 1/12
ε. Ν. Ορλεάνη 24/1
ε. Ρεϊνιόν 23/1
ε. Ρότερνταμ 29/1

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



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone: 4290640-9
Fax Chartering: 4290651
Fax S + P Deptm: 4290654
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

ΤΡΕ'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.).	71	109197
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).	76	30746
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΟΥΣΕΤ (κ.).	73	43867
ΤΡΕ'ΝΤ ΛΑ'Τ (κ.).	75	13567
ΤΡΕ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.).	76	13547
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.).	74	43867
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.).	72	79317
ΤΡΕ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.).	74	25394
ΤΡΕ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.).	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.).	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.).	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.).	77	10763
ΤΡΟ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).	74	11644
ΤΣΑ'ΚΟΦΣΚΥ (κ.).	76	8057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.).	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ).	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.).	77	40059
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	10059

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.).	77	20808
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.).	76	8059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.).	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.).	72	13890
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.μ.).	68	44663
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.7)	70	9243
ΦΙΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΙΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).	68	13580
ΦΛΑ'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.).	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.).	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.).	72	16398
ΦΛΕΤΣΙΑ (μ.).	74	18907
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.).	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.).	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.).	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.).	78	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.).	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.).	80	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.).	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.).	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.).	73	17918
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.).	77	11249
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.).	68	15809
ΦΡΗ ΠΙ'ΓΣ (μ.).	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.).	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.).	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.).	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.).	68	9342
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.).	73	5871
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.).	73	6879
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.).	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).	69	8085
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.).	70	1971
ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.).	80	2176

επωλήθη αλλοδαπούς		
ε. Κολομπίνα Ρίβερ 24/1		
προς Χόμπτον 14/1		
προς Ιαπωνία 29/12		
προς Ρότερνταμ 27/1		
ε. Σιγκαπούρη 28/12		
προς Φουτζέιρα 4/11		
προς Σαλίνα Κρούς 16/1		
προς Τουμπάρδο 12/1		
ε. Αίν Σούκνα 20/12		
ύψωσε κυπριακή		
προς Σιγκαπούρη 14/1		
ε. Λίβερπουλ 1/2		
ε. Ντουάλα 20/12		
προς Μπ. Αμπάς 25/1		
προς Μπ. Αμπάς 25/12		
επωλήθη Έλληνες		
ε. Κωνσταντίνου 6/12		
προς Ντουμπί 19/1		
ε. Κόπερ 3/1		
ε. Ιντσόν 25/1		
ε. Χάμπτον 28/1		
α. Μπαλμπό 7/1		

α. Μάρτις Πόιντ 4/1		
προς Μπ. Χομνί 2/1		
προς Καζαμπλάνκα 23/1		
προς Χερσώνα 21/1		
α. Πειραιά 28/1		
διάλυση Μπαγκλαντές		
προς Πόρτο Εμπδόκλε 15/1		
επωλήθη Έλληνες		
δ. Γιβραλτάρ 28/1		
προς Λέγκχορν 12/1		
ε. Ιντσόν 5/12		
α. Τζουμπάι 29/1		
προς Κούβα 23/1		
α. Υμουίντεν 26/1		
α. Ν. Ορλεάνη 23/1		
προς Νοβοροσίσκ 24/1		
προς Κόλπο ΗΠΑ 26/1		
α. Ν. Ορλεάνη 11/1		
α. Ν. Ορλεάνη 25/1		
στον Πειραιά 1/2		
προς Βέλγιο 3/1		
ε. Σάντος 13/1		
α. Σαγκάη 16/1		
ε. Κεητάουν 6/12		
στο Τζέμπελ Άλι 24/1		
επισκ. Πειραιά 10/1		
προς Τουρκία 10/1		
προς Χουάγκου 24/12		
προς Δ. ΗΠΑ 4/1		
προς Βίγκο 25/1		
α. Χάιφα 26/1		
προς Μπούγκο 15/12		
ε. Αμπτζάν 7/1		
προς Βάλβις Μπαι 9/1		
προς Ν. Κορέα 26/1		
ε. Γκαέτα 25/1		
προς Νικόσια 25/1		

ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.).	74	8741
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).	75	8413
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.).	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.).	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).	77	6680
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.).	88	4999
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.).	82	1500
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).	90	5288
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.).	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.).	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.).	80	2162
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.).	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.).	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.).	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.).	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΑΡΑΖΙΑ (κ.).	81	2172
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.).	73	6627
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.).	89	4999
ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.).	79	5205
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.).	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.).	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΖΙΦΙΚ (κ.).	90	5286
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.).	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.).	73	6863

ΧΑΒΑ'ΓΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.).	75	44698
ΧΑΒΑ'ΓΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.).*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.).	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.).	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.).	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.).	72	14986
ΧΑΡΙΚΑΙΑ (κ.).	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.).	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.).	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.).	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.).	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.).	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.).	72	19407
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (π.).	72	15948
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.).	72	10194
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.).	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.).	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.).	72	13437
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (π.).	77	15500
ΧΟΟΥΠ II (π.).	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.).	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.).	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.).	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.).	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Σ. (κ.).	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.).	79	12598
ΧΡΥΣΟΝΗΣ Σ. (κ.).	78	5386
ΧΩΚ (κ.).	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.).	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.).	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΝΤ (π.).	79	7386
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

προς Κριστομπάλ 27/11		
προς Παναμά 24/1		
ε. Σιγκαπούρη 24/1		
στο Κόρκυ (αποθήκη)		
προς Μπατάγκας 22/1		
προς Χάιφα 25/1		
ε. Καζαμπλάνκα 16/1		
α. Μοντεβιδέο 23/1		
προς Νταλντ 27/1		
α. Ντάρμπαν 20/1		
ε. Μοντεβιδέο 21/1		
προς Περσικό 24/1		
στο Κόρκ (αποθήκη)		
ε. Πόρτσμουθ 28/1		
προς Κούβα 1/2		
προς Τσακαμπόκο 28/1		
προς Βιλαγκασία 30/12		
προς Βαλπαράϊσο 17/1		
προς Τζέντα 18/1		
προς Π. Νουάρ 27/12		
προς Περσού 12/1		
α. Ντάρμπαν 10/1		
ε. Μπαγκκόγκ 13/11		
προς Τούρμπο 22/1		

προς Σιράχα 10/1		
προς Μομπάσα 22/1		
προς Βάρρι 30/12		
ε. Κουίγκντό 3/1		
α. Κεητάουν 25/1		
προς Ιαπωνία 23/1		
προς Καμπίντα 19/1		
προς Κόρπους Κρίσι 7/1		
α. Ντας Αϊλαντ 12/1		
επισκ. Πειραιά 31/1		
προς Νταρ ες Σαλάμ 25/1		
στο Κοτονού 19/1		
προς Αλγερία 28/1		
ε. Βηρυτό 27/1		
ε. Σχέιν 27/1		
προς Πότι 13/1		
ύψωσε ελληνική		
προς Ν. Υόρκη 26/1		
ε. Κίνουρα 20/1		
ε. Χιούστον 11/1		
ε. Χοντίντα 21/1		
ύψωσε ελληνική		
α. Βενετία 22/1		
ε. Φουτζέιρα 6/1		
προς Καζαμπλάνκα 22/1		
προς Β. Θάλασσα 29/1		
α. Πειραιά 6/12		
προς Ιταλία 23/1		
μετ. «Χρυσοβαλάντου»		
επισκ. Μπιζέριτα 4/1		
προς Μπαγκκόγκ 18/1		
προς Φουκέτ 19/1		
προς Αγ. Ευστάθιο 26/1		
ε. Κοτονού 9/1		
προς Δανία 13/1		
ε. Τερνούζεν 21/1		

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

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

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

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ

24ΩΡΟ

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

Η άλλη διάσταση στο χώρο του
**ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**

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

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

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

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



Ζητείστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Εγγύηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του
**ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεάν Αποσυρση
- Συμπεριλαμβανόμενες Ανταλλαγές
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο

ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

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

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Τώρα! και στο κέντρο της Ευρώπης σε ιδιόκτητη εγκατάσταση 5.000 τ.μ.

EUROTRUST S.A. BELGIUM

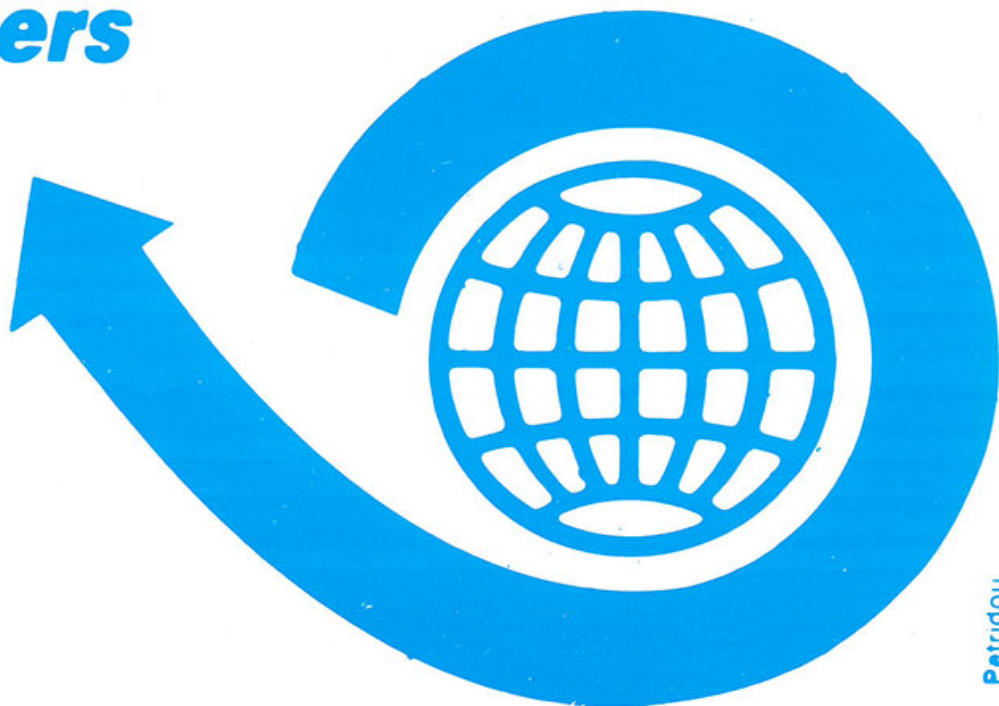
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou

**TAKE
CARE
TAKE
COVER
TAKE
THE ALL-IN-ONE
SOLUTION**



the swedish club

SVERIGES ÅNGFARTYGS ASSURANS FÖRENING

Göteborg
Int +46-31-63 84 00

Piraeus
Int +30-1-451 90 67

Hong Kong
Int +852-521 63 73/4