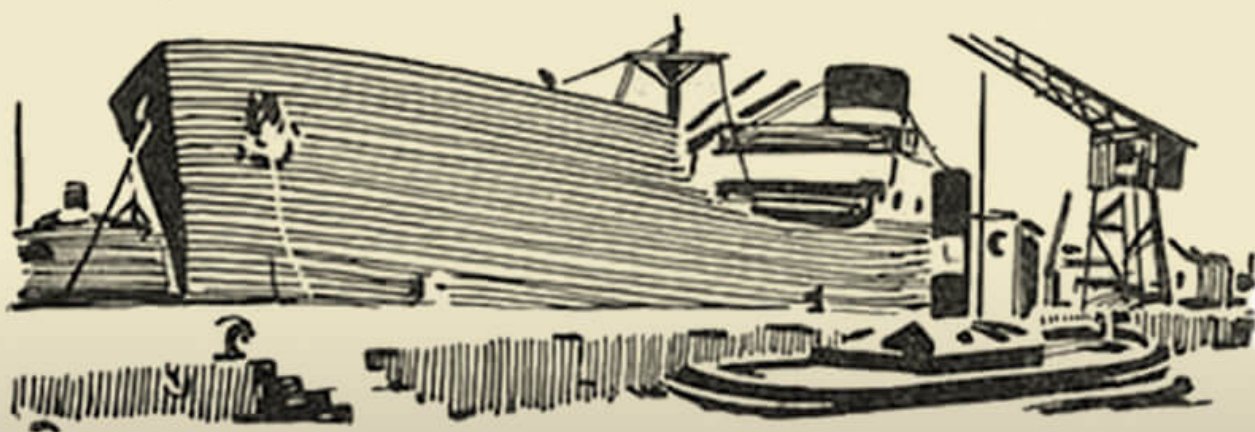


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Ιουνίου 1995

Αρ. Φύλλου 1415/1174

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΙΟΥΝΙΟΣ 1995
ΑΡΙΘ. 1415/1174
ΔΡΧ. 600
WITH ENGLISH
SUPPLEMENT



- Database for world's ships
- Η νέα Σύμβαση του 1995
- Ναυτιλίας ενδότερα



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

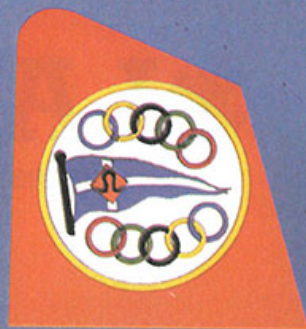
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4222880- 5
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 4222891

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

"The best safety on board is a well
trained and disciplined crew
under an efficient shore management"

Committed to Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.
Monte Carlo

AGENTS

OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.

London

SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.

Piraeus

— ONASSIS GROUP —



M/V «Frio Poseidon» – Built 1994 - 270,000 Cbft

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE
 FLEET SERVICES LTD
 FLAT 11
 43, LOWNDEN SQUARE
 KNIGHTSBRIDGE LONDON SW1X9JL
 ENGLAND
 TELEPHONE: 44-71-2595200
 FAX: 44-71-2356127
 TELEX: 8814125 A/B TRANS G

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

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD

HEAD OFFICE
 5, CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS/GREECE

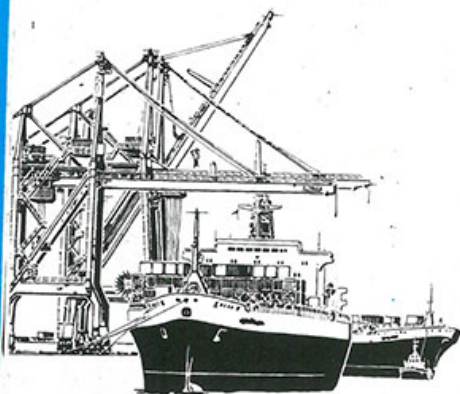
PHONES: 30-1-6852310-11-12
 6806759-60-61
 FAX: 30 - 1 6806762-63
 TELEX: 215947 - 216040 - 216054
 A/B LASK GR

HAMBURG OFFICE
 FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
 1, KLOPSTOCKSTRASSE
 P.O. BOX 500462
 D-2000 HAMBURG 50
 GERMANY
 PHONES: (40) 391433
 FAX: (40) 3303492
 TELEX: 2165378 FSC D

VIGO OFFICE
 SUFLENORSA S.A.
 C/ARENAL 104-8D
 36201 VIGO / SPAIN
 PHONES: (986) 224656/7
 FAX: (986) 430001
 TELEX: 83674 SFNS E

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΙΟΥΝΙΟΣ 1995

ΕΤΟΣ 64ο

ΗΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1415/1174

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

Ξ.Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών:

Τηλ. 4126095

Φάξ: 4123336

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:

Εσωτερικού ταχυδρομικώς Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

MONTHLY REVIEW OF SHIPPING

64th Year

Issue No. 1415/1174

June 1995

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (301) 4126 095

Telex: 21 2845

Fax: (301) 4123 336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

7 Ναυτιλίας ενδότερα.

15 Η πορεία της Ναυτιλίας
από την σκοπιά του Κομμίτη.

20 Η νέα Σύμβαση για το 1995.

25 Database for world's ships
Από τον κ. Χρήστο Ντούνη.

37 Database for world's ships
A new database system called "Seadata".

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

14 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

28 ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

32 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ:

Η υπόθεση του «Ικάρειαν Ρήφερ»

37 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

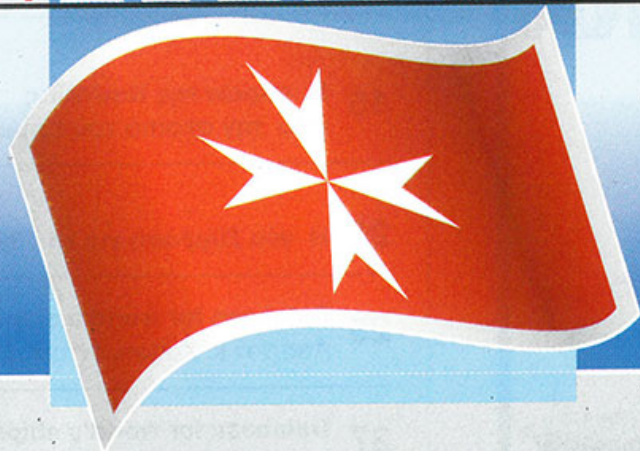
39 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

46 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

47 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

51 ENGLISH SUPPLEMENT

MALTA



A Success Story

Malta's drive towards consolidating its maritime expertise and seafaring traditions has been impressively successful. All sectors of maritime activity in Malta are co-ordinated by the Malta Maritime Authority which operates a comprehensive maritime centre, adequately supported by the right administrative, legal, fiscal, and infrastructural framework.

Recent results show that Malta's maritime success is being enjoyed by a wide spectrum of users from keen yachtsmen to Formula One offshore racers, and relaxing cruise liner passengers to Directors of multinational companies and ship owners.

With an efficient English-speaking workforce, a rich European island culture, state of the art

communications technology and full maritime facilities right at the heart of the Mediterranean, Malta offers a unique opportunity for business and pleasure.

Discover how you too can share Malta's maritime success. Send for your free literature/video today.

YES I would like more information about Malta's maritime success story. Please send a free:

- ☐ Brochure on the Malta Maritime Authority
- ☐ Brochure on Malta's Yachting Facilities
- ☐ VHS documentary entitled: "Malta - An Unbroken Maritime Tradition".

NAME: _____

POSITION: _____

COMPANY: _____

ADDRESS: _____



MALTA MARITIME AUTHORITY

Maritime House, Lascaris Wharf, Valletta VLT 01, Malta.

Tel: (+356) 250360 - 4, Fax: (+356) 250365

Απεργία και πενία συμβαδίζουν...

Είναι σε όλους γνωστό, ότι η έπαλξη αυτή έχει επί σειρά ετών υποστηρίξει με ζήλο την εξασφάλιση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, την πάταξη της μεσιτείας, την εξασφάλιση και βελτίωση της κοινωνικής ασφάλισης, τη διατήρηση των φορολογικών κινήτρων και φυσικά τη βελτίωση των συντάξεων των ναυτικών μας.

Σήμερα όμως, δεν μπορεί παρά να στηλιτεύσει με οξύτητα τις απεργιακές κινητοποιήσεις, οι οποίες μετά τους πρόσφατους σεισμούς, ήρθαν να πλήξουν βαθύτατα τον τουρισμό και γενικότερα την εικόνα που προσφέρει η χώρα μας στον έξω κόσμο.

Δεν πιστεύουμε ότι είναι υπερβολικό να διερωτηθεί κάθε καλόπιστος παρατηρητής, εάν είναι Έλληνες αυτοί που καθοδηγούν και υποκινούν τις απεργίες και την οξύτητα, σε μία εποχή που θα έπρεπε όλοι να δουλέψουν ακατάπαυστα για τη βελτίωση της οικονομικής θέσης της Ελλάδος και κατ' επέκταση και όλων όσων διαβιούν σ' αυτήν.

Μέσα στο κατακαλόκαιρο θυμηθήκατε κύριοι συνδικαλιστές να πλήξετε την τουριστική και επιβατηγό Ναυτιλία;

Που είσατε εσείς ή οι προγενέστεροι εκπρόσωποι των ναυτικών μας την εποχή που οι κυβερνώντες αποφάσισαν, ερήμην των εφοπλιστών, τη διασπάθιση των συναλλαγματικών διαθεσίμων του ΝΑΤ και τον κατακλυσμό του Ταμείου σας με το πλήθος των από τα "Ναυτικά Χρονικά" αποκλειθέντων "αλεξιπτωτιστών";

Το πιο εύκολο γνωρίζετε ότι είναι να καταστρέψετε την τουριστική και επιβατηγό μας Ναυτιλία, μιας και, ευτυχώς, την ποντοπόρο ελάχιστα μπορείτε να την αγγίξετε.

Αλλά πέστε μας, μετά που θα βρείτε να υπολογίσετε τους Έλληνες ναυτικούς, για να φτάσουν έστω να δικαιούνται την σημερινή πενιχρή σύνταξη που απολαμβάνουν.

Σταματείστε κύριοι συνδικαλιστές να οδηγείτε με μαθηματική ακρίβεια τους ναυτικούς μας στη πενία και αντί να σταματάτε τα πλοία (ή τα αεροπλάνα που φροντίζουν οι φίλοι σας... της Πολιτικής Αεροπορίας) πηγαίνετε να στρατοπεδεύσετε έξω από την Εκάλη ή την Ελούντα υποστηρίζοντας τα δίκαια αιτήματά σας.

ΑΠΟΚΤΗΜΑ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μετά από 25 χρόνια ζωής, οι Μινωικές Γραμμές πρόσθεσαν στον στόλο τους το μεγαλύτερο και νεώτερο φέρρυ μπόουτ της Μεσογείου, που επάξια φέρει τη κυανόλευκο.

Το "Αρετούσα", που πήρε το όνομά του από την ηρώδα του Ελληνα ποιητή Βιντσέντζου Κορνάρου, είναι πράγματι ένα όμορφο και λειτουργικό φέρρυ, αντιπροσωπευτικό δείγμα της σύγχρονης ναυπηγικής.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" θα συμφωνήσουν απόλυτα με τις επισημάνσεις που έκανε πρόσφατα ο υπουργός Ναυτιλίας Γ. Κατσιφάρας, ο οποίος σημείωσε ότι με τις παραλαβές των τριών νέων επιβατηγών των Επιχειρήσεων Αττικής και των Μι-

νωικών Γραμμών, καθώς και με τις ευρύτατες μετασκευές και βελτιώσεις στα πλοία της Στρίντζης Λάινς και της Α.Ν.Ε.Κ., διαβλέπει ένα λαμπρό μέλλον για την ελληνική επιβατηγό ναυτιλία.

Η απόκτηση τέτοιων πλοίων, που συνδέουν την χώρα μας με την Ενωμένη Ευρώπη διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη μεταφορά του ελληνικού εξαγωγικού εμπορίου και την ανάπτυξη του τουρισμού, καθώς και οι προσπάθειες που καταβάλλονται από τις εταιρίες διαχειρίσεως για την μηχανοργάνωση και οργάνωσή τους, διασφαλίζουν ότι με την άρση του Καμποτάζ, οι ξένοι πολύ δύσκολα θα μπορέσουν να μας ανταγωνι-

σθούν στην ευρύτερη Αδριατική και τη Μεσόγειο.

ΤΟ ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΩΝ ΚΛΑΜΠΣ

Με μία εμπειριστατωμένη κριτική, η Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Κομμίττη) κάλεσε το Ιντερνατιοναλ Γκρούπ των Ρ & Ι Clubs να αναθεωρήσει τις θέσεις του αναφορικά με το ανώτατο όριο κάλυψης που θα παρέχεται στα μέλη των κλάμπς που ανήκουν στη διεθνή ένωση.

Ενα τόσο σημαντικό θέμα όπως αυτό του ανωτάτου ορίου κάλυψης των αστικών κινδύνων χρειάζεται ανοικτό και έντιμο διάλογο μεταξύ των μελών και των διαχειριστών των κλάμπς, προκειμένου να καθοριστεί τι είναι το βέλτιστο ανα-

φορικά με το μακροπρόθεσμο συμφέρον των πλοιοκτητών.

Το Κομμίτη, μεταξύ άλλων, ορθά επισημαίνει ότι οι διαχειριστές των κλάμπερ δεν πρέπει να υποθέτουν ότι γνωρίζουν τι είναι καλύτερο για τα μέλη τους, χωρίς προηγουμένως να συζητούν με αυτά.

ΘΕΤΙΚΗ Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΣΑΜΑΡΑ ΣΤΗΝ ΛΕΣΧΗ

"Το κράτος δεν πρέπει να παρεμβαίνει στον τομέα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, ενώ πρέπει σύντομα να δοθεί λύση στα φλέγοντα θέματα της λειτουργίας των τμημάτων εκδίκασης ναυτικών διαφορών και της βελτίωσης της παρεχόμενης ναυτικής εκπαίδευσης παράλληλα με την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα".

Τις θέσεις αυτές διατύπωσε ο πρόεδρος της Πολιτικής Ανοιξης κ. Αντώνης Σαμαράς στην διάρκεια ομιλίας του στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά, επισημαίνοντας ότι, η Πολιτική Ανοιξη μελετά ήδη τις διαδικασίες που θα προτείνει για την επίλυση των θεμάτων αυτών και υπογραμμίζοντας ότι προς την κατεύθυνση αυτή θα ζητήσει τη συνεργασία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Επίσης ο κ. Σαμαράς αναφέρθηκε στην αναθεώρηση του Συ-

ντάγματος, τονίζοντας ότι πρέπει να ανατραπεί η νοσηρή συμπεριφορά της πολιτικής εξουσίας και πρέπει να αποκατασταθεί η σχέση πολιτείας και πολίτη.

Τέλος, αναφέρθηκε ιδιαίτερα στο φορολογικό σύστημα, επισημαίνοντας ότι κακώς επιμένει η κυβέρνηση στα αυθαίρετα αντικειμενικά κριτήρια, οι συνέπειες των οποίων θα φανούν σύντομα.

"ΚΑΤΩ ΤΑ ΧΕΡΙΑ" ΑΠΟ ΤΟ ΩΝΑΣΕΙΟ

Υποψη και επικίνδυνη για το σύστημα υγείας της χώρας μας είναι η νέα ενορχηστρωμένη σκανδαλογαγία για το μεγαλύτερο νοσηλευτικό επίτευγμα των τελευταίων χρόνων, που κοσμεί την πατρίδα μας, το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο.

Μετά την επίθεση που δέχθηκε πριν από λίγους μήνες από καρδιοχειρουργούς άλλων νοσοκομείων, τις τελευταίες εβδομάδες βάλλεται ανηλεώς το κορυφαίο ιατρικό προσωπικό του για τους μισθούς, που λαμβάνει από το Κέντρο.

Στη νέα εκστρατεία συκοφαντικής πρωτοστατούν εγχώρια και ξένα συμφέροντα, που οραματίζονται να δούν το Ωνάσειο να φτάνει στην κατάντια των "ράντζων" και των ανεπαρκών χειρουργείων, που οδήγησε τα ελληνικά νοσοκομεία το ΕΣΥ.

Ο ελληνικός λαός και κυρίως οι χιλιάδες καρδιοπαθείς, που αγωνιούν για τη ζωή τους είδαν με ανακούφιση τη λειτουργία του Ωνάσειου και ασφαλώς καταδικάζουν όσους είναι εντεταλμένοι να διαλύσουν το πρότυπο αυτό Κέντρο.

Η μυριόστομη απάντηση κάθε Έλληνα σκεπτόμενου πολίτη πρέπει να είναι: "Κάτω τα χέρια από το Ωνάσειο".

Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Η μόλυνση της Μεσογείου και ο θάνατος κάθε ζώντος οργανισμού στα νερά της δεν είναι μακριά... Όταν θα συμβεί, χιλιάδες άνθρωποι θα προσβληθούν από λευχαιμία και άλλες μορφές καρκίνου.

Το "σήμα κινδύνου" εκπέμπεται από τη Λέσχη Αρμπέντε, τον μεγαλύτερο Ιταλικό οργανισμό για την προστασία του περιβάλλοντος.

Όπως κατήγγειλε τον Ιούνιο ο πρόεδρος του οικολογικού οργανισμού, ανθεί σήμερα αγορά πυρηνικών αποβλήτων από Ευρωπαϊκές χώρες (Γαλλία, Γερμανία) και από την οποία θίγεται κυρίως η Ιταλία.

Πρόκειται για μία καλά οργανωμένη αγορά, που αποφέρει ετησίως 6.000 δισ. λιρέτες (περίπου 1 τρισεκατομμύριο δραχμές). Το κέρδος είναι μεγάλο καθώς η καταστροφή ενός κιλού τοξικών αποβλήτων κοστίζει 150 δραχμές και ενός κιλού ραδιενεργών λυμάτων 150.000 δραχμές.

Βυθισμένα πλοία γεμάτα με ραδιενεργά λύματα, δοχεία με πυρηνικά απόβλητα σε κατάσταση διάβρωσης και τόννοι τοξικών αποβλήτων διασπαρμένα στο βυθό είναι η εικόνα που παρουσιάζουν οι θάλασσες της Ιταλίας και ειδικότερα της περιοχής της Καλαβρίας, στα νότια της χώρας.

Ο Εκδοτικός Οίκος των Αθηνών, ΤΑΣΟΥ ΠΙΤΣΙΛΟΥ γνωστοποιεί στην ναυτιλιακή κοινότητα, ότι εκυκλοφόρησε το νέο βιβλίο του δημοσιογράφου Ευστάθιου Μπάτη με τίτλο:

Ο Δρόμος για τον Επισείοντα

Δύο τόμοι, 600 σελίδες, αξιόλογα φωτογραφικά ντοκουμέντα και τα πρακτικά δέκα ιστορικών συζητήσεων Στρογγυλής Τράπεζας.

Το βιβλίο διατίθεται από τον εκδοτικό Οίκο Πιτσιλού (τηλ. 3211237 - 3218872) και από τα κεντρικά βιβλιοπωλεία της Αθήνας και του Πειραιώς.

Ναυτιλίας ενδότερα

ΕΝ ΟΨΕΙ ΤΗΣ 3ΗΣ
ΧΙΛΙΕΤΗΡΙΔΑΣ

Το γεγονός ότι μετακινείται στη λεκάνη του Ειρηνικού το επίκεντρο του σύγχρονου καπιταλισμού, δεν είναι νέο ή απροσδόκητο. Αντίθετα, αποτελεί κύρια παράμετρο όλων των οικονομικών σχεδιασμών, σε επίπεδο κρατικής πολιτικής και ιδιωτικής επιχειρηματικότητας, αλλά και εν εξελίξει θεσμική πραγματικότητα. Ας μη ξεχνάμε ότι 18 χώρες της περιοχής, αποφάσισαν να συνυπάρξουν μέχρι το 2020, σε μια απέραντη ζώνη ελευθέρων συναλλαγών στην οποία θα μετέσχουν και οι Ην. Πολιτείες, η Κίνα, η Ιαπωνία, το Μεξικό και ο Καναδάς. Πρόκειται για εξέλιξη που πρέπει να σημαίνει πολλά και ασφαλώς ανατρεπτικά, του διεθνούς ναυτιλιακού Status. Όπως η μετατόπιση των κέντρων εμπορίου και κατά συνέπεια των αγορών των ναύλων. Η μετατόπιση του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος. Η μετατόπιση των πόλων της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και της αντίστοιχης τεχνικής υποδομής.

Και σε επίρρωση αυτής της εκδοχής τα αναφερόμενα στο "Μπίζνες Γουικ":

"Στη Κίνα, τη Μαλαισία, τη Ταϊβάν, την Ινδονησία, τις Φιλιππίνες, τη Σιγκαπούρη, τη Ταιλάνδη, τη Ν. Κορέα και το Χόγκ Κόνγκ, πραγματοποιούνται σήμερα έργα υποδομής που αντιπροσωπεύουν 156 δισεκατομμύρια δολάρια. Καλύπτουν δε οι πιο πάνω επενδύσεις αεροδρόμια, τηλεπικοινωνία, λεωφόρους πληροφορικής, δορυφορικά συστήματα, ενεργειακά έργα και μεγάλους αυτοκινητόδρομους.

Εξ άλλου οι 18 αυτές χώρες του Ειρηνικού αντιπροσωπεύουν το 52% της παγκόσμιας παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών, διαθέτουν 20 από τις 30 μεγαλύτερες τράπεζες στον κόσμο και το

1992 κατέθεσαν 126.000 ευρεσιτεχνίες σε σύνολο 154.000, που κατέγραψε ο αρμόδιος διεθνής οργανισμός. Επίσης, σήμερα, οι συναλλαγές μεταξύ των "18" είναι κατά 56% μεγαλύτερες από τις αντίστοιχες διατλαντικές, γεγονός πολύ οδυνηρό για την Ευρώπη. Διότι το άνοιγμα των συνόρων μεταξύ Ασίας και Αμερικής αποτελεί σοβαρή οικονομική απώλεια για την Ευρώπη".

Οι Ειρηνικός εν όψει της 3ης Χιλιετηρίδας.- Για να αποφευχθεί μελλοντική εμπλοκή στο "Σάντουιτς Κόρσες".- Το συνδικαλιστικό "Κράτος κατοχής" και τα Ναυπηγεία Σκαράμαγκά.- Όταν ο εφοπλισμός βγάζει χρήματα στη στεριά. Ναυτιλία και "Νέα Δημοκρατία".- Με την Ελληνική πλευρά τώρα Δανοί και Νορβηγοί εφοπλιστές.- Εφοπλιστική επένδυση στη Κώ. Μια ενδιαφέρουσα επισημονική τεκμηρίωση.

Δεν είναι λοιπόν μόνον η εντεινόμενη ευαισθησία για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και οι υπό την κάλυψή της, πολιτικοί και οικονομικοί ανταγωνισμοί που ορθώνουν εμπόδια στην ομαλή λειτουργία του υπερθαλάσσιου εμπορίου. Ούτε ο παράγοντας της Τεχνολογίας, ούτε το πλέγμα των ποικίλων και ανελαστικών ενίοτε θεσμών διεθνούς ισχύος που ορίζουν και περιορίζουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση σήμερα. Είναι και η αλλαγή του γαιοπο-

λιτικού και γαιοοικονομικού βάθρου, πάνω στο οποίο η ναυτιλία του αιώνα, που τελειώνει, στηριξε τις δομές και την δραστηριότητά της.

Οι δυσκολίες, εν όψει της τρίτης χιλιετηρίδας.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΑΡΞΕΙ ΕΜΠΛΟΚΗ

Η ναυτική εκπαίδευση, ταξιδεύει! Περίπου 1.800 πρωτοετείς και δευτεροετείς σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ, βρίσκονται την περίοδο αυτή στις γέφυρες και τα μηχανοστάσια των ποντοπόρων κυρίως πλοίων, και εφαρμόζουν τις θεωρητικές τους γνώσεις στη καθημερινή ναυτική πρακτική. Ετοι, βαθαίνουν την κατάρτισή τους, προσαρμόζοντας συγχρόνως, τον χαρακτήρα, τις συνήθειες, ακόμη και την ιδιοσυγκρασία τους, στις απαιτήσεις του σύγχρονου ναυτικού βίου. Από τους σπουδαστές αυτούς οι 1.032 είναι πρωτοετείς και από τον μήνα Μάιο άρχισαν την πρώτη εξαμηνιαία εξάσκησή τους εν πλώ, όπως προβλέπει το σύστημα των "Σάντουιτς Κόρσες", ενώ οι 800 είναι δευτεροετείς και εναυτολογήθηκαν για το δεύτερο και τελευταίο εξάμηνο της προπαρασκευαστικής ναυτικής τους θητείας.

Όλα λοιπόν καλά, με το σύστημα της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης που εξασφαλίζει ολοκληρωμένα -- θεωρητική και πρακτική -- μόρφωση και έγκαιρη εξοικείωση με τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος. Όλα καλά σήμερα, γιατί

δεν είναι απολύτως, βέβαιον πως όλα καλά θα είναι και αύριο.

Η επιφύλαξη αυτή ή, έστω αμφιβολία, για λόγους που είναι συμφυείς με τη ρευστή ναυτιλιακή πραγματικότητα, αλλά και τις απροσδόκητες διαφοροποιήσεις στον κοινωνικό και οικονομικό περίγυρο. Ορισμένοι από αυτούς τους λόγους:

1) Η πορεία της ναυλαγοράς, εάν διατηρούνται οι ναύλοι σε υψηλά επίπεδα οι δυνατότητες απορροφήσεως των σπουδαστών στα πλοία, θα είναι ικανοποιητικές. Εάν όχι, θα υπάρξει πρόβλημα το οποίο και θα γίνεται δυσεπίλυτο, αν στην αγορά εγκατασταθεί κρίση (λιγότερα πλοία σε κίνηση, αυστηρότερη οικονομία στη διαχείριση).

2) Η πορεία της σημαίας, εάν τα πλοία στο ελληνικό νηολόγιο αυξάνουν, ή έστω δεν μειώνονται, ουδέν πρόβλημα, διαφορετικά θα υπάρξει πρόβλημα. Γιατί η ναυτολόγηση των σπουδαστών γίνεται μόνο στα πλοία της σημαίας, μια και έτσι μπορεί να αναγνωρισθεί και η εκπαιδευτική τους υπηρεσία.

3) Η πορεία της προσελκύσεως, εάν δηλαδή η ετήσια εξόρμηση αποφέρει καρπούς, ώστε να τροφοδοτούνται οι ΑΔΣΕΝ με το αναγκαίο έμψυχο δυναμικό. Πρόκειται για μη προβλέψιμη εξέλιξη μία και δεν μπορούν να υπολογισθούν επακριβώς οι εξελίξεις στον οικονομικό, κοινωνικό και κυρίως, τον εργασιακό χώρο της πατρίδας μας. Εάν περιορισθεί η ανεργία, λόγω μεγάλων έργων ή με την ανάκαμψη της οικονομίας, τότε δεν θα υπάρξει προσφορά ή, στην αντίθετη περίπτωση, μπορεί να σημειωθεί υπερπροσφορά, που όμως και πάλι θα δημιουργήσει προβλήματα.

Με βάση το σκεπτικό αυτό, είναι φανερόν ότι χρειάζεται ένας προσεκτικός, με δυνατότητα προσαρμογής - ευέλικτος - σχεδιασμός για τη διατήρηση σε δυναμική απόδοση, του συστήματος της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης. Τα κύρια και βασικά στοιχεία ενός τέτοιου σχεδιασμού:

- Η εξισορρόπηση κάθε φορά, των αποτελεσμάτων της προσέλκυσης νέων με τη δυνατότητα της πρακτικής εξάσκησής τους εν πλώ, της απορρόφησής τους δηλαδή, από τα εν κινήσει πλοία.

Μόνον με τον τρόπο αυτό, θα αποφευχθούν κενά ή δυσλειτουργίες στο σύστημα, είτε στην περίπτωση περιορισμένου αριθμού σπουδαστών, είτε στην περίπτωση μεγάλου αριθμού.

Εκ πρώτης όψεως, ένας τέτοιος σχεδιασμός, δεν φαίνεται εφικτός, ακριβώς για τους πολλούς αστάθμητους παράγοντες που προαναφέρθηκαν. Θα μπορούσε όμως να αποκτήσει μια ικανοποιητική ελαστικότητα, εάν η διαδικασία της προσέλκυσης προσανατολιζόταν όχι μόνο στον αριθμητικό, αλλά - και κυρίως ίσως - στο στόχο της ποιότητας. Στην περίπτωση δηλαδή της υπερπρο-

σφοράς να αναβαθμίζονται οι προϋποθέσεις επιλογής. Θα δημιουργηθεί με τον τρόπο αυτό, μία ασφαλιστική δικλείδα, που θα μπορεί να εξασφαλίσει την ομαλή λειτουργία των "Σάντουιτς Κόρσες", με κατεύθυνση, αναλόγως των δεδομένων, είτε προς την αριθμητική επάρκεια, είτε προς την ποιοτική. Χωρίς να σημαίνει πως το επίπεδο των υποψηφίων, δεν θα ενδιαφέρει σοβαρά και στις δύο περιπτώσεις.

Πρέπει με κάθε τρόπο, να αποκλεισθεί η οποιαδήποτε εμπλοκή στο νέο εκπαιδευτικό σύστημα των ΑΔΣΕΝ, από έλλειψη συντονισμού, ή ρεαλιστικής προοπτικής, γιατί είναι το μόνο που μπορεί να προλάβει τα αδιέξοδα στο χρόνιο πρόβλημα του έμψυχου δυναμικού της ναυτιλίας.

"ΒΓΑΖΕΙ ΧΡΗΜΑΤΑ ΣΤΗ ΣΤΕΡΙΑ"

Είπε μία αλήθεια επικίνδυνα ξεχασμένη τα τελευταία χρόνια της μεγάλης σύγχυσης και της έντονης παραπληροφόρησης, ο κ. Κωστής Περατικός, σε συνέντευξη του τον περασμένο μήνα ("Βήμα" 18.6.95). Είπε ότι ο όμιλος που εκπροσωπεί, με την επένδυση των Ναυπηγείων Ελευσίνας και με την προσφορά του για τον Σκαμαραγκά, "**βγάζει χρήμα στη στεριά**" που σημαίνει ότι εφοπλιστικά κεφάλαια επενδύονται στην άνυδρη γη της ελληνικής οικονομίας.

Και αντί να ενθαρρύνεται μία τέτοια τάση, συναντά μπροστά της βουνά από αντιδράσεις, προκατάληψη και τροφοδοτούμενη σύγχυση από τη συγχωροδία σκληρών συντεχνιακών συμφερόντων και δημοσιογραφικού λαικισμού.

Δεν είναι ρητορική η διαπίστωση, είναι η ίδια η ελληνική πραγματικότητα, στο τέλος του αιώνα.

Όταν ο ομολογημένος στόχος της ναυτιλιακής πολιτικής των μετά την μεταπολίτευση κυβερνήσεων, εδώ δηλαδή και είκοσι χρόνια, είναι η περαιτέρω και σε βάθος σύνδεση ναυτιλίας και οικονομίας, όταν η επενδυτική πενία έχει φτάσει στο τόπο μας στο ναδίρ, όταν η αποβιομηχάνιση απειλεί τα θεμέλια της οικονομίας και όταν το εφοπλιστικό κεφάλαιο μπορεί να ανοίξει τον ελληνικό δρόμο στους διστάζοντες ξένους επενδυτές και ακόμη, όταν το κεφάλαιο αυτό αποδεικνύει ότι διαθέτει και δική του, πρόσθετη πολιτική δυναμική, η Πολιτεία στέκεται στη καλύτερη περίπτωση επιφυλακτική και στη χειρότερη, εχθρική στη δεδομένη έφεση για επένδυση που προέρχεται από την κερδοφόρο δραστηριότητα του Έλληνα στο στίβο των διεθνών από τη θάλασσα μεταφορών.

Και όλα αυτά, παρά το ιστορικό προηγούμενο των δεκαετιών του '60 και '70, που η οικονομική ανάπτυξη της χώρας στηρίχθηκε στις επιχειρη-

ματικές πρωτοβουλίες του Ωνάση, του Νιάρχου, του Ανδρεάδη, των Χανδρήδων, τον Ι.Κ. Καρρά κ.α., που σχεδίασαν και πραγματοποίησαν επενδύσεις μεγάλης πνοής και ευρύτατου φάσματος, στη βαρεία βιομηχανία, στον τουρισμό, στην παράλληλη ναυτιλιακή υποδομή και στον τραπεζικό τομέα.

Ευτυχώς όμως που οι άνθρωποι του Shipping ανήκουν στη κατηγορία των δημιουργών που δεν απογοητεύονται και γνωρίζουν να επιμένουν στη παραγωγική σύνδεση με την πατρίδα, είτε αν θέλετε, από ισχυρό πατριωτικό συναίσθημα, είτε από οξεία επιχειρηματική διαίσθηση, είτε από ανάγκη για εθνική κάλυψη της ανά τον κόσμο σκληρής ανταγωνιστικής τους δραστηριότητας. Και αυτό, χωρίς τον πειρασμό της προβολής και της δημοσιότητας που οργιάζει αυτό τον καιρό στον ελληνικό δημόσιο βίο. Να αναφέρουμε ένα και μόνο παράδειγμα:

Αυτό του πετρελαιοαγωγού του Μπουργκάς, το μεγαλύτερο από στρατηγικής - εθνικής και οικονομικής - πλευράς όπως είπε και ο ίδιος ο πρωθυπουργός, έργο των τελευταίων δεκαετιών στη χώρα μας. Γιατί δεν είναι λίγοι αυτοί που πιστεύουν ότι χωρίς την ενεργό ανάμειξη των συμφερόντων του ομίλου του Γιάννη Λάτση (20%

Λάτσης, 20% Κοπελούζος και 5% ΔΕΠ) το εγχείρημα αυτό δεν θα προχωρούσε μετά τη σκληρή αντίδραση της Τουρκίας και της προστατευτικής των συμφερόντων της δυτικής διπλωματίας. Και μόνον η παρουσία του πρώην προέδρου των ΗΠΑ Μπους με το πρόσχημα των εγκαινίων της Eurobank στη Θεσσαλονίκη, θα μπορούσε να θεωρηθεί επίδειξη δυνάμεως και απόδειξη ισχυρών πολιτικών ερρεισμάτων, από ελληνικής πλευράς.

Συμπέρασμα, αλλά και κάποια απορία: Τα κεφάλαια που έρχονται από τη θάλασσα αποτελούν την παρούσα ώρα τουλάχιστον, τη μόνη ελπίδα για την αντιμετώπιση της επενδυτικής άπνοιας που παλινδρομεί την πρόοδο του τόπου. Γιατί άραγε η Πολιτεία δεν τα ανάγει σε παράδειγμα προς μίμηση, δεν τα υψώνει "λάβαρα" μια δυναμικής αναπτυξιακής πορείας;

Πάλι ο φόρος του πολιτικού κόστους;

ΤΟ "ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΤΟΧΗΣ" ΣΤΟΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Εμπόδιο, λοιπόν, ο κομματικός συνδικαλισμός της ατομικής καριέρας και της ατομικής ιδιοτέ-

Symbol
of
tradition

Warranty
for the
future

SAIT MARINE nv

Back to Greece again

GMDSS Retrofit

- > **The only warranty**
- > **Service all over the world by 236 services Depot Worldwide**

SAIT MARINE nv

1, Makras Stoas - 185 31 PIRAEUS - GREECE

Tel. 4179194 - 4177797, fax. 4177784

λεια, στο χώρο της εθνικής παραγωγής και ευτυχώς, έξω και μακριά από τα τείχη της ναυτιλίας. Εμπόδιο στη κινητοποίηση του επενδυτικού ενδιαφέροντος και κυρίως, στην αποκρατικοποίηση, όπως τουλάχιστον διαπιστώνεται στη περίπτωση του Σκαρμαγκά, του μεγάλου βιομηχανικού συγκροτήματος με το οποίον ο Σταύρος Νιάρχος άνοιξε το δρόμο της Ελλάδος προς τον βιομηχανικό εκσυγχρονισμό, που έμελε όμως να καταληφθεί και στη συνέχεια να λεηλατηθεί από τις συντεχνίες που επέτυχαν τη μετεξέλιξη του αρνητικού του δυναμικού, σε αδρανή και απαραγωγική μάζα αργομισθών του δημοσίου.

Και όλα αυτά κάτω από τη μπαγκέτα ενός διαχρονικού "προέδρου του σωματίου των εργαζομένων, της "Τρίαινας", που χωρίς ίσως να γνωρίζει το ιστορικό προηγούμενο του Ιουλιανού του Παραβάτη, λέγεται ότι την επομένη της κρατικοποίησης του Σκαρμαγκά, αναφώνησε εν θριάμβω: "Σε νίκησα Νιάρχε...".

Αλλά για τον πρόεδρο αυτόν, που κομματικά δικαιώνει την παροιμία ότι όσοι έσπειραν ανέμους, θερίζουν θύελλες, αφού μπορεί και τώρα να εμποδίζει τη διάσωση του μεγαλύτερου ναυπηγείου της χώρας παρά την απειλή του κοινοτικού προστίμου των 70 δις, ο διακεκριμένος αρθρογράφος Γιάννης Μαρίνος σημειώνει:

- Το γεγονός ότι ο συνδικαλιστής κ. Κοντάκης που ταυτόχρονα είναι μέλος της διοίκησης των Ελληνικών Ναυπηγείων, έφθασε μέχρι αξιοποίησης πράξεων για να αποθαρρύνει τους ξένους επενδυτές, που είχαν την αφέλεια να πιστέψουν ότι την Ελλάδα κυβερνά η εκλεγμένη από τον λαό κυβέρνηση και όχι το κράτος κατοχής, που έχει επικαθήσει επ' αυτής με τη μορφή της συντεχνίας των συνδικαλιστών του ευρύτερου δημόσιου τομέα και των προνομιούχων ψηφοφόρων τους, αποδεικνύει ότι και αν υποτεθεί ότι υπάρχει η σχετική βούληση για την εξυγίανση του δημόσιου τομέα, η κυβέρνηση δεν τολμά να προχωρήσει στην υλοποίηση των προθέσεων της από τον φόβο πολιτικού κόστους, που θα συνεπαγόταν η σύγκρουση με τα "φίδια που τρέφει στον κόρφο της".

Αλλά αν τα "φίδια" βρίσκονταν μόνο στο κόρφο της κυβερνήσεως, το κακό δεν θα ήταν ανεπανώρθωτο. Δυστυχώς όμως, έχουν βγει και έρπουν απομυζώντας τον μόχθο του λαού και λεηλατώντας το μέλλον του τόπου.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τον Σεπτέμβριο και πιθανώς, στη διάρκεια της κοινής συνεδριάσεως στον Πειραιά των συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμίτη, η "Νέα Δημοκρατία" πρόκειται να ανοίξει τα χαρτιά της, ανα-

φορικά με τη ναυτιλιακή πολιτική που θα ακολουθήσει, όταν και όποτε γίνει κυβέρνηση.

Συγκεκριμένα, στη διάρκεια ημερίδας που θα οργανωθεί στον Πειραιά, ο αρχηγός του κόμματος από κοινού με τα στελέχη της Γραμματείας Προγράμματος και τους επιτελείς της αρμόδιας Ομάδας Κοινοβουλευτικού έργου (ΟΚΕ), θα παρουσιάσει και θα αναλύσει τις θέσεις του κόμματος για το είδος, το εύρος και τις προϋποθέσεις μιας περαιτέρω ναυτιλιακής ανάπτυξης, στη βάση της παραγωγικής σύνδεσης ναυτιλίας και εθνικής οικονομίας.

Θα πρόκειται για την πρώτη, όπως υποστηρίζεται, από σειρά "Ημερίδων" με τις οποίες η "Νέα Δημοκρατία" θα επιχειρήσει να παρουσιάσει στο ευρύτερο κοινό το οικονομικό και κοινωνικό της πρόγραμμα. Υπενθυμίζεται ότι ανάλογη παρουσίαση ναυτιλιακού προγράμματος είχε κάνει στη Ναυτιλιακή Λέσχη, ο τότε αρχηγός της Ν.Δ. κ. Μητσοτάκης, θεμελιώνοντας σε πολιτική βάση το αξίωμα, "πολλά πλοία σε ελληνικά χέρια και πολλά γραφεία στον Πειραιά", ανεξάρτητα αν και σε ποιο βαθμό υλοποιήθηκε, στη συνέχεια η γραμμή αυτή, όταν η Ν.Δ. έγινε κυβέρνηση.

Η φιλοσοφία τώρα, της υπό εξαγγελία πολιτικής για την ναυτιλία δεν πρέπει να αφίσταται από μία τέτοια ευρεία αντίληψη που υπερβαίνει τη ναυτιλία της σημαίας, πλην όμως δεν είναι γνωστό κατά πόσον έχει εγκαταλειφθεί η άποψη Έβερτ για τη συγχώνευση του ΥΕΝ, στη επιδίωξη συγκροτήσεως ολιγομελούς και ευέλικτου κυβερνητικού σχήματος.

ΜΑΖΙ ΜΑΣ ΤΩΡΑ ΔΑΝΟΙ ΚΑΙ ΝΟΡΒΗΓΟΙ

Πρόκειται για σημαντική επιτυχία τον τελευταίο καιρό, η διαγραφόμενη σύμπλευση των απόψεων των Νορβηγών και των Δανών εφοπλιστών, με εκείνες των Ελλήνων συναδέλφων τους, στο πλαίσιο του κοινοτικού διαλόγου.

Είναι χαρακτηριστική η δήλωση εκπροσώπου της Ενώσεως Δανών Εφοπλιστών, σύμφωνα με την οποία "η συνεργασία με τους Έλληνες θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θέτουν σε κίνδυνο την ανταγωνιστικότητα του Ευρωπαϊκού πλοίου. Εξ άλλου με την πλευρά της Νορβηγίας και σε διακρατικό επίπεδο (επίσκεψη Κασιφάρα στο Οσλο) φαίνεται να διαμορφώνεται επίσης, άξονας συνεργασίας.

Η μεθοδική προσπάθεια που καταβάλλει η Ε.Ε.Ε. σε επιτελικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο χειρισμών, είναι προφανές ότι βρίσκει συνεχώς διευρυνόμενη ανταπόκριση. Αποτέλεσμα ασφαλώς, της βαθιάς γνώσης και μεγάλης ευθύνης, με τις οποίες η οργάνωση του ελληνικού εφοπλι-

ομού, παρεμβαίνει στις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις και τον πολύπλοκο κοινοτικό διάλογο.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΗΝ ΚΩ



Δεν είναι ασφαλώς, μόνο τα πρώτα επιχειρηματικά αναστήματα της ναυτιλίας που διαπεριαιώνουν και αξιοποιούν κεφάλαιά τους στη στεριά. Είναι και τα μεσαίου μεγέθους ή, τα μικρότερα ή, ακόμη και τα σχετικώς νεοπαγή, που αθόρυβα επενδύουν σε επιχειρήσεις ποικίλης μορφής και κλίματος.

Παράδειγμα, το νέο ξενοδοχειακό συγκρότημα της εταιρίας "Φαέθων", το Hotel Faethon Beach

στη Κώ. Πρόκειται για σημαντική επενδυτική πρωτοβουλία του εφοπλιστή κ. Σπύρου Ράνη με όλα τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης ξενοδοχειακής αντιληψης, προσαρμοσμένης στις διεθνείς απαιτήσεις και τα ευρωπαϊκά στάνταρτς. Η μονάδα αυτή που εγκαινιάσθηκε από τον πρόεδρο του ΕΟΤ τον περασμένα μήνα, έχει εγκατασταθεί σε έκταση 60 στρεμμάτων, με σχέδια που φέρουν την υπογραφή του αρχιτέκτονα Πικιώνη, σε γνήσιο νησιωτικό αρχιτεκτονικό ύφος, ενώ ενσωματώνει όλες τις ανέσεις μιας σύγχρονης και υψηλής στάθμης τουριστικής εγκατάστασης, δυνάμεως 550 κλινών (σε κεντρικό κτίριο και μπακαλόους).

Το συγκρότημα που αντιπροσωπεύει επένδυση της τάξεως των τριών και πλέον δισεκατομμυρίων δραχμών, έχει ενταχθεί στην αλυσίδα του μανάτζμεντ της Paradise International και λειτουργεί ήδη με πληρότητα 100% σε περίοδο σχετικής τουριστικής κάμψης, όπως η εφετεινή.

Και το περισσότερο ίσως σημαντικό. Στέκεται απέναντι από την Αλικαρνασσό το σημερινό Μπουντρούμ της Μ. Ασίας, που όλες οι ακτές και οι κατωφέρειες έχουν κατακλυσθεί από γιγαντιαία τουριστικά συγκροτήματα, με στόχο της υπαρπαγή του ρεύματος των ξένων που επισκέπτονται τα ελληνικά νησιά.

Είναι λοιπόν ή, δεν είναι και εθνική ταυτοχρόως, προσφορά, όταν το είδος αυτής της επιχειρηματικότητας, περνά από τη θάλασσα στη στεριά;

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ: (0273) 22205

ΝΥΚΤΟΣ: (0273) 22956

ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0273) 22781

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΚΑΝΕΛ

TELEX: 252171 ILKP

FAX: (0273) 22053

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΙΣΚΥ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΟΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

Η επιστημονική θεώρηση της ναυτιλίας, οδηγεί στην διαπίστωση ότι διατηρείται αυτή, πάντα, ακαταμάχητη, λόγω του διεθνούς της χαρακτήρα. Το υποστηρίζει σε εμπειριστατωμένο άρθρο του ο καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Ι. Τζωάννος, που δημοσιεύθηκε στον έγκυρο "Οικονομικό Ταχυδρόμο" (22.6.95) και που μεταξύ των άλλων αναφέρει:

"Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία υπήρξε ο πρόδρομος της διεθνοποίησης των υπόλοιπων τομέων της ελληνικής οικονομίας. Ειδικότερα, το κεφάλαιο που τη χρηματοδοτεί προέρχεται κυρίως από τη διεθνή αποταμίευση (ξένες τράπεζες και αποταμίευση ιδιωτών εκτός Ελλάδος).

Αλλωστε, οι δυνατότητες της ελληνικής οικονομίας για τη χρηματοδότηση του ελληνικού στόλου είναι σχετικά περιορισμένες. Υπολογίζεται ότι η τρέχουσα αγοραία αξία του στόλου αυτού ανέρχεται σε 35-37 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ενώ η συνολική τραπεζική χρηματοδότηση της ελληνικής οικονομίας στο τέλος του 1994 είχε ανέλθει σε 7,7 τρισεκ. δρχ. που αντιστοιχούσαν προς 33 δισεκ. δολάρια!

Ο κλάδος αυτός, παρά το διεθνή χαρακτήρα του διατηρεί δεσμούς με την υπόλοιπη ελληνική οικονομία μέσω (α) της χρήσης του εθνικού νηολογίου, (β) της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών και (γ) τις εγκαταστάσεις των διαχειριστριών εταιριών στον ελλαδικό χώρο.

Συνεπώς, η αξιολόγηση της πορείας της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην περίοδο που ακολουθήσε τη μεταπολίτευση του 1974 θα πρέπει να λάβει υπόψη της τους δεσμούς που έχει αναπτύξει ο κλάδος αυτός με την ελληνική οικονομία, τα γεγονότα που επηρεάζουν τους δεσμούς αυτούς, καθώς και τις εξελίξεις στο διεθνές ναυτιλιακό γίγνεσθαι".

Είναι κέρδος για την υποθεση της ναυτιλίας, αλλά και για την κατανόηση του μεγάλου οικονομικού και εθνικού της ρόλου, να βγαίνει προς τα έξω, πέρα δηλαδή από τα όρια της Ακτής Μιαούλη, η δυναμική του κλάδου και επαρκώς να τεκμηριώνεται. Είναι κέρδος και για τον τόπο, που εξακολουθεί σε μεγάλο βαθμό, να αγνοεί τη δυναμική αυτή και επομένως να μη την αξιοποιεί όσο οι ανάγκες του τόπου το επιβάλλουν.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ

Η αναστήλωση του Τουρλίτη, του ιστορικού φάρου του 19ου αιώνα, που τα εγκαίνιά του έγιναν πρόσφατα στην Ανδρο, πέραν από την συναισθηματική αξία που έχει για την τοπική κοινωνία του ναυτικότερου αυτού νησιού των Κυκλάδων, υπογραμμίζει και το κοινό χρέος για τη διατήρηση της ναυτικής μας παράδοσης. Είτε αυτή προβάλλεται ως "λόγος", είτε ως εικαστική δημιουργία, είτε διασώζεται ως αρχιτεκτονικό έργο. Γιατί η χώρα με τον μεγαλύτερο στόλο στον Κόσμο, είναι υποχρεωμένη κάθε στιγμή, να αποδεικνύει ότι το λαμπρό παρόν, είναι καρπός ενός επίσης λαμπρού παρελθόντος. Ναυτικής παράδοσης αιώνων, που την χαρακτηρίζει μια σπάνια στην ιστορία της ανθρωπότητας, διαχρονικότητα.

Επομένως, όσοι και όπως συμβάλουν στη διατήρηση και προβολή αυτής της παράδοσης, επιτελούν σημαντικό έργο, όπως ο Αλέξανδρος και η Μαριέττα Γουλανδρή, που διέθεσαν και χρήματα και φροντίδα για να επαναφερθεί στην παλαιή μορφή του και να επαναλειτουργήσει στη βάση των δεδομένων της τεχνολογίας, ο φάρος του Τουρλίτη ύψους 10,74 μέτρων, που ακτινοβολεί ήδη, στο χώρο (όρμος Παραπόρτι) και στο χρόνο (νεώτερη παράδοση).

Ακριβώς αυτό το χρέος προς την παράδοση, αλλά και την αναγνώριση της σχετικής προσφοράς, εξέφραζε και η παρουσία στη τελετή των εγκαινίων, του προέδρου της ΕΕΕ κ. Γιάννη Γκούμα.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

FRAGOKLISSIAS 9
151 25 MAROYSSI
GREECE

TEL.: 6804600
TELEX: 214404, 214432
FAX: 6804601



Athenian Group of Companies

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

Η ΑΛΗΘΕΙΑ ΜΑΣ...

Ναυτική εκπαίδευση - Sandwich Courses - Μήπως θα μπορούσε;

Διαβάζω τα στοιχεία του πιο κάτω πλοίου που ήταν πρόσφατα στην αγορά για πώληση:

"E.M. XANTHOS"

Dwt: 30.050 draft: 11m.

Built: Aalborg 6/83

Class: BV-SS 7/94 DD 5/94.

LOA 173.64 Beam 26.5 m.

6HO/6HA MaGGregor Covers

About 32.347/31.853 Grain/Bale

Main Engine: B + W
13.100 BHP

Cranes: 3X10 tons
2X20 tons.

"Vessel has accommodation for 240 cadets and 18 instructors. And she is fully fitted and equipped as a training ship".

Και διερωτάμε μήπως θα άξιζε και μήπως θα μπορούσε; Αυτή έστω η μικρή προσφορά του κράτους προς τα νέα στελέχη και το μέλλον της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας;

Ένα τέτοιο πλοίο θα μπορούσε να είναι περιουσία του ΥΕΝ.

Θα μπορούσε να επανδρωθεί με επίλεκτα στελέχη της εμπορικής ναυτιλίας και επίλεκτα στελέχη του λιμενικού σώματος για την θεωρητική εκπαίδευση και εξειδίκευση σε θέματα Solas/Marpol.

Θα μπορούσε ένα τέτοιο πλοίο να δίδεται ανά διετία για Management κατόπιν διαγωνισμού

και επιλογής σε εφοπλιστικό γραφείο μέλος της ΕΕΕ.

Θα μπορούσε ένα τέτοιο πλοίο να δουλεύει σαν εμπορικό κερδοσκοπικό για το ταμείο Ναυτικής Εκπαίδευσης από Οκτώβριο μέχρι Μάιο και θα μπορούσε να δουλεύει σαν εκπαιδευτικό πλοίο για τους μήνες Ιούλιο - Σεπτέμβριο.

Θα μπορούσε ένα τέτοιο πλοίο να ενταχθεί στο πρόγραμμα ναυτικής πρακτικής εκπαίδευσης των αυριανών στελεχών της Ελληνικής Ναυτιλίας και να καλύψει τις ανάγκες των Sandwich Courses.

Θα'ταν η ελαχίστη επιβεβλημένη προσφορά και συμμετοχή του κράτους και της πολιτείας στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, αν θέλουν (κράτος και πολιτεία) να αποδείξουν πως αυτή η μεγάλη εμπορική μας ναυτιλία δεν είναι απλά μία αγελάδα που την αρμέγουν αλλά οφείλουν και ελάχιστα να την ταΐζουν.

Η ναυτική εκπαίδευση και τα Sandwich Courses δεν μπορούν να στηρίζονται αποκλειστικά στον πατριωτισμό ή την φιλανθρωπία του Έλληνα πλοιοκίτη. Υπάρχουν ευπατρίδες που πάντα θα μπορούν δύσκολα ή εύκολα να συμμετέχουν σ' αυτό το πρόγραμμα. Θα υπάρχουν όμως πάντα κάποιοι άλλοι που θα λένε "ας τους εκπαιδεύσουν οι άλλοι για να τους πάρουμε έτοιμους εμείς".

Η χώρα με την μεγαλύτερη εμπορική ναυτιλία παγκοσμίως, οφείλει τουλάχιστον τούτο: Να προσφέρει έτοιμους ναυτίλους να κινούν τα βαπόρια της.

Ερωτώ την πολιτεία μέσω του καθ' ύλην υπεύθυνου υπουργού:

Μήπως θα μπορούσαν να κάνουν έστω κι αυτό το λιγιστό;

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία είναι μαζί με τον τουρισμό, ας το δεχτούμε όλοι, ο μονόδρομος της εθνικής μας επιβίωσης.

Ε, δεν μπορεί λοιπόν, η ναυτική εκπαίδευση και άρα η αυριανή ναυτιλία μας να στηρίζεται στην ζητιανιά, τα παρακάλια και τη φιλοπατρεία μόνον, του Ελληνικού εφοπλισμού.

Μετά τιμής
ΗΛΙΑΣ Ν. ΤΣΑΚΟΣ
Entrust Maritime Co.
Μ. Μπότσαρη 30
117 63 Π. Φάληρο

METALOCK BRASIL

FOR SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20 26.
11013-030 Santos, S.P. Brasil.
Tel. (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK
Fax: (132) 22.4088
Rio de Janeiro Tel. (21) 253.6043
Fax: (21) 263.2360



DIESEL
ENGINE
SERVICING

CRANKSHAFT
RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK
COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations
for major marine equipment manufacturers.
Agents in key shipping centres.

22 Ιουνίου 1995

Η πορεία της ναυτιλίας από την σκοπιά του Κομμίτη

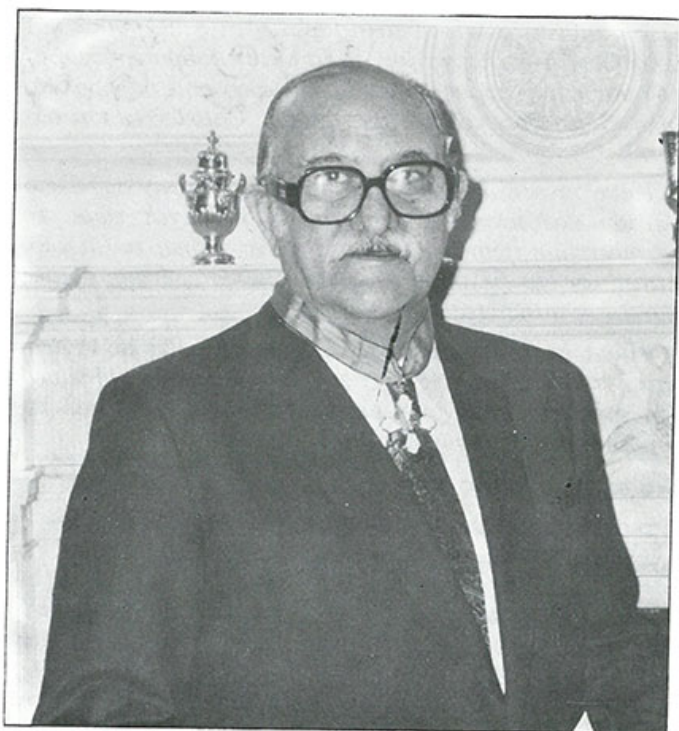
Απολογισμός πεπραγμένων και ενδιαφέρουσα απεικόνιση της ναυτιλιακής μας δύναμης

ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΗ σκοπιά του Λονδίνου, ένας εναργής απολογισμός της ναυτιλιακής μας δραστηριότητας, σε συσχετισμό με τα διεθνή δρώμενα του κλάδου. Πρόκειται για τον απολογισμό των πεπραγμένων στη τελευταία γενική συνέλευση του Κομμίτη, που ο πρόεδρος του, κ. Γιάννης Χατζηπατέρας με την εμπειρία και την παράδοση που δημιουργικά μεταφέρει επί δεκαετίες στα κοινά, κατορθώνει και αποκτά άμεση επαφή με το σύνολο του εφοπλιστικού σώματος. Μιλά τη γλώσσα του και εκφράζει αυθεντικά τα συναισθήματα και τις ανησυχίες του.

Είπε λοιπόν ο πρόεδρος του Κομμίτη για τη ναυλαγορά:

❖ Στους μήνες που πέρασαν η ναυλαγορά υπήρξε πολύ καλή για τα πλοία ξηρού φορτίου και έστω και εάν οι πρόσφατες εβδομάδες έδειξαν μικρή διαφοροποίηση, το μέλλον προιώνίζεται καλό. Η απασχόληση όμως των πετρελαιοφόρων είναι σοβαρά περιορισμένη και οι προοπτικές αμφίβολες. Δεν απολείπει όμως, ούτε πρέπει, η ελπίδα για τον παράγοντα που θα αλλάξει την παρούσα κατάσταση.

Τώρα εμφανίζεται στον ορίζοντα, συνεχώς και εντονότερη, η απειλή αυξήσεως της υπάρχουσας χωρητικότητας, με σειρά παραγγελιών για τη ναυπήγηση φορτηγών αλλά και δεξαμενοπλοίων. Βέβαια και θέλουμε και πρέπει να προχωρήσουμε στην ανανέωση του στόλου, αλλά με κάποιο συγκρατημένο ρυθμό, ώστε στο "ανάποδο" της



Επί 14 χρόνια συνεχίζει το δημιουργικό έργο του στο Κομμίτη ο πρόεδρος του Γιάννης Αδ. Χατζηπατέρας

ναυλαγοράς να μη βρεθούμε στις θάλασσες με υπερκορεσμένο τονάζ.»

Για τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή επιχείρηση είπε ο κ. Χατζηπατέρας:

❖ Η σημερινή ναυτιλιακή επιχείρηση γνωρίζει νέες δυσκολίες, διαδικαστικές, διακρατικές, γραφειοκρατικές, Ευρωπαϊκές και Αμερικανικές, που δημιουργούν πολλές δυσχέρειες και για τούτο θα πρέπει να είμαστε καλά οργανωμένοι και προετοιμασμένοι για να τις αντιμετωπίσουμε.

Παραμένει ακάλυπτο και άλυτο το μεγάλο πρόβλημα της U.S. Pollution Act του 1990 - το πρόβλημα του unlimited liability που κρατεί πολλά τάνκερς μακριά από τις Αμερικανικές ακτές - που πολύ απασχόλησε και το χρόνο αυτό το Committee και την Ένωση. Το θέμα τούτο παρακολουθούμε σε συνεργασία με τους Νορβηγούς και Σουηδούς συναδέλφους μας. Και η λύση που προτείναμε, από κοινού με αυτούς, το Mandatory Excess Insurance Facility, δεν έχει ακόμη απορριφθεί, αλλά θα εξετασθεί και πάλι μεταξύ άλλων προτάσεων από τη σχετική Επιτροπή του Κογκρέσου, που πολλά μέλη της φαίνεται να έχουν συνειδητοποιήσει ότι κάτι πρέπει να γίνει».

Για τα θέματα της ασφάλειας των πλοίων, από τα πό κρίσιμα στη σημερινή λειτουργία του Shipping:

❖ Η εφαρμογή του International Safety Management Code που υιοθετήθηκε από τον I.M.O. γίνεται υποχρεωτική με την ένταξή του στη Solas για τάνκερς, χημικά, επιβατηγά και μπάλκ κάρριερς από το 1998 και για άλλες κατηγορίες από τον 2002.

Απαιτείται έγκαιρη προετοιμασία.

Ανεξάρτητα όμως από την εφαρμογή των νέων κανονισμών, ο έλεγχος ή μάλλον οι πολλαπλοί έλεγχοι είναι

πλέον καθεστώς και είναι απαραίτητο τα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία να μην υφίστανται καθυστερήσεις από αυτούς που караδοκούν, πολλές φορές με υπερβολικό ζήλο, State Port control και ακόμη Charterers και άλλοι.

Κάθε δυνατή προσοχή και φροντίδα για την ασφάλεια πλοίου και πληρώματος πρέπει να είναι τώρα το Number one item στη φροντίδα, στη σκέψη του πλοιοκτήτη, αν δεν θέλουμε να δούμε καθυστερήσεις, ζημιές και άλλες συνέπειες.

Πάντως είτε με second hand tonnage, είτε με νεότευκτα η προσπάθειά μας πρέπει να είναι η ελληνική ναυτιλία να είναι όχι μόνον η μεγαλύτερη αλλά και η καλύτερη σε ποιότητα εμφύχου υλικού και πλοίων».

Για το πλαίσιο της συνεργασίας μέσα στο οποίο λαμβάνονται αποφάσεις και δραστηριοποιούνται οι φορείς της ναυτιλίας, ο κ. Χατζηπατέρας τόνισε:

❖ Με τους συνεργάτες μας, της ναυτεργασίας, με επικεφαλής τον πρόεδρο κ. Γιάννη Χαλά που είναι και πρόεδρος της HELMEPA, συνεχίζονται οι καλές σχέσεις, ώστε μαζί να ξεπερνάμε τα προβλήματα που δημιουργεί η νέα πραγματικότητα στο διεθνή ναυτεργασιακό στίβο.

Ετσι και όπως πρέπει, πλοιοκτησία, ναυτεργασία και κράτος, μαζί παρακολουθούμε τη λύση των προβλημάτων μας, όπως το μέγιστο έργο της ναυτικής εκπαίδευσης, τη προσέλκυση ελληνοπαίδων στη θάλασσα και άλλα. Ο θεσμός της εναλλακτικής εκπαίδευσης, (Sandwich Courses) λειτουργεί και αποδίδει, αλλά προσοχή, μη λησμονούμε ποτέ την υποχρέωσή μας, για την πρόληψη και ναυτολόγηση των σπουδαστών.

Όλα αυτά - προώθηση και προσπάθεια επιλύσεως θεμάτων και αντιμετώπιση προβλημάτων - γίνονται σε άμεση συνεργασία και συνεννόηση με το προεδρείο της Ενώσεως, τον πρόεδρό της, αγαπητό και καλό φίλο Γιάννη Γκ. Γκούμα, τους αντιπροέδρους της, φίλους, κυρίως Παύλο Ιωαννίδη και Γιάννη Κ. Λύρα (ο οποίος ετίμησε εαυτόν και τον ελληνικό εφοπλισμό με την ανάδειξή του στην προεδρία της European Community Shipowners' Associations (ECSA), αναγνώριση έργου και προσφοράς

του) και άλλους επιφανείς συμβούλους σε επί μέρους θέματα.

Και ένα παράπονο διατυπωμένο με πολύ τάκτ, για την έλλειψη επαρκών οικονομικών δυνατοτήτων προκειμένου το Κομμίτη να δραστηριοποιείται στην έκταση και στον βαθμό που απαιτούν οι δυσκολίες των καιρών:

❖ Η λειτουργία και η διεκπεραίωση των εργασιών του Κομμίτη γίνεται με τον οικονομικότερο δυνατό τρόπο, γιατί ακόμη δεν ευρέθη η μέθοδος ώστε το σύνολο της εφοπλιστικής οικογενείας να συμμετέχει στις δαπάνες των επαγγελματικών οργανισμών μας, με την απλή και δίκαιη βάση του τονάζ και του αριθμού των πλοίων.

Είναι ανεξήγητο ότι μας κουράζει το κόστος μίας λίρας στο ημερήσιο λειτουργικό κόστος του πλοίου.

Πόσα ακόμη, πολλά και καλά, θα μπορούσε να δώσει αυτή η άνεση. Ενα ακόμη στέλεχος στους Διεθνείς Οργανισμούς, εκπροσώπηση σε Συνέδρια και Σεμινάρια, χρησιμοποίηση εμπειρογνομόνων, ή το lobbying μια πολιτικής ομάδας, όταν τούτο χρειάζεται.

ΑΥΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ INTERNA CORPORIS του Λονδίνιου εφοπλισμού και τις επιδόσεις του στη διαμόρφωση πλαισίου λειτουργίας του ελληνικού πλοίου στο διεθνή μεταφορικό στίβο. Οι αριθμοί τώρα και τα στοιχεία που προσδιορίζουν την αναπτυξιακή πορεία του ελληνόκτητου στόλου, τις εσωτερικές διαφοροποιήσεις και τους εξωτερικούς συσχετισμούς του.

Πρόκειται για αξιόλογη επεξεργασία στατιστικών δεδομένων, του συνεργάτη του Κομμίτη, δόκτορα Ν. Μικέλη. Τα πλέον χαρακτηριστικά αποσπάσματα της εργασίας αυτής είναι τα εξής:

ADAMSON PHIL. INC.



ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

11th Floor, SAGE House
110 Herrera St., Legaspi Village,
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. Box 510, MAKATI, M.M.
Philippines-

Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 815-4572
Cable Address: "ADAMOPOULOS"

- Η σταθερή ανοδική πορεία της ναυτιλίας των Ελλήνων θα συνεχισθεί και κατά το τρέχον έτος, συνδυαζόμενη με την έντονη δραστηριότητα των εφοπλιστών στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων. Η επί πέντε και πλέον χρόνια συνεχής αύξηση της χωρητικότητας με ελληνική σημαία αν και δεν είναι τόσο θεαματική, σε σχέση με την ελληνόκτητη ναυτιλία, εν τούτοις είναι πολύ σημαντική διότι δείχνει ότι εσταμάτησε η φυγή από το εθνικό υπολόγιο, ενώ επιβεβαιώνει την εμπιστοσύνη στην Ελληνική σημαία.
- Ο αριθμός των υπό ναυπήγηση πλοίων εμφανίζει σημαντική αύξηση σε σχέση με το 1994 και είναι διπλάσιος, τόσο σε μεταφορική ικανότητα όσο και σε χωρητικότητα.
- Σύμφωνα με τα στοιχεία του Axis Shipbroking London, αναφορικά με τη δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, την οποία σημειώτεον το "Κομμίτη" τη χαρακτηρίζει ως "καταπληκτική", οι Έλληνες εφοπλιστές επί συνόλου 924 αγοραπωλησιών πλοίων διαφόρων τύπων πραγματοποίησαν 323 αγορές, που αντιστοιχούν σε ποσοστό 31,22% σε σχέση με τα διατεθέντα κεφάλαια και 36,90% σε σχέση με το προσκτιθέν *dwt* του συνόλου των αγορών.
- Παράλληλα πούλησαν 150 εμπορικά πλοία τα οποία αντιστοιχούν σε ποσοστό 10,26% σε σχέση με τα εισπραχθέντα κεφάλαια και 15,4% σε σχέση με το *dwt* του συνόλου των πωλήσεων. Με βάση την

πορεία αυτή, σε μία ομάδα 15 χωρών και γεωγραφικών περιοχών, οι Έλληνες εφοπλιστές εμφανίζονται και πάλι πρώτοι με την προσθήκη 173 εμπορικών πλοίων.

ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ που ακολούθησαν μετά τη γενική συνέλευση του Κομμίτη δεν σημειώθηκαν εκπλήξεις, γιατί όλοι ήταν βέβαιοι ότι για μία ακόμη φορά ο κ. Γιάννης Χατζηπατέρας θα βρισκόταν επικεφαλής της ιστορικής αυτής οργανώσεως του εφοπλισμού, πλαισιωμένος από δοκασιμένους συνεργάτες του. Ετσι τα αποτελέσματα των αρχαιρεσιών εκτός από τον κ. Χατζηπατέρα, έφεραν πάλι στο συμβούλιο τους κυρίους:

Στάθη Κουλουκουντή, Επαμεινώντα Εμπειρικό και Σπύρο Μ. Πολέμη ως αντιπροέδρους και ως συμβούλους τους κυρίους:

Γιάννη Αγγελικούση, Α.Λ. Γουλανδρή, Β.Ν. Εμπειρικό, Ν.Δ. Ιγγλέση, Κ.Ι. Καρούση, Ι.Μ. Λύρα, Λ. Τ. Λώς, Ζ.Κ. Μούσκα, Σ.Ι. Νιώτη, Γ.Γ. Παρίση, Ν.Μ. Περατικό, Α.Α. Τσαβλίρη, Ν.Π. Τσάκο, Ι. Φαφαλιό, Κ.Μ. Φραντζή, Γ.Ι. Χαγιαλίδη, Σ.Α. Χατζηγιάννου, Ι.Δ. Χατζή και Ι.Δ. Ψαρρό.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟ ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΕ.ΠΑ.Σ.

«Σχεδιασμός Σταδιοδρομίας στη Ναυτιλία και παρεμφερείς επιχειρήσεις

Το βιβλίο αυτό αποτελεί μία καινοτομική έκδοση για τα δεδομένα της Ελληνικής βιβλιογραφίας αφού θέτει τα θεμέλια για τη συνεργασία της θεωρίας και της πράξης (εκπαιδευτικά ιδρύματα και ανακοινώσεις επιχειρήσεων), της γνώσης και της ενημέρωσης (θεωρητικά κεφάλαια και κατάλογοι χρήσιμων πληροφοριών), της συμβούλευσης και της σεμναριακής επιμόρφωσης εξ αποστάσεως.

Κάθε κεφάλαιο αποτελεί ένα χρήσιμο σύμβουλο πληροφοριών τόσο για τους νέους που δεν έχουν αποφασίσει ποιο κλάδο σπουδών και επαγγελματικής σταδιοδρομίας μπορούν να ακολουθήσουν, όσο και για τα ήδη σταδιοδρομημένα στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που θέλουν να έχουν ανά πάσα στιγμή κάθε πληροφορία στα μελλοντικά και ενεργά μέλη τους.

Οι κύριοι άξονες συγγραφής του βιβλίου είναι:

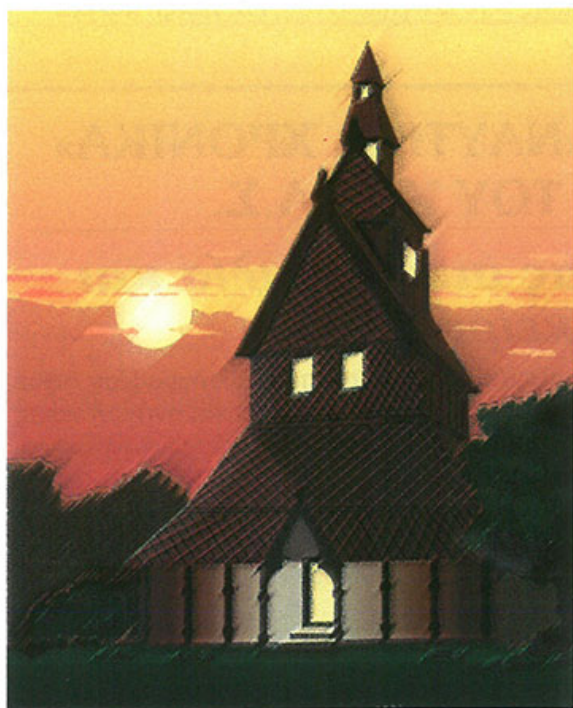
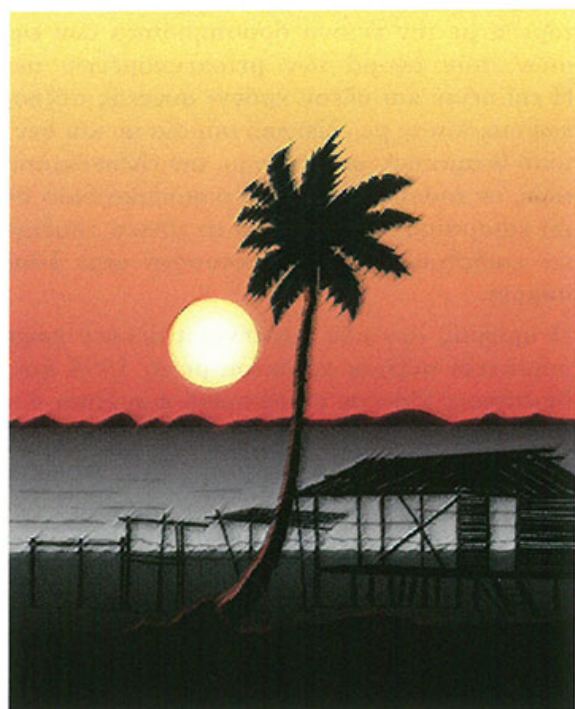
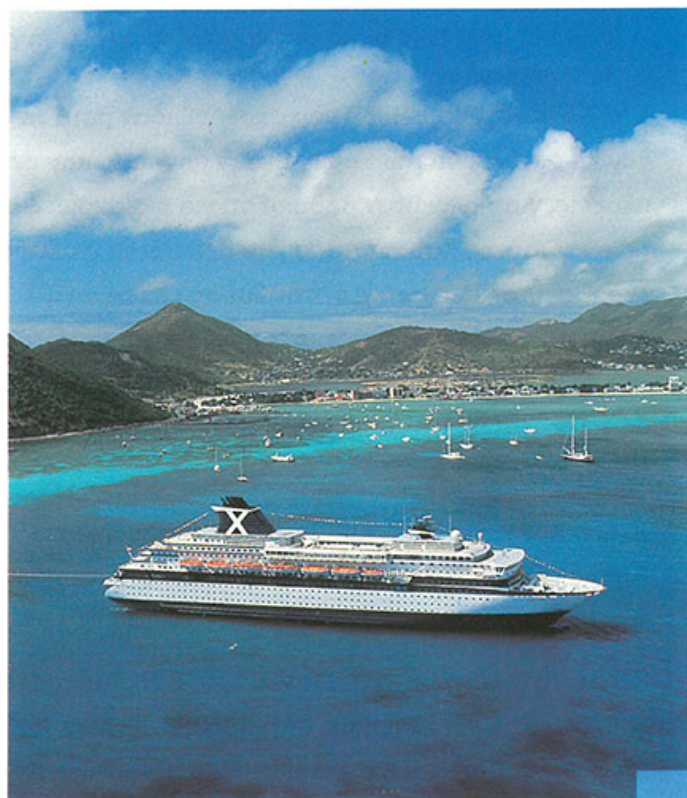
Δυναμικότητα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας - Θεωρίες και Επιδράσεις επιλογής επαγγέλματος - Δοκιμασίες ανίχνευσης δεξιοτήτων - Βαθμίδες και Κλάδοι Εκπαίδευσης - Δυνατότητες Οικονομικών Ενισχύσεων - Στελέχη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων - Τεχνικές Εύρεσης Εργασίας - Επιχειρήσεις Ναυτιλιακού Τομέα στον Πειραιά.

Αποκλειστική διάθεση και διανομή:

INTERNATIONAL CONSULTING A.E.

Τηλ. 9248534, φάξ: 9248695

ΑΝΑΚΑΛΥΨΤΕ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗ ΕΩΣ ΤΗΝ ΔΥΣΗ



ΜΕΓΑΡΟ ΧΑΝΔΡΗ, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 95, ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ / ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΛ. 4290294, 3609801-3, ΦΑΞ 3634271, ΤΕΛΕΞ 216396 NAVI GR

 **FANTASY CRUISES**

 *Celebrity Cruises*

NEW YORK-MIAMI-LONDON-ZURICH-FRANKFURT-PARIS-BRUSSELS-MADRID-ATHENS

Michelangelo never fails to impress them.



MEDOV's signature guarantees it.

ITALY'S WONDERFUL STOREHOUSE OF CULTURE PROMISES
TO ENCHANT CRUISE PASSENGERS, BUT THESE DAYS EVEN
MICHELANGELO NEEDS A GOOD AGENT.

YOU CAN'T ASSUME THE EXPERIENCE WILL BE PERFECT UNLESS
YOUR PASSENGERS, YOUR SHIP AND EVERY OTHER
ASPECT OF YOUR OPERATION ARE IN EXPERT HANDS.

MEDOV BECAME ITALY'S LEADING CRUISE SERVICES
ORGANISATION BY KNOWING THE COUNTRY AND THE CRUISE
INDUSTRY BETTER THAN ANYONE ELSE.

ALL OUR SERVICES ARE SPECIALLY TAILORED TO YOUR
REQUIREMENTS AND COVER EVERYTHING A CRUISE LINE COULD
WANT, INCLUDING SHIP AGENCY, ALL GROUND OPERATIONS,
EXCURSIONS, TRANSFERS, HOSPITALITY, HOTEL BOOKINGS,
CATERING AND MARKETING.

AFTER NEARLY HALF A CENTURY OF EXPERIENCE, WE'VE RAISED
CARING FOR CRUISE CLIENTS TO THE LEVEL OF A FINE ART.

WHY TRUST A MERE APPRENTICE ?

MEDOV®
ITALY'S CRUISE EXPERTS

GENOA : TEL 010-54901, FAX: 010-562050 • VENICE : TEL 041-5203600, FAX: 041-5287258
AND IN ALL ITALIAN PORTS

Η νέα Σύμβαση για το 1995

Υπεγράφησαν στις 27 και 28 Ιουνίου αντίστοιχα, οι νέες συλλογικές συμβάσεις εργασίας σε πλοία άνω των 4.500 τόν. d.w. και η συλλογική σύμβαση των πλοιάρχων για τα πλοία αυτά.

Τα κείμενα των συμβάσεων αυτών υπεβλήθησαν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την κατά νόμο κύρωση και δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Σύμφωνα με το κείμενο που υπέγραψαν οι κ.κ. Γιάννης Γκούμας για λογαριασμό του εφοπλισμού και οι Γιάννης Χαλός γενικός γραμματέας της Π.Ν.Ο., Γιάννης Τσούρας πρόεδρος της Π.Ε.Π.Ε.Ν., Σταύρος Πετρίδης πρόεδρος της Π.Ε.Μ.Ε.Κ.Ε.Ν., Γιώργος Μαρουλάκης πρόεδρος της Ένωσης Ναυτομαγείρων, Αντώνης Νταλακογιώργος πρόεδρος της Π.Ε.Ν.Ε.Ν., Γεράσιμος Μελέτης πρόεδρος της Π.Ε.Θ.Ε.Ν. και Στάθης Λούρμπας πρόεδρος της Π.Ε.Π.Π.Κ.Ε.Ν., οι αμοιβές των Ελλήνων ναυτικών για το έτος 1995 διαμορφώνονται ως εξής:

ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ

Υποπλοίαρχος	230.635
Ανθυποπλοίαρχος	200.600
Μηχανικός Α'	435.715
Μηχανικός Β'	230.635
Μηχανικός Γ'	200.600
Αξιωματικός Α/Τ Α'	230.635
Αξιωματικός Α/Τ Β'	200.600
Ηλεκτρολόγος (1)	214.575
Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στη γέφυρα	200.600
Ναύκληρος	174.250
Ξυλουργός	174.250

Αντλιορός	175.905
Ναύτης	163.180
Δόκιμος Πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΔΣΕΝ)	140.230
Δόκιμος Πλοίαρχος	140.230
Ναυτόπαις	119.000

Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στο Μηχανοστάσιο	200.600
---	---------

Μηχανοδηγός Α'	199.780
Μηχανοδηγός Β'	178.250
Αρχιθερμαστής	175.905
Λιπαντής	174.250
Δόκιμος Μηχανικός (απόφ. ΑΔΣΕΝ)	140.230
Δόκιμος Μηχανικός	140.230
Θερμαστής	168.125
Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμαστή)	168.125
Καθαριστής	119.000

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Δόκιμος Ασυρματιστής (απόφ. ΑΔΣΕΝ)	140.230
Δόκιμος Ασυρματιστής	140.230

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Μάγειρος	181.825
Θαλαμηπόλος	174.250
Βοηθός Μαγείρου (κάτοχος άδειας)	147.360
Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας)	147.360
Βοηθός Θαλαμηπόλο (χωρίς άδεια)	119.000

Παρατηρήσεις:

• Εφ' όσον η ειδικότητα του ηλεκτρολόγου προβλέπεται από τις Εγκριτικές πράξεις νηολόγησης των πλοίων και με την προϋπόθεση ότι ο ηλεκτρολόγος έχει άδεια ειδικότητας συντηρητή ή ανώτερη από αυτή και, ακόμα, τρία χρόνια υ-

πηρεσία στη θάλασσα σαν βοηθός ηλεκτρολόγου ή ηλεκτρολόγος.

- Συμφωνείται ο βοηθός μαγείρου και ο ένας βοηθός θαλαμηπόλου να έχουν τη σχετική άδεια, ο μὲν πρώτος Γ, ο δε δεύτερος άδεια θαλαμηπόλου.

Αναφορικά με τα επιδόματα συμφωνήθηκαν τα εξής:

Στα μέλη του πληρώματος που οι όροι αμοιβής τους ρυθμίζονται από τη σύμβαση αυτή καταβάλλονται μηνιαίως επί πλέον (2.200) δύο χιλιάδες διακόσιες δρχ. ως διορθωτικό επίδομα.

- > Για όλες τις Κυριακές που το πλοίο ταξιδεύει ή παραμένει σε λιμάνι καταβάλλεται επίδομα σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) των βασικών μισθών.

- > Το επίδομα αυτό χορηγείται σε όλα ανεξαιρέτως τα μέλη του πληρώματος ανεξάρτητα από το αν προσφέρεται ή όχι εκ μέρους τους κάποια υπηρεσία. Οποιοδήποτε όμως κάθε μέλος του πληρώματος, εφόσον αποφασίσει ο πλοίαρχος, έχει υποχρέωση, κατά τις Κυριακές που το πλοίο παραμένει σε λιμάνι ή ταξιδεύει, να απασχοληθεί μέχρι 8 ώρες σε κάθε είδους εργασία της ειδικότητάς του.

- > Εάν η σύμβαση ναυτολόγησης κάποιου μέλους του πληρώματος λυθεί για οποιοδήποτε λόγο πριν περάσουν όλες οι Κυριακές που πέφτουν στον μήνα της απόλυσης, τότε αυτό το επίδομα των είκοσι δύο τοις εκατό (22%), διαιρείται με τον αριθμό όλων των Κυριακών του μήνα και ο' αυτό το μέλος του πληρώματος καταβάλλε-

ται το ηλίκο που προκύπτει από την διαίρεση πολλαπλασιασμένο με τον αριθμό των Κυριακών κατά τις οποίες ο ναυτικός ήταν ναυτολόγημένος.

- > Στα μέλη του κατωτέρου πληρώματος καταβάλλεται επιπλέον του βασικού μισθού, μηνιαίο επίδομα δρχ. (14.165) δέκα τεσσάρων χιλιάδων εκατόν εξήντα πέντε. Το επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται στους μη προσοντούχους.

- > Ειδικά για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και πλοία τύπου Ore - Bulk Oil (O.B.O.) καταβάλλεται επίδομα ίσο με το δέκα τοις εκατό (10%) του βασικού μισθού, εφόσον τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγρών φορτίων.

- > Το παραπάνω επίδομα δεν καταβάλλεται εφόσον το δεξαμενόπλοιο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά υγρών ή ξηρών φορτίων που δεν είναι εύφλεκτα. Στην περίπτωση αυτή η διακοπή της καταβολής του επιδόματος αρχίζει μόλις εκδοθεί από αρμόδιο επιθεωρητή πιστοποιητικό για την καταλληλότητα του πλοίου για την φόρτωση ξηρού ή άλλου φορτίου (όχι ευφλέκτου) και διαρκεί μέχρι την έναρξη φόρτωσης εύφλεκτου φορτίου.

- > Το επίδομα αυτό καταβάλλεται στους ναυτικούς που υπηρετούν και σε φορτηγά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια) εφόσον αυτά, εκτός από τα άλλα φορτία, μεταφέρουν και εύφλεκτα ή εκρηκτικά φορτία σε ποσότητα ανώτερη από ποσοστό 5% (πέντε τοις εκατό) της χωρητικότητας του πλοίου (d.w.).

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1127 San Martin, Buenos Aires 1004 - Argentina

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

Mr. CONSTANTINE VALAOURIS - Chief Exec.

AFTER OFFICE: (Mr. Valaouris Residence) 3272063
3271371 3270226
Telex: 26621 HELLAS AR
Cables: HELLASMAR BUENOSAIRE

DIRECT OPERATIONS DESK
Phones: 3116163 - 3121843 - 3125814
Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136698
Telefax: (00541) 3136683 - 3134155

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA - PARAGUAY - URUGUAY AND CHILE

- > Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που μεταφέρουν υγραέρια καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο με το είκοσι τοις εκατό (20%) του βασικού μισθού.
- > Στον Α' Μηχανικό καταβάλλεται: α) πρόσθετη αμοιβή 4,33 ημερομισθίων το μήνα για την πρόσθετη εργασία του κατά τα Σάββατα και β) αμοιβή κάθε μήνα ίση με ένα ημερομίσθιο για τις αργίες τόσο κατά τη διάρκεια που το πλοίο ταξιδεύει, όσο και κατά τη διάρκεια παραμονής στο λιμάνι. Για τις παραπάνω (α) και (β) περιπτώσεις το ημερομίσθιο ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθού.
- > Για την συντήρηση των ηλεκτρονικών ναυτιλιακών οργάνων του πλοίου καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα δραχμών 29.425, στους αξιωματικούς Ασυρμάτου που έχουν σχετικό πτυχίο.
- > Για τη συντήρηση του ανελκυστήρα και του συστήματος κλιματισμού καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα δραχμών 22.550, εφόσον στο πλοίο υπάρχουν και τα δύο.

Εάν υπάρχει μόνο ανελκυστήρας καταβάλλεται επίδομα δρχ. 7.150 και εάν υπάρχει μόνο σύστη-

μα κλιματισμού καταβάλλεται επίδομα δρχ. 15.040.

- > Στο μάγειρο καταβάλλεται συνεχώς χωρίς διακοπή εκτός από το μισθό του και ειδικό επίδομα αρτοποιήσης δραχμών 19.930 τον μήνα, εφ' όσον υπάρχει στο πλοίο μηχανικό ζυμωτήριο, σε αντίθετη περίπτωση το επίδομα αυτό είναι δρχ. 23.265.

Κατ' εξαίρεση στο ναύκληρο δίνεται μηνιαίο επίδομα δρχ. 11.865 λόγω της ιδιαίτερης φθοράς του ιματισμού του.

Οι ατομικές συμβάσεις ναυτολόγησης, στις οποίες εφαρμόζεται αυτή η συλλογική σύμβαση, θα ρυθμίζονται αποκλειστικά, σχετικά με κάθε απαίτηση από την εταιρία ή δικαίωμα του ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεων λόγω ασθένειας ή ατυχήματος, από αυτή τη Συλλογική Σύμβαση και τους ελληνικούς νόμους, με εφαρμογή σ' αυτή τη περίπτωση, τόσο του άρθρου 238 του Κ.Δ.Ν.Δ. όσο και του άρθρου 83 του Κ.Ι.Ν.Δ., όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 2 του ν. 451/76, και θα κρίνονται από τις αρμόδιες Ελληνικές αρχές και τα Ελληνικά δικαστήρια.

SCANDIA

SHIPPING AGENCIES INC.

Now closer to the Greek shipping community
with our own office in Piraeus

○ STEAMSHIP AGENTS

○ CHARTERING BROKERS

○ BUNKERING CONTRACTORS

○ STEVEDORING CONTRACTORS

Head Office:
SCANDIA Shipping Agencies Inc.
1000 De la Gauchetiere West
Montreal, Quebec H3B 4W5
Phone: (514) 879 92222 - Fax: 879 9260
Telex: 055 - 62000 - DDD (514) 861 5643

Piraeus Office:
SCANDIA Shipping Hellas Inc.
98 B Filonos Street
Phone: (301) 4292 769
Fax: (301) 4292 768

OFFICES & SUBAGENTS AT ALL PORTS OF THE ST. LAWRENCE, EASTERN CANADA,
CHURCHILL, THE GREAT LAKES, VANCOUVER AND PRINCE RUPERT



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4284200
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4284242



Κάθε ναυτικός που ανήκει στις συμβαλλόμενες ναυτεργατικές οργανώσεις έχει υποχρέωση όπως, για κάθε ζήτημα που προκύπτει κατά την εφαρμογή της Συλλογικής Σύμβασης σχετικά με τους όρους εργασίας που προβλέπονται σ' αυτή και στο νόμο, έχει υποχρέωση να προσφεύγει στην επαγγελματική του Οργάνωση ή στους τοπικούς αντιπροσώπους της ΠΝΟ και να επιδιώκει με τη βοήθειά τους την επίλυση του ζητήματος από τις Ελληνικές Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές.

Συμφωνήθηκε επίσης, ότι η παράβαση των διατάξεων της παραπάνω παραγράφου από τον ναυτικό, αποτελεί παράβαση καθήκοντος.

Στην Σύμβαση περιελήφθηκε ερμηνευτική δήλωση ή οποία αναφέρει:

"Συμφωνείται η από κοινού αναγνώριση του ναυτικού επαγγέλματος ως ιδιόμορφου, βαρέος και ανθυγιεινού και η κοινή προσπάθεια προς την Πολιτεία για το νομοθετικό χαρακτηρισμό μέσα από τη νομοθεσία του Ν.Α.Τ. για την προστασία των υφιστάμενων συνταξιοδοτικών ρυθμίσεων.

Διευκρινίζεται ότι η συναίνεση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών δίνεται, αποκλειστικά και μόνο, για τον παραπάνω σκοπό".

Σημειώνεται τέλος, ότι τη νέα Σύμβαση δεν υπέγραψαν τα κάτωθι Σωματεία:

-- Π.Ε.Μ.Ε.Ν. (Μηχανικοί)

-- Π.Ε.Ρ.Ρ.Α.Ε.Ν. (Ραδιοτηλεγραφητές)

-- Π.Ε.Η.Ε.Ν. (Ηλεκτρολόγοι), και

-- Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ

Όπως προαναφέρθηκε, στις 28 Ιουνίου, ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. Γιάννης Γκούμας και ο πρόεδρος της Π.Ε.Π.Ε.Ν. Γιάννης Τσούρας υπέγραψαν τη νέα Σύμβαση των Πλοιάρχων για τη περίοδο Ιανουάριος - Δεκέμβριος 1995, η οποία προβλέπει ότι ο μηνιαίος βασικός μισθός του πλοιάρχου ορίζεται σε δρχ. 441.360.

Ακόμη στον πλοίαρχο καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή από 4,33 ημέρες το μήνα για την πρόσθετη εργασία του κατά τα Σάββατα, το δε ημερομίσθιο για την περίπτωση αυτή ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθού (δρχ. 76.445).

Για όλες τις Κυριακές που το πλοίο ταξιδεύει ή παραμένει σε λιμάνι, καταβάλλεται στον πλοίαρχο επίδομα που φθάνει σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) του μισθού.

Στον πλοίαρχο καταβάλλεται επίσης αμοιβή κάθε μήνα ίση με ένα ημερομίσθιο για τις αργίες, τόσο κατά τη διάρκεια που το πλοίο ταξιδεύει όσο και κατά τη διάρκεια παραμονής του στο λιμάνι.

Το ημερομίσθιο ορίστηκε στις 17.655 δραχμές.

Ακόμη για έξοδα παραστάσεως καταβάλλονται δρχ. 27.840, καθώς και δρχ. 3.465 για έξοδα στο λιμάνι.

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ > ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ > ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ > ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΠΛΟΙΩΝ**

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

Τηλ. Γραφείου: (0723) 22244 & 22189

Τηλ. ΑΟΗ: (0721) 82671

Τηλ. ΑΟΗ: (0723) 23004 & 22838

Τέλεξ: (0252) - 203 ZERV - GR

Φάξ: (0723) 22896

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO
PYLOS

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21

Τηλ. Γραφείου: (0721) 82426 & 82407

Τηλ. ΑΟΗ: (0721) 82671

Τέλεξ: (0252) 123 ZERV GR

Φάξ: (0721) 81243

ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΗ: ARCHIPELAGO
KALAMATA

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

> 24ΩΡΟ

Υπεύθυνος Γραφείων:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν.

Database for world's ships

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ ΝΤΟΥΝΗ

Με αφορμή το άρθρο της εβδομαδιαίας εφημερίδας **Maritime Monitor**, έκδοση της 13 Ιουνίου 1995, όπου φιλοξενήθηκαν και οι εύστοχες παρατηρήσεις του Έλληνα εφοπλιστή Μανώλη Παπαλέξη σχετικά με το τιτλοφορούμενο θέμα, θα ήθελα να διατυπώσω και εγώ τις απόψεις μου στις πάντα φιλόξενες σελίδες των "Ναυτικών Χρονικών".

Από ότι θυμάμαι το όλο θέμα είχε ανακινηθεί από τον κ. Paul Slater της First International και είχε αρκετά προβληθεί από τις στήλες του Lloyd's List.

Οι απόψεις του για "αδιαφάνεια" στην ναυτιλία είναι γνωστές καθώς επίσης και η επιμονή του για την δημιουργία από τον IMO μιας βάσης δεδομένου που θα περικλείει την παγκόσμια ναυτιλία ανερχόμενη σε 81.000 περίπου εμπορικά πλοία.

Για την παρέμβαση του IMO και την χρησιμοποίηση του κύρους του γιαυτό το σκοπό προφανώς, θεωρεί ότι η λύση αυτή αποτελεί την πανάκεια η οποία και θα "εξαφανίσει" και τις απώλειες ανθρώπινων υπάρξεων στην θάλασσα και τις θαλάσσιες ρυπάνσεις. Στόχους τους οποίους ο οργανισμός αυτός εξ' ορισμού οφείλει να υπηρετεί.

Προβάλλοντας τα δύο αυτά, αναμφισβήτητα υψηλής προτεραιότητας, κοινωνικά ζητούμενα, προσπαθεί να οδηγήσει την διεθνή ναυτιλία σε "μαντρώματα" των "μαύρων προβάτων" που γιαυτόν είναι όλα τα πλοία.

Για τις απόψεις αυτές του κ. Slater ο γράφων είχε επιθετικά απαντήσει με δημοσιεύματα στον ναυτιλιακό τύπο ότι είναι ανεδαφικές, γιατί στην πράξη δεν μπορεί να υπάρξει λειτουργική ενημερότητα για ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον 81.000 πλοίων και συνεπώς η αξιοπιστία του θα είναι πάντοτε αμφισβητούμενη. Και το θέμα δεν αφορά την τεχνική δυνατότητα της παρακολούθησης, αλλά την συνεπή λειτουργία των μηχανισμών τροφοδότησης των στοιχείων από τις πηγές πληροφόρησης. Και εδώ είναι το πρόβλημα της αξιοπιστίας. Και αυτό νομίζω ότι ορθά παρατηρεί.

και ο κ. Παπαλέξης στο δημοσίευσμά του στην **Monitor**.

Κατά συνέπεια, προσπαθώντας ο κ. Slater να καταπολεμήσει το τέρας της "αδιαφάνειας" και την πηγή του κακού για τα συμβαίνοντα στον ναυτιλιακό χώρο φαίνεται περισσότερο να καταλήξει στην "πιστοποιημένη" αδιαφάνεια!

Ομως είναι γνωστό ότι οι κοινωνικές ευαισθησίες, για οτιδήποτε έχει σχέση με την προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα καθώς και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από τα πλοία, βρίσκονται σε πολύ προχωρημένο επίπεδο, με αποτέλεσμα το πλοίο να υπόκειται συνεχώς στην εισβολή μεγάλης έκτασης και ποικιλίας δαπανηρών μέτρων από την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα (IMO), από περιφερειακές ομάδες κρατών όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και από την εθνική νομοθεσία του κάθε κράτους.

Το πλοίο με άλλα λόγια αποτελεί τον εύκολο στόχο για να δικαιολογούνται κάθε φορά πολιτικές αποφάσεις λήψης μέτρων που ουσιαστικά ικανοποιούν κυρίως το κοινό αίσθημα και την αδηφάγο κοινή γνώμη, χωρίς όμως πάντοτε να εγγίζουν την ουσία του προβλήματος.

Και μπορεί να υποστηριχθεί ότι σήμερα η διεθνής κοινότητα έχει δημιουργήσει πολλούς μηχανισμούς εντοπισμού πλοίων που η κατάσταση τους δεν εγγυάται επαρκώς την προστασία των επιβαίνόντων σ' αυτά και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στο οποίο βρίσκονται. Θα ήταν βάνανυση απόκρυψη της πραγματικότητας και της αλήθειας η μη παραδοχή ότι πραγματικά τα τελευταία χρόνια έχει εντυπωσιακά ελαττωθεί και ο αριθμός των ναυτικών ατυχημάτων αλλά και των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία.

Θα ήταν ακόμη παράλειψη να μην αναφερθεί εδώ ότι πολλά από τα μέτρα έχουν σχολιαστεί κατά καιρούς ως αδικαιολόγητα αυστηρά, ενώ σε επίπεδο εφαρμογής η σχολαστική απαίτησή τους από ορισμένες κρατικές Αρχές έχει φθάσει σε βαθμό κατάχρησης δικαιώματος που κατά μία άποψη δεν αποκλείει και απαράδεκτες σκοπιμότητες.

Κάτω από αυτό το πρίσμα ερωτάται ο κ. Slater εάν με την λειτουργία του από αυτόν οραματιζόμενου Database του IMO θα είχε αποφευχθεί το τραγικό ναυάγιο του "Estonia" στην Βαλτική ή η σύγκρουση προ λίγων ετών στην Βόρειο Θάλασσα ενός εμπορικού πετρελαιοφόρου που κατέληξε στην απώλεια ανθρώπινων υπάρξεων και πρόκληση πυρκαϊάς και ευρείας έκτασης θαλάσσιας ρύπανσης έξω από τις Ολλανδικές ακτές.

Και επειδή λογικά δεν φαίνεται να υπάρχει τέτοια σχέση μεταξύ αιτίου και αποτελέσματος δικαιούται ο καθένας να αμφισβητήσει την ειλικρίνεια των προθέσεων και των κινήτρων του κ.

Slater για αδιαφάνεια στην ναυτιλία, κατά το μέτρο που αφορούν τον IMO, την προστασία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Όμως κ. Slater μετά από τα παραπάνω λογικά επιχειρήματα, διερωτάται ο καθένας πως εσείς ένας άνθρωπος μη προερχόμενος ούτε από τον χώρο της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, ούτε από τον χώρο της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος που σημαίνει μη ειδικός στα θέματα αυτά, κάνετε τόσο καινοτόμες προτάσεις με σημαία! την κρατούσα "αδιαφάνεια".

Κάτω από αυτό το πρίσμα δικαιούται ο καθένας να συνδέει την πρότασή σας με κίνητρα όχι τα παραπάνω, αλλά κυρίως με κίνητρα συνδεόμενα με την αδιαφάνεια στον χώρο των σχέσεών σας με την ναυτιλία.

Το ότι πιθανόν να έχετε στις συναλλαγές σας αδιαφανείς περιπτώσεις χορηγήσεων στην ναυτιλία είναι μέσα στο επαγγελματικό σας παιχνίδι, και ασφαλώς εναπόκειται σε εσάς να δημιουργήσετε τους μηχανισμούς για να διακρίνετε τις αδιαφανείς περιπτώσεις ώστε ανάλογα να εξασφαλίσετε να συμφερόντά σας.

Και αυτό είναι κατανοητό.

Αυτό όμως που δεν είναι κατανοητό αλλά είναι ταυτόχρονα μεμπτόν και αποτελεί φαρισαισμό είναι το να επικαλείσθε τα δύο βασικά κοινωνικά αγαθά που αποτελούν προτεραιότητες του IMO, ως βασικό επιχείρημα για να επιτύχετε τους εμπορικούς σας στόχους και την μέσω του μηχανισμού του IMO υποστήριξη των επιχειρηματικών σας συμφερόντων.

Εμείς επί της ουσίας θεωρούμε ότι η δημιουργία Database από τον IMO εκτρέπει τον Οργανισμό αυτόν που έχει ταχθεί ως διεθνής θεματοφύλακας των κοινωνικών αγαθών της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος προς επικίνδυνες ατραπούς που είναι η εμπλοκή στα ε-

μπορικά συμφέροντα των διαφόρων κλάδων της ναυτιλίας.

Και αλοιμόνο εάν ο IMO δώσει μια τέτοια εντύπωση, ότι δηλαδή τα μέτρα που λαβαίνει υπαγορεύονται από πάσης φύσεως συμφέροντα.

Αλλά δεν είναι μόνο αυτός ο λόγος. Εμείς θεωρούμε ότι η τροφοδότηση του Database με πάρα πολλά στοιχεία που έχουν εμπορική αξία και τα οποία θα μπορούν να έλθουν σε χέρια οποιωνδήποτε εν αγνοία του κυρίου τους ιδιοκτήτη -- έστω και εάν έχουν να προβάλουν κάποιο έννομο συμφέρον για την απόκτησή τους -- τότε είναι βέβαιο ότι θα δημιουργηθεί μια χαώδης κατάσταση μη ελεγχόμενη και η ιδιωτική περιουσία του καθενός θα γίνει - εν αγνοία του πάλι - αντικείμενο ευρείας δημοσιότητας και ανάγκης εκμετάλλευσής είτε από τον χώρο των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων της ναυτιλίας, είτε τον χώρο των ασφαλιστικών φορέων, είτε των ναυλωτών, των φορτωτών και λοιπών κλάδων.

Θα επέλθει με άλλα λόγια και με λάβαρα πάντοτε το φραστικό πυροτέχνημα που λέγεται "αδιαφάνεια" πλήρης ανατροπή δοκιμασμένων μηχανισμών λειτουργίας της ναυτιλίας. Η εισαγωγή όλο και περισσότερων στοιχείων που αφορούν το πλοίο και την επιχείρηση στο Database θα δημοσιοποιήσει και θα κάνει κτήμα του καθενός τους επιχειρηματικούς συνδυασμούς λειτουργίας της κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης.

Ολα στη φόρα λοιπόν κ. Slater για να κοιμάστε ήσυχος ότι κάνατε σωστές επιλογές με τους συναλλασσομένους μαζί σας.

Ας αναλογιστεί ο καθένας που οδηγούμεθα και ως μην επαφίεται στο γεγονός ότι η εισαγωγή στοιχείων στο Database του IMO, πέραν αυτών που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το θαλάσσιο περιβάλλον δεν θα είναι υποχρεωτική.

Απλώς εμείς θεωρούμε ότι πρόκειται περί Δούρειου Ιππου στα θεμέλια της διεθνούς ναυτιλίας, γιατί όταν αρχίσει η λειτουργία αυτής της βάσης



Aeolos Management S.A.

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

TELEPHONE: 4283686 (7 Lines)
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 4283693

δεδομένων θα είναι πλέον αναπόφευκτη -- με αφορμή κάποιο τραγικό ναυτικό ατύχημα -- η υποχρεωτική εισαγωγή στοιχείων τέτοιας έκτασης και ποικιλίας που αυτή τη στιγμή δεν μπορούμε ακόμη να συλλάβουμε

Ομως υπάρχει και μία διαφορετική διάσταση με την δημιουργία μιας τέτοιας βάσης δεδομένων του IMO. Είναι η διάσταση της τυφλής εμπιστοσύνης και της απόλυτης εξάρτησης από τα περιεχόμενα στην Τράπεζα στοιχείων και η αξιολόγησή τους τόσο για τους σκοπούς του IMO όσο και τους εμπορικούς σκοπούς.

Και αποτελεί αξίωμα για την ναυτιλία ότι η πληρότητα και μόνο του υλικού του πλοίου δεν εγγυάται την λειτουργική του πληρότητα και για τους κοινωνικούς σκοπούς (IMO) αλλά και για τους εμπορικούς.

Και το επικίνδυνο είναι ότι μεταφέρεται το κέντρο βάρους της αξιολόγησης περισσότερο προς την πλευρά του υλικού στοιχείων. Πραγματικά είναι να απορεί κανείς ενώ η διεθνής κοινότητα και η κατά περίπτωση Πολιτεία συνειδητοποιεί ολοένα και περισσότερο τον ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στην παραγωγή θετικών αποτελεσμάτων, περιέργως προβάλλονται από εμπορικούς φορείς τα θέματα του υλικού των πλοίων ως φέροντα το κύριο βάρος της παραγωγής θετικού αποτελέσματος.

Ομως έχουμε την γνώμη ότι και ο κ. Slater θα συμφωνεί πως και ο ίδιος προβληματίζεται κάθε φορά που πρόκειται να δανείσει χρήματα για την αγορά ενός πλοίου, όχι μόνο τι ηλικίας είναι το

πλοίο, ή άλλα βασικά του στοιχεία αλλά κυρίως στις πληροφορίες που θα αντλήσει από τον πλοιοκτήτη μετά από πολλές και εξαντλητικές συζητήσεις που θα έχει μαζί του και που εκτιμώ ότι και ο ίδιος θα θεωρεί ότι είναι εμπιστευτικής φύσεως και μη δημοσιοποιούμενες.

Σ' αυτές τις εμπιστευτικές κυρίως πληροφορίες βασίζεται για να προχωρήσει στην δανειοδότηση ή ανάλογα σε άλλες περιπτώσεις για να ασφαλίσει το πλοίο του ή και να το ναυλώσει.

Τέλος θα ήθελα να επισημάνω ότι όπως επισημαίνεται και ο κ. Παπαλέξης σχετικά με τον ρόλο των νηογνώμωνων με ευρίσκει απόλυτα σύμφωνο, δεδομένου ότι και από τις στήλες των "Ναυτικών Χρονικών" (Ιανουάριος 1995, σελίδα 65) είχα τονίσει ότι πρέπει να επανέλθει η εμπιστοσύνη και η αξιοπιστία των νηογνώμωνων.

Αποτελούν τους μοναδικούς φορείς που έχουν την δυνατότητα να αναλάβουν και να φέρουν το βάρος μιας τέτοιας ευθύνης σε διεθνή κλίμακα.

Αποδείχθηκε περίτρανα ότι το βάρος αυτό οι εθνικές αρχές δεν μπορούν να το σηκώσουν, αφού δεν είναι πολύς καιρός που και τα τελευταία κάστρα αυτής της αντίληψης που ήσαν η Αγγλία και οι ΗΠΑ έπεσαν και αυτά, με το να εξουσιοδοτηθούν οι αντίστοιχοι Νηογνώμονες Lloyd's Register και American Bureau να εκτελούν επιθεωρήσεις πλοίων και να εκδίδουν πιστοποιητικά διεθνών συμβάσεων για λογαριασμό των κυβερνήσεων τους.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

CHRIS MARINE SA

WITH OWN OFFICES IN SHANGHAI

CHRIS MARINE SA HAS THE **EXCLUSIVE REPRESENTATION** IN GREECE OF A NUMBER OF THE **BEST CHINESE SHIPYARDS**. THROUGH OUR OWN OFFICE ESTABLISHED IN **SHANGHAI** WITH A FULLY QUALIFIED **ENGLISH SPEAKING CHINESE STAFF**, WE CAN OFFER AN **EXCLUSIVE REPAIR SERVICE** TO SHIPOWNERS.

SHIPREPAIRS IN SHANGHAI

16 DRYDOCKS



CHRIS MARINE SA
ATHENS, LONDON, PANAMA, SHANGHAI

42C Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens - Greece
Tel: 6873446, Fax: 6873444, Tlx: 210352, 210330 CRIS GR

WE CAN ALSO ARRANGE REPAIRS FOR YOU IN TIANJIN, XINGANG, QINGDAO AND GUANGZHOU

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Παρά την αναμενόμενη πτώση στον όγκο των αγοραπωλησιών πλοίων έν οψει των καλοκαιρινών διακοπών, ένας αρκετά μεγάλος αριθμός πλοίων άλλαξε χέρια τις τελευταίες εβδομάδες.

Στα δεξαμενόπλοια υπάρχει έντονο ενδιαφέρον για Αφραμάξ της δεκαετίας του '80. Το ενδιαφέρον για product/specialized πλοία παραμένει το ίδιο σταθερό από την αρχή του έτους.

Στα πλοία ξηρού φορτίου, και ειδικότερα στα μπάλκερς, συνεχίζουν να παραμένουν σταθερές σε υψηλά επίπεδα. Η μικρή πτώση της αγοράς δεν έχει επιφέρει καμμία ανησυχία και η εμπι-

στοσύνη στην ναυλαγορά παραμένει από την πλειοψηφία των πλοιοκτητών.

Το αγοραστικό ενδιαφέρον παραμένει έντονο τόσο για παλαιά πλοία (του '72 - '75), όσο και για νεώτερα (του '80 - '85).

Η αγορά των διαλύσεων παραμένει δραστήρια κυρίως από διαλύσεις τάνκερς με τις τιμές για πλοία VLCC να κυμαίνονται στα δολ. 180 τον τόννο στις αγορές της Ινδίας/Μπαγκλαντές. Για μικρότερα πλοία οι τιμές φθάνουν και σε ορισμένους τύπους ξεπερνούν τα δολ. 190 ανά τόννο βάρους.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Strigla	81.881	1974	2.900.000	Greeks
Western Sun	38.398	1986	15.500.000	Andhika Lines
Roc Sea	38.1773	1980	9.000.000	-
Great Pearl	37.415	1982	13.000.000	Ektrans
M.N. Efes	74.099	1974	3.500.000	"as is"
				Soygerka Mar.
Ranger	26.600	1976	4.200.000	Europeans
Marif	26.596	1985	12.500.000	Singaporians
United Ambition	61.000	1981	14.750.000	Europeans
Ocelot	33.000	1983	11.800.000	Taiwanese
Osmare	38.000	1981	9.000.000	Pankar
Baronia	28.000	1981	9.300.000	Samrat (India)
Salavimar	70.583	1976	4.300.000	Greeks
Cedar Forest	27.939	1989	15.500.000	Hong Kong
Anangel Glory	22.670	1974	2.850.000	Greeks
Hua Quan	11.598	1976	1.600.000	Greeks
Mars 1	8.900	1976	1.600.000	-
Aida	123.768	1975	Privately	
Jalaviharr	76.583	1976	4.200.000	Greeks
Paragon	17.622	1973	2.500.000	Greeks
Areti	22.626	1973	2.700.000	-
Tamarine	32.505	1976	6.100.000	Greeks
Texas City	43.579	1981	12.500.000	Chinese
Eaton Breeze	69.203	1983	14.000.000	Chinese
Jin An	19.920	1976	3.750.000	Greeks
Paradise Hagen	11.783	1986	7.130.000	Far Eastern

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Lark Lake	90.916	1991	27.000.000	Tsakos
Pariata	32.389	1978	3.000.000	Monaco
Stavropol	29.990	1982	12.000.000	Great Eastern
Rossi	29.900	1982	12.000.000	Great Eastern
Agip Ravenna	29.892	1975	3.500.000	Monaco
Oslo Queen	12.200	1995	17.000.000	Middle East
Mountain Lady	29.998	1987	18.000.000	Chilean Buyers
Ryvingen	68.160	1990	24.000.000	Tsakos
Al Ain	133.760	1974	4.600.000	Drytank
Seneca	3.659	1979	3.500.000	Norwegian
Aurora Sky	6.099	1981	3.300.000	-
Sun Forever	5.980	1983	5.000.000	Tokyo Marine
Panda	83.560	1987	32.300.000	-
Atlas Trader	15.705	1976	4.000.000	Turks
Manila Victory	5.918	1979	1.800.000	-
Nura	6.738	1982	5.400.000	Van Ommeren
Nile	88.665	1981	13.000.000	Centrofin
Bluetank Trader	5.673	1975	1.700.000	Chinese
Wawasan Hawk	29.775	1992	18.500.000	S.C.I.

Τουηντέκερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Ocean Pilgrim	15.124	1973	1.500.000	Greeks
Atlanta Forest	14.933	1978	5.300.000	-
Frotasingapore	14.650	1982	enbloc	Europeans
Frotamanila	14.650	1980	9.000.000	Europeans

Frotadurban	14.650	1980	9.000.000	Europeans
Helen Jacob	11.800	1983	13.000.000	Zodiac Marit.
Andhika Asoka	6.500	1982	2.400.000	Chinese
Cape Hermes	12.584	1993	20.000.000	Singaporians
Al Rehman	15.175	1970	900.000	-
Andhika Kaloka	6.476	1980	2.500.000	Far Eastern
Bunga Melati	12.300	1972	1.350.000	Indians
Harrier	20.499	1971	2.000.000	-
Hanbonn Concord	15.230	1979	3.300.000	

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Esteburuge	7.954	1982	7.250.000	Germans
Weserland	12.816	1985	13.800.000	Germans
Pacific Lady	3.429	1977	enbloc	
Pacific Queen	3.429	1978	7.100.000	
Pacific Marchiones	3.429	1978	7.100.000	-
Pacific Peeress	2.750	1980	7.100.000	-
Okha	19.943	1983	enblock	-
Kemerovo	19.943	1983	19.000.000	-
Celtic				
Challanger	3.055	1978	1.350.000	Norwegians
Baltic Sun	5.458	1985	6.200.000	Greeks
Ebro	71.882	1978	8.200.000	Greeks
Marfrio	10.750	1970	1.100.000	Far Eastern
St. Pierre	7.085	1977	2.000.000	Chinese
Transport Schelde	7.101	1987	enbloc	Tarros
Vento				
Di Tramontana	7.130	1987	19.300.000	Tarros
ACX Aster	12.850	1992	42.000.000	Steamers
Vecherniy	-	1990	1.100.000	Frozen
Leningrad				Food Int

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	\$/LDT	
Pestovo	12.007	1973	193/LDT	Indians
Kamaleveret	12.813	1973	192	Indians
Mimar Sinan	8.174	1961	185	Indians
Yukong				
Successor	37.115	1974	184	Bangladesh
Karpathos	8.800	1968	190	Indians
Bahia Magdalena	8.034	1959	175	Indians
Palermo	6.423	1960	165	Indians
Delfi	6.280	1959	192	Indians
Leona III	5.880	1972	192	Indians
Epso	71.132	1966	160	Singaporians
Princess Phaedra	107.500	1974	174.2	Dubai
Rossini	37.837	1973	189	Idians
U Am San	32.400	1974	162	China
Nikolay				
Karammzin	6.243-LWT	1969	190	Indians
Nemik Kemal	3.164-LWT	1962	198	Indians
Acqua Blu	71.132	1966	160	Singaporians
Knock Reoch	126.999	1975	192	Bangladesh
Lucky Transporter	158.687	1971	159	China
Lampeter	232.700	1976	179	indians
Svetlyy Luch	3.055	1965	161	Indians

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια - 1975

Όνομα	Τύπος	TDW	Ετος	Τιμή
Hafnia	B/C	19.800	1963	3.800.000
Sira	B/C	15.498	1959	1.900.000
Sefra	B/C	14.784	1959	1.900.000


CHRIS MARINE SA

Athens, London, Panama, Shanghai

 42C Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens
 Tel: 6873446, Fax:6873444, Tlx:210352, 210330 CRIS GR

Sale & Purchase / Financing
Demolition
Newbuildings
Repairs and Conversions

Asia - Africa - Australia - America - Europe

Rose	B/C	16.080	1963	2.600.000	Leopardi	pass/ro-ro	7.069 GT	1971	5.500.000
James Stove	B/C	18.450	1968	5.200.000	Trade Ever	dry cargo	23.618	1978	4.600.000
Gerlin	B/C	37.660	1971	8.100.000	Caly	dry cargo	15.000	1977	2.400.000
Texaco Nueva Granada	tanker	18.978	1955	577.500	Vanri	B/C	38.590	1985	14.200.000
Anna Orland	tanker	20.420	1961	750.000	Diwata	B/C	35.373	1982	10.200.000
Thordis	tanker	138.540	1975	15.200.000	Ingrid	B/C	12.713	1976	5.800.000
Carpo	tanker	96.585	1967	5.200.000	Mar Bonita	B/C	33.024	1985	13.200.000
Cardo	tanker	74.985	1964	3.000.000	Milos	B/C	48.280	1985	16.700.000
					White Sea	tanker	56.469	1977	8.300.000
					Sealady	tanker	32.234	1976	4.950.000
					Denise	tanker	38.598	1981	12.200.000

Πριν 10 χρόνια - 1985

Όνομα	Τύπος	TDW	Ετος	Τιμή
Fenlock	B/C	69.737	1981	6.600.000
Captain George	B/C	56.505	1974	3.800.000
Torm Herdis	B/C	44.744	1978	5.800.000
Kamahi	B/C	34.811	1977	4.500.000
Bedouin Brounes	B/C	34.488	1977	4.600.000
World Goodwill	B/C	28.166	1982	5.500.000
Arctic Skou	B/C	27.559	1977	4.000.000
Northern Valey	B/C	25.800	1972	1.300.000
World Shanghai	B/C	21.491	1982	5.500.000
Wind Eagle	tanker	357.430	1977	8.000.000
Baden	tanker	143.814	1974	5.000.000
Astavo	tanker	86.000	1984	10.000.000
British Avon	tanker	25.620	1972	2.800.000

Πριν 1 χρόνο - 1994

Όνομα	Type	TDW	Ετος	Τιμή
Indio	Chemical	6.400	1982	5.700.000

Fremo Sirius	Ro-Lo	18.257	1977	4.000.000
Aetos	dry cargo	15.052	1976	2.500.000
Ocean Cosmos	B/C	25.255	1985	11.800.000
Phoenix	B/C	26.874	1976	5.200.000
Ocean Opal	B/C	27.652	1986	13.500.000
Oriental Honey	B/C	25.370	1984	10.700.000
World Argus	B/C	37.580	1973	3.300.000
Fareast Vanguard	B/C	23.500	1985	9.800.000
Star Jasmine	B/C	34.291	1978	7.200.000
Anfa	tanker	33.255	1976	4.500.000
Eitrheim	tanker	40.158	1985	17.800.000
Gerd Schepers	dry cargo	3.219	1983	6.200.000
Junri	B/C	38.590	1985	14.300.000
Almerinda	B/C	44.000	1982	8.000.000
Cavalier	B/C	43.576	1983	13.600.000
Kamo	B/C	28.323	1976	5.000.000
Rich Way	B/C	38.852	1990	20.400.000
Rema	B/C	22.070	1974	2.950.000
Indian Reefer	reefer	5.150	1991	10.000.000
Success Hope	container	30.465	1972	6.000.000

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

Το όνομα μυθικού ήρωα στο νέο πλοίο της
A.N.E.K.

Καλοτάξιδο το "Ταλώς" ήταν η ευχή του πρώην πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Μητσοτάκη, στα επίσημα εγκαίνια του νέου, δέκατου πλοίου της ANEK, το οποίο δρομολογήθηκε στις 23 Ιουνίου στην γραμμή Πάτρας - Ιταλίας.

Το νέο επιβατηγό-οχηματαγωγό μπορεί να μεταφέρει

1.300 επιβά-
τες και 400 ι-
διωτικής χρή-
σης αυτοκί-

νητα ή τα αντίστοιχα φορτηγά και μετασκευάστηκε ευρύτητα στο Πέραμα το τελευταίο δμνηνο.

Οι εργασίες μετασκευής του πλοίου περιέλαβαν την επέκταση δύο καταστρωμάτων και τη διαμόρφωση 115 νέων καμπινών, συμπεριλαμβανομένων εννέα πολυτελών σουιτών και τη δημιουργία πολυτελών και άνετων χώρων ενδιαίτησης, bars - τραπεζαρίες - self service - δισκοθήκη. Ακόμη κατα-

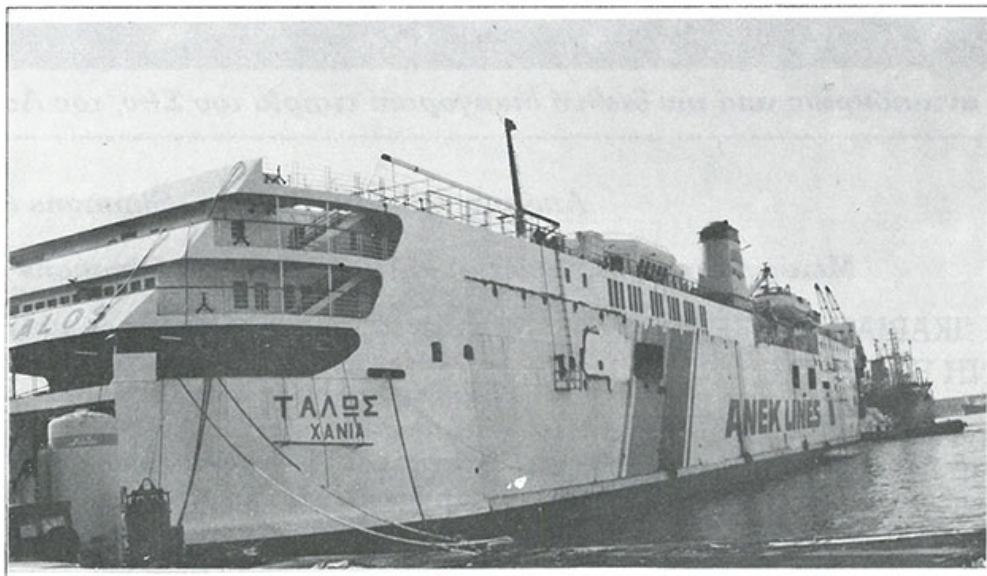
σκευάσθηκαν άνετοι και ασφαλείς
χώροι αποεπιβίβασης και υποδο-
χής επιβατών με κυλιόμενες σκά-

του πλοίου διεκπεραίωσαν οι τεχνικές υπηρεσίες της ANEK ενώ τη μελέτη - σχεδίαση - επίβλεψη και πλήρη συντονισμό - προγραμματισμό των εργασιών της ε-σωτ. αρχιτεκτονικής και διακόσμησης των χώρων ανέλαβε και εκτέλεσε το γραφείο Μελετών Μ.Ι.Δ. Kapavatakis - - P. Drakatos.

Το "Τα-
λώς" έχει χω-
ρητικότητα
11.900 κό-

ρων, μέγιστο μήκος 137,00 μ., εύρος 22,00 μ. και ναυπηγήθηκε στην Ιαπωνία το 1976.

Η πρόωσή του επιτυγχάνεται με δύο ανεξάρτητες προωθητικές μηχανές τύπου Pielstick συνολικής ισχύος 2X10.400 HP που θα προσδίδουν στο πλοίο υπηρεσιακή ταχύτητα περίπου 21 κόμβων, εξασφαλίζοντας στους επιβάτες του γρήγορο και άνετο ταξίδι στη διαδρομή Πάτρας - Αγκónας.



ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

από τους

SIMMONS & SIMMONS

Τακτική ανταπόκριση από την διεθνή δικηγορική εταιρία του Σίτυ, του Λονδίνου

Από τον Quentin Bargate, Simmons & Simmons

Μετάφραση και Επιμέλεια: ΜΑΡΙΝΑ ΚΟΛΙΑ, Simmons & Simmons

Η ΥΠΟΘΕΣΗ "IKARIAN REEFER" - Η ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΕΞΩΚΕΙΛΕ;

Στις 8 Δεκεμβρίου 1994, το Βρεταννικό Εφετείο εξέδωσε την απόφασή του στην υπόθεση "Ikarian Reefer" υπέρ της National Justice Compania Naviera, the Prudential Life Assurance Ltd. Το ιστορικό εν συντομία είναι ότι, το πλοίο εξώκειλε, έπιασε φωτιά και οι πλοιοκτήτες και ενάγοντες ζήτησαν αποζημίωση για πραγματική ή αντικειμενική ολοσχερή καταστροφή που επήλθε ως συνέπεια ασφαλισμένου κινδύνου, δηλαδή της φωτιάς ή/και θαλάσσιων κινδύνων.

Οι ασφαλιστές ισχυρίστηκαν ότι τόσο η προσάραξη όσο και η πυρκαγιά ήταν ηθελημένες και ότι στις συγκεκριμένες συνθήκες μπορούσε κανείς να συνάγει ότι αυτές οι πράξεις θα μπορούσαν να έχουν διαπραχθεί μόνο με τις οδηγίες ή την συνέργεια των πλοιοκτητών. Ο δικαστής Creswell J. έκρινε στον πρώτο βαθμό ότι οι Εναγόμενοι δεν απέδειξαν ότι το πλοίο εξώκειλε ή έπιασε φωτιά ηθελημένα και οι ασφαλιστές δεν κατάφεραν να αποδείξουν ότι οι πλοιοκτήτες είχαν εγκρίνει με οποιονδήποτε τρόπο η είχαν συνεργήσει σε μια τέτοια πράξη και αποφάσισε υπέρ των πλοιοκτητών. Οι ασφαλιστές άσκησαν έφεση.

Το Εφετείο ανέτρεψε την απόφαση του Creswell J. και αποφάσισε ότι:

"κατά την γνώμη μας, μπορεί να συναχθεί από πληθώρα ενδείξεων ότι οι ιδιοκτήτες έδωσαν εντολή για την προσάραξη του πλοίου σε ύφαλα".

Με αυτήν την απόφαση η ακεραιότητα και η φήμη των ιδιοκτητών, δύο επιφανών Ελλήνων υπηκόων, έχει τεθεί σε αμφιβολία και η μέχρι τότε άψογη φήμη του πλοιάρχου, του α' μηχανικού

και ενός λιπαντή βρίσκονται υπό αμφισβήτηση. Η κατηγορία ότι ένας εφοπλιστής με την υποτιθέμενη συνενοχή του πλοιάρχου και άλλων επιχείρησε επίτηδες να βυθίσει το πλοίο του για χρηματικό όφελος είναι από τις πιο σοβαρές και καταδικαστικές που υπάρχουν. Θα περίμενε λοιπόν κανείς ότι μία τέτοια κατηγορία θα μπορούσε να διατυπωθεί μόνο μετά από την πιο προσεκτική και εξονυχιστική ανάλυση των υπαρχόντων αποδεικτικών στοιχείων και ότι αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία δεν θα επέτρεπαν καμμία άλλη εναλλακτική εξήγηση.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το Βρεταννικό Εφετείο ξόδεψε πολύ χρόνο επανεξετάζοντας τα αποδεικτικά στοιχεία της υπόθεσης, αλλά παρά την προσεκτική αξιολόγηση των αποδείξεων στην μακροσκελή απόφαση του Εφετείου, μπορεί σήμερα κανείς να ισχυριστεί ότι η κριτική που ασκήθηκε στους Ελληνες πλοιοκτήτες ήταν άδικη και ότι το Εφετείο υπερέβει στην συγκεκριμένη υπόθεση τις αρχές που πρέπει να εφαρμόζει σχετικά με την ανατροπή πρωτόδικων αποφάσεων.

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟΥ ΕΦΕΤΕΙΟΥ

Το Βρεταννικό Εφετείο επιβεβαίωσε την πατροπαράδοτη αρχή ότι ο αυτός που ζητεί την έφεση έχει το βάρος να αποδείξει ότι ο δικαστής του πρώτου βαθμού έκανε λάθος και ότι όταν τίθεται σε αμφισβήτηση η εγκυρότητα των μαρτύρων, πρέπει να αποδείξει ότι ο δικαστής του πρώτου βαθμού είχε "καταφανώς", λάθος. Αυτή η αρχή ισχύει ακόμα και σε υποθέσεις όπου δεν γεννιέται θέμα απάτης και το Εφετείο ανέφερε μία σειρά δικαστικών αποφάσεων που στηρίζουν αυτήν την καθιερωμένη νομολογία συμπεριλαμβανομένων

των SS Hontestroom v. SS Saguporak (1923), Powel v. Streatham Manor Nursing Home (1935) και Mersey Docks and Harbour Board v. Proctor (1923). Η εξέταση του πλοίαρχου ως μάρτυρα κράτησε επτά ημέρες και η κατάθεση του έγινε πιστευτή από τον Creswell J. στον πρώτο βαθμό. Το Εφετείο δέχτηκε ότι το βάρος της απόδειξης που έφεραν οι ασφαλιστές, οι οποίοι ισχυρίζονταν την διενέργεια ποινικών αδικημάτων στην άμυνά τους στον πρώτο βαθμό, ήταν πολύ υψηλό αλλά είπε:

"Η υποχρέωση απόδειξης (που έχουν οι ασφαλιστές) δεν ικανοποιείται, κατά την γνώμη μας, αν δεν μπορεί να αποκλειστεί η ύπαρξη μίας σοβαρής (σε αντίθεση με την υπερβολική ή μακρινή) πιθανότητα ότι η καταστροφή του πλοίου ήταν τυχαία. Ομως σημειώνουμε ότι το βάρος της απόδειξης που έχουν οι ασφαλιστές, σύμφωνα με την νομολογία, βασίζεται στο αστικό και όχι στο ποινικό δίκαιο..."

Ενα μεγάλο μέρος της απόφασης του Εφετείου καταναλίσκεται με μία λεπτομερή ανάλυση των αποδεικτικών στοιχείων για να κρίνει αν η πιθανότητα ότι η καταστροφή του πλοίου ήταν τυχαία ήταν "υπερβολική ή μακρινή".

Η αλήθεια της κατάθεσης του πλοίαρχου ήταν ζωτικής σημασίας για την ανάλυση αυτή. Πολλά γεγονότα, συμπεριλαμβανομένου του ερωτήματος αν ο πλοίαρχος έλαβε ένα σημαντικό σήμα πορείας (fix) από τον δορυφόρο την 21.41 ώρα, αν ήταν σωστό να πάρει μία πορεία 115 μοιρών (η οποία οδήγησε στην προσάραξη στα ύφαλα) και αν ορισμένες επαφές που σημειώθηκαν πριν την προσάραξη έπρεπε να είχαν προειδοποιήσει τον πλοίαρχο ότι το πλοίο επρόκειτο να προσαράξει σε ύφαλα ή αν απλώς μπορούσαν να εξηγηθούν ως χτυπήματα σε ξύλα, όλα αυτά εξαρτώνταν σε πολύ μεγάλο βαθμό από την εκτίμηση του χαρακτήρα του πλοίαρχου. Αντιφατικά στοιχεία στην κατάθεση του μπορούν να εξηγηθούν με το επιχείρημα ότι ο ίδιος βρισκόταν σε δύσκολη θέση να παραδεχθεί το σοβαρό λάθος του αλλά το Εφετείο δεν συμφώνησε με αυτήν την άποψη εξετάζοντας τα πρακτικά της πρωτοβάθμιας δίκης. Αντίθετα ο δικαστής του πρώτου βαθμού Creswell J. είπε:

"Διαμόρφωσα την εντύπωση (βλέποντας και ακούγοντας τον πλοίαρχο και με βάση την συμπεριφορά που επέδειξε) ότι ήταν ένας ειλικρινής μάρτυρας και δεν έριξε επίτηδες το "Ikarian Reefer" στα ύφαλα". (η έμφαση του συγγραφέα).

Ο δικαστής δέχτηκε ότι ο πλοίαρχος είχε κάποια δυσκολία να εξηγήσει ορισμένα ζητήματα αλλά οι λέξεις κλειδιά στην απόφαση του είναι αυτές που υπογραμμίσαμε παραπάνω. Είναι εξαι-

ρετικά σημαντικό ότι ο δικαστής είχε την ευκαιρία να δει τον πλοίαρχο (και άλλους βασικούς μάρτυρες), και να αποκτήσει προσωπική αντίληψη ως προς την ειλικρίνειά τους, ενώ το Εφετείο δεν είχε αυτή την ευκαιρία. Μία εξονυχιστική εξέταση των αποδεικτικών στοιχείων και των καταθέσεων των πραγματογνωμόνων οδήγησε το Εφετείο να απορρίψει την άποψη που είχε σχηματίσει ο πρωτοβάθμιος δικαστής για τον πλοίαρχο λέγοντας:

"Είμαστε αναγκασμένοι να καταλήξουμε σε αυτό το συμπέρασμα (δηλαδή ότι ο πλοίαρχος είχε γνώση του κρίσιμου fix στις 21.41 ώρες) και να απορρίψουμε την αξιολόγηση του Δικαστή ότι ο πλοίαρχος ήταν ένας ειλικρινής μάρτυρας".

Για να οδηγηθεί σε αυτό το συμπέρασμα το Εφετείο στηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό στην κατάθεση του πρώτου μηχανικού την οποία δέχτηκε λέξη προς λέξη. Με άλλα λόγια το Εφετείο αντικατέστησε τα συμπεράσματα του πρωτόδικου δικαστή για τους λόγους που οδήγησαν στην προσάραξη με τα δικά του συμπεράσματα.

Οι λεπτομέρειες της πυρκαϊάς που ξέσπασε μετά την προσάραξη δεν μας ενδιαφέρουν εδώ. Το Εφετείο αναλώθηκε σε μία εξονυχιστική εξέταση των μαρτυρικών καταθέσεων και των καταθέσεων των εμπειρογνομόνων και απέρριψε ξανά την κρίση του πρωτόδικου δικαστή ότι ο κ. Τσακιρίδης, ο λιπαντής, ήταν ειλικρινής μάρτυρας και δεν ήταν ο τύπος ανθρώπου που θα μπορούσε να βάλει φωτιά στο πλοίο. Εχοντας αποφασίσει ότι ο πλοίαρχος δεν ήταν ειλικρινής μάρτυρας όσο αφορά την προσάραξη, είναι φυσικά πιο πιθανό ότι η φωτιά που ακολουθούθηκε ήταν και αυτή ηθελημένη - όλα ως μέρος ενός σχεδίου να βυθίσουν το πλοίο ή να καταστρέψουν τις αποδείξεις.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΕΦΕΤΕΙΟΥ

Εχουμε να κάνουμε δύο γενικές παρατηρήσεις στην αντιμετώπιση του Εφετείου απέναντι στα συμπεράσματα του δικαστή και τις μαρτυρικές καταθέσεις.

Η πρώτη παρατήρηση είναι ότι ενώ το Εφετείο κατηγορήσε τον πρωτόδικο δικαστή ότι "πνίγηκε σε μία πληθώρα αποδείξεων εμπειρογνομόνων", στην ουσία η όλη υπόθεση βασίστηκε στο αν ο πλοίαρχος ήταν ειλικρινής ή όχι - αυτή η κρίση έγινε από τον πρωτοβάθμιο δικαστή, ο οποίος ήταν ο μόνος που είχε την ευκαιρία να ακούσει με τα αυτιά του τον πλοίαρχο να καταθέτει επί ένα μακρύ χρονικό διάστημα και επίσης να τον δει κατά την διάρκεια της εξέτασής του από τον δικηγόρο του αντιδίκου.

Εχοντας υπόψη ότι και το ίδιο το Εφετείο χαρακτήρισε τον πλοίαρχο ως άνθρωπο με μία μέχρι τότε διακεκριμένη, θα μπορούσε να πει κανείς καριέρα, το συμπέρασμα ότι είπε ψέμματα ενώ είχε ορκιστεί ενώπιον του δικαστηρίου και πιθανώς θα ήταν διατεθειμένος να δεχτεί χρήματα για να βυθίσει τα πλοία τα οποία κυβερνούσε και να ψευδορκήσει (ιδιαίτερα τώρα που πλησίαζε την εποχή να συνταξιοδοτηθεί και επομένως είχε ήδη λιγότερα να χάσει με μια τέτοια συμπεριφορά) θα έπρεπε να διατυπώνεται μόνο σε συνθήκες που δεν αφήνουν αμφιβολία για το τι πράγματι έγινε.

Παρά τις προσεκτικές προσπάθειες του Εφετείου να κάνει αναπαράσταση των γεγονότων που οδήγησαν στην προσάραξη και την πυρκαγιά, στην ουσία αυτά τα περιστατικά θα μπορούσαν εξίσου να εξηγηθούν ως σοβαρή αμέλεια του πλοιάρχου ή πιθανώς μία δυσκολία να αντιμετωπίσει τα - ασυνήθιστα για αυτόν - λάθη που έκανε. Αυτή η εξήγηση πρέπει κατά την γνώμη μας να θεωρηθεί τουλάχιστον εξίσου πιθανή με την εναλλακτική θεωρία της συνωμοσίας πέντε σεβαστών μαρτύρων, η μαρτυρία των οποίων έγινε πιστευτή από το πρωτοβάθμιο δικαστήριο.

Επιπλέον, το Εφετείο έκανε μεν μια πολύ αναλυτική αναπαράσταση των γεγονότων, αλλά όσο και εξονυχιστική αυτή να φαίνεται να είναι, υπήρχε πληθώρα κενών ή αντιφάσεων στα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία χρειάστηκε να "γεμίσει" το Εφετείο με τις δικές του εξηγήσεις και υποθέσεις. Για παράδειγμα, το Εφετείο δέχτηκε ότι ο πλοίαρχος δεν ρωτήθηκε κατά την διάρκεια της δίκης αν παρέλειψε να υπολογίσει υπόγεια και παλιρροιακά ρεύματα. Οι απαντήσεις του πλοιάρχου στο ζήτημα αυτό μπορεί να είχαν διευλευκάνει το ζήτημα της προσάραξης.

Η δεύτερη και πιο σημαντική παρατήρηση αφορά την εφαρμογή από το Εφετείο των αρχών που τέθηκαν με την υπόθεση J. Akerheim v. De Mare του 1959 όπου το Privy Council έθεσε τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιούνται για να κριθεί αν πρέπει να ανατραπεί η πρωτοβάθμια απόφαση σε υποθέσεις που αφορούν απάτη όταν ο δικαστής στον πρώτο βαθμό βάσιζε την απόφασή του στην εντύπωση που σχημάτισε για τον μάρτυρα βλέποντας τον και ακούγοντας την κατάθεσή του. Εκείνη η υπόθεση αφορούσε μια προκήρυξη για την αγορά μετοχών και το ερώτημα αν ο εναγόμενος πραγματικά ήξερε ότι οι δηλώσεις της προκήρυξης ήταν ψευδείς ή αν πραγματικά είχε πειστεί για την αλήθειά τους. Ο πρωτοβάθμιος δικαστής που είχε την δυνατότητα να ακούσει τον εναγόμενο, έκρινε ότι ο εναγόμενος δεν ήξερε ότι ήταν ψευδείς. Το Εφετείο ανέτρεψε την

απόφασή του. Σε αναίρεση το Privy Council έκρινε ως ακολούθως:

"... το δικαστήριο κρίνει ότι η παρούσα υπόθεση δεν εμπίπτει σε εκείνες τις εξαιρετικές περιπτώσεις που το Εφετείο δικαιολογείται να ανατρέψει την πρωτοβάθμια απόφαση όταν η απόφαση βασίζεται στην κρίση του δικαστή για την ειλικρίνεια ενός μάρτυρα, κρίση που σχημάτισε βλέποντας τον μάρτυρα και ακούγοντάς τον να καταθέτει... Το δικαστήριο δυσκολεύεται να σκεφτεί περίπτωση που η ειλικρίνεια ενός μάρτυρα είναι πιο κρίσιμης σημασίας από όταν η υπόθεση αφορά απάτη και όταν ο μάρτυρας είναι ένας από τους εναγόμενους που κατηγορούνται για απάτη. Το δικαστήριο ... δέχεται την αρχή (και την εφαρμόζει στην παρούσα υπόθεση) ότι όταν ο εναγόμενος έχει αθωωθεί από την κατηγορία απάτης στον πρώτο βαθμό, τότε η απόφαση αυτή δεν πρέπει να ανατρέπεται από το Εφετείο παρά μόνο όταν υπάρχουν πολύ καθαροί λόγοι για αυτό". (η υπογράμμιση του συγγραφέα).

Η τελευταία πρόταση της παραπάνω παραγράφου έγινε δεκτή ως νόμος στην υπόθεση "Ikarian Reefer" αλλά το βάρος θα έπρεπε να πέσει στην προηγούμενη φράση σε μια υπόθεση που, αν παμερίσουμε τις τεχνικές λεπτομέρειες, βασίζεται σε τελική ανάλυση στην εντύπωση που θα σχηματίσει ο δικαστής για τους κυρίους μάρτυρες και ιδιαίτερα του πλοιάρχου του πλοίου.

Επιπλέον στην υπόθεση Akerheim μόνο ενός μάρτυρα η υπόληψη αμαυρώνονταν - στο "Ikarian Reefer" τουλάχιστον πέντε μάρτυρες θα έπρεπε να ψευδορκίσουν για να μπορέσει να εφαρμοστεί η θεωρία της συνωμοσίας. Θα λέγαμε ότι η θετική εκτίμηση πέντε μαρτυρικών καταθέσεων από τον πρωτοβάθμιο δικαστή θα έπρεπε να ανατραπεί μόνο σε εντελώς εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν έχουν εκ των υστέρων εμφανιστεί άμεσες αποδείξεις - σε αντίθεση με την αναπαράσταση γεγονότων, όσο αναλυτική και να είναι αυτή, που στηρίχθηκε σε πρακτικά και αμφοιβητούμενες καταθέσεις εμπειρογνομόνων.

Είναι επομένως αμφισβητήσιμο αν το Εφετείο είχε επαρκείς λόγους να αντικαταστήσει την αξιολόγηση του πρωτοβάθμιου δικαστή με την δική του, όταν ο πρωτοβάθμιος δικαστής άκουσε ο ίδιος τις καταθέσεις των μαρτύρων στις οποίες και βασίστηκε η δίκη. Οι αρχές που θεοπίστηκαν με την υπόθεση Akerheim v. De Mare θα πρέπει να τεθούν υπόψη όταν εξετάζουμε μερικά από τα σχόλια που έκανε το Εφετείο για τους δύο Έλληνες πλοιοκτήτες.

Το Εφετείο δέχτηκε ότι είχαν πολύ καλή φήμη στον χώρο της ναυτιλίας. Ζωγράφισε μια εικόνα

ολοένα επιδεινούμενων συνθηκών της αγοράς- στις αρχές και τα μέσα της δεκαετίας του 1980 οι οποίες φυσικά δεν επηρέασαν μόνο τους συγκεκριμένους πλοιοκτήτες αλλά και πολλούς άλλους. Μέρος μιας συμφωνίας για συνεχή δανειακή υποστήριξη με τους τραπεζίτες των εφοπλιστών περιείχε και όρο για την πώληση ή scrapping των πλοίων τους, συμπεριλαμβανομένου του "Ikarian Reefer" μέσα στο 1985. Τα συμπεράσματα του Εφετείου αναφορικά με τους δύο Έλληνες εφοπλιστές περιείχαν πολλά στοιχεία που είναι καθαρά απλές υποθέσεις.

Για παράδειγμα, το Εφετείο ισχυρίστηκε ότι ως μέρος ενός σχεδίου για πώληση περιουσιακών στοιχείων οι εφοπλιστές ήταν υποχρεωμένοι να πουλήσουν το "Ikarian Reefer" σύντομα εκείνη την χρονιά.

Αυτό βασιζόταν σε μία υπόθεση (όπως παραδέχτηκε το Εφετείο) ότι ο κ. Παπούλης της Chase Manhattan Bank είχε πει ότι ο όμιλος θα μπορούσε να συνεχίσει το σχέδιο πώλησης των περιουσιακών στοιχείων (όπως είχε τροποποιηθεί από ανώτερα στελέχη της τράπεζας) μέχρι τα μέσα του 1985. Το που βασίζεται αυτή η υπόθεση όμως δεν εξηγείται στην απόφαση του Εφετείου.

Επιπλέον οι πλοιοκτήτες υποτίθεται ότι δεν μπόρεσαν να πουλήσουν το "Ikarian Reefer". Το Εφετείο είπε ότι δεν υπήρχαν αποδείξεις για το τι κινήσεις είχαν κάνει οι εφοπλιστές με σκοπό την πώληση αυτή, αν θα ήταν με scrapping ή με άλλον τρόπο και πότε μέσα στο 1985. Δεν υπήρξαν έγγραφες αποδείξεις για το αν είχε ληφθεί απόφαση για το μέλλον του πλοίου μετά την "κρίση"

περίοδο του Φεβρουαρίου/Μαρτίου 1985. Το Εφετείο είπε ότι:

"Βρίσκουμε την έλλειψη αποδείξεων περίεργη εκτός αν οφείλεται στο γεγονός ότι είχαν γίνει ορισμένες συζητήσεις και είχε ληφθεί κάποια απόφαση που οι μάρτυρες τώρα αποφεύγουν να αποκαλύψουν".

Δεν είναι όμως αναγκαστικά περίεργο για μία οικογενειακή επιχείρηση (πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες λειτουργούν σε τέτοια βάση) να μην υπάρχουν επίσημα πρακτικά για αποφάσεις που αφορούν την πώληση περιουσιακών στοιχείων και διάφοροι λόγοι μπορεί να επηρεάσουν τον χρόνο πώλησης του πλοίου. Για παράδειγμα το πλοίο επρόκειτο να ναυλωθεί για ένα σύντομο time charter και οι πλοιοκτήτες μπορεί να επιθυμούσαν να αναβάλουν την απόφαση για πώληση ή για scrapping μέχρι το τέλος αυτής της ναύλωσης και ίσως έλπιζαν για κάποια άλλη παρόμοια συμφωνία κατά το τέλος της σεζόν των reefer.

Μία τέτοια απόφαση θα επηρέαζε την αξία scrap του πλοίου και το αν (και από που) θα μπορούσε να κάνει το τελευταίο επικερδές ταξίδι με κατεύθυνση που να βολεύει και το scrapping. Παρόλο που αυτό είναι φυσικά μία υπόθεση, δεν είναι μια παράλογη υπόθεση, ειδικά όταν κρίνεται η υπόληψη προσώπων.

Επιπλέον ο ισχυρισμός ότι η πώληση του "Ikarian Reefer" για scrap θα δημιουργούσε δυσκολίες με την Chase Manhattan γιατί θα δημιουργούσε υποχρέωση πληρωμής του υπόλοιπου του δανείου είναι δύσκολο να γίνει δεκτός δεδομένου ότι η Chase φαίνεται να ζήτησε την

Link Maritime Enterprises S.A.

- **Chartering**
- **Contracting**
- **Sale & Purchase**

91, Akti Miaouli - Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm.: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

Telexes: (S + P, Department) 21 1582 - LME GR

(Chart. Dept. 211186 - LME GR - 21 126-1-2-3 - LME GR

πώληση του πλοίου ως μέρος του σχεδίου πώλησης των περιουσιακών στοιχείων και είναι το πιο πιθανό ότι η Τράπεζα (όπως συχνά γίνεται) δεν θα ζητούσε την τήρηση του αυστηρού όρου αποπληρωμής αφού είχε ήδη δημιουργήσει μία δημιουργική σχέση με τους πλοιοκτήτες βασισμένη σε αμοιβαία εμπιστοσύνη.

Το Εφετείο συνέκρινε επίσης την περίπτωση πώλησης σε ελεύθερες συνθήκες αγοράς με την περίπτωση απώλειας του πλοίου. Η αποζημίωση από την ασφαλιστική εταιρία θα ήταν τρία εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ επιτρέποντας την αποπληρωμή του δανείου στην Τράπεζα ύψους 1,3 εκατ. αφήνοντας 1,7 εκατ. στους πλοιοκτήτες.

Κάτι τέτοιο δεν αρκεί για να εξηγήσει γιατί ευυπόληπτοι πλοιοκτήτες θα διακινδύνευαν τα πάντα για να βυθίσουν ένα πλοίο τους. Η οριοθέτηση του ύψους της ασφαλιστικής αποζημίωσης δεν είχε τίποτα παράνομο.

Επίσης πολλά υποθήκαν για την πώληση με εντολή της Chase του πλοίου τους Esperanza για 10,4 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ σε μία εταιρία στην οποία είχε συμφέροντα και ένας από τους πλοιοκτήτες. Διατυπώθηκε και ο ισχυρισμός ότι και άλλα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των "Ionian Reefer" και του "Aegean Reefer", επίσης πουλήθηκαν από τους πλοιοκτήτες για scrap σε παρόμοια βάση. Δεν είναι καθαρό όμως από την απόφαση του Εφετείου αν παρουσιάστηκαν αποδείξεις ενώπιον του δικαστηρίου για το αν η τιμή για το "Esperanza" ή των άλλων πλοίων ήταν ή δεν ήταν η σωστή τιμή της αγοράς.

Το γεγονός ότι το "Esperanza" πουλήθηκε δύο χρόνια αργότερα για 15 εκατομμύρια δολάρια φαίνεται να ερμηνεύεται δυσμενώς, αλλά η μεταπώληση αυτή σε ακριβότερη τιμή δεν θα έπρεπε να αποτελεί βάση για να ασκήσει κανείς κριτική, χωρίς να λάβει υπόψη του τις συνθήκες της αγοράς και την αναμφισβήτητη ικανότητα των πλοιοκτητών να συμφωνήσουν την υψηλότερη δυνατή τιμή που επέτρεπαν οι συνθήκες.

Επίσης δεν υπάρχει τίποτα μεμπτό στην πώληση ενός πλοίου σε μια εταιρία στην οποία οι πωλητές μπορεί να έχουν κάποιο (μη εξειδικευμένο) συμφέρον. Θα προτεινάμε ότι το σημαντικό ερώτημα είναι αν η τιμή πώλησης ήταν λογική - και όμως αυτές οι συγκεκριμένες πωλήσεις έπαιξαν ένα σημαντικό ρόλο στον τρόπο που το Εφετείο αξιολόγησε τον χαρακτήρα των δύο πλοιοκτητών και το αν είχαν επιδιώξει να εξαπατήσουν την Τράπεζα, κρίση που με την σειρά της μπορούσε να αμαυρώσει τον χαρακτήρα τους και να επηρεάσει το αν ήθελαν να βυθίσουν το "Ikarian Reefer".

Το Εφετείο επίσης έκρινε ότι οι πλοιοκτήτες είχαν πληθώρα ευκαιριών να δώσουν οδηγίες στον πλοίαρχο να βυθίσει το πλοίο και το θεώρησε περίεργο που επέμεναν ότι δεν υπήρξε καμμία συζήτηση για το μέλλον του πλοίαρχου ή του πλοίου. Αυτό όμως ταιριάζει με την θεωρία ότι δεν είχε παρθεί καμμία συγκεκριμένη απόφαση για το θέμα και φαίνεται λίγο άδικο να συνάγουμε πράξεις απάντης από αυτήν την έλλειψη.

Η σύνδεση μεταξύ της υποτιθέμενης απόφασης του Καπετάνιου να βυθίσει το πλοίο και τους πλοιοκτήτες ήταν κρίσιμη, γιατί αλλιώς η βύθιση δεν θα καταλογιζόταν στους πλοιοκτήτες οι οποίοι και θα είχαν δικαίωμα να πάρουν αποζημίωση από τους ασφαλιστές.

Αξίζει να επαναλάβουμε ότι ανατρέποντας την πρωτοβάθμια απόφαση, το Εφετείο ανέτρεψε και την κρίση του για την ειλικρίνεια και την υπόληψη πέντε ευυπόληπτων ατόμων. Θα ισχυριζόμαστε ότι κάτι τέτοιο δεν ταιριάζει με τις αρχές που θέσπισε η υπόθεση Akerheim v. De Mare που αναφέρθηκαν παραπάνω, η οποία και σημειωτέον αφορούσε την κατάθεση μόνο ενός ατόμου.

Αδεια για αναίρεση στο House of Lords δεν δόθηκε. Οι συνέπειες της απόφασης αυτής είναι πολύ σημαντικές: Το Εφετείο έχει θέσει υπό αμφιβολία την επαγγελματική φήμη ενός πλοίαρχου με μέχρι σήμερα άψογο μητρώο, δύο ευυπόληπτων επιφανών Ελλήνων πλοιοκτητών, ενός πρώτου μηχανικού και ενός ναυτικού των οποίων η επαγγελματική υπόληψη πρέπει να θεωρήσουμε επίσης ότι ήταν άψογη. Και όμως, όπως δεν έχει δοθεί άδεια για αναίρεση της απόφασης, κανένα από τα παραπάνω άτομα που τώρα κατηγορούνται για καταφανή έλλειψη τιμιότητας δεν έχει δικαίωμα να προσφύγει στα εθνικά δικαστήρια της Βρεταννίας.

Φαίνεται ότι υπάρχουν κενά στα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία αν εξηγούντο ενδεχομένως να έρριχναν τελείως διαφορετικό φως στην υπόθεση. Πολλοί θα έλεγαν ότι δεν είναι σωστό να τεθεί υπό αμφισβήτηση η φήμη και υπόληψη ευυπόληπτων ατόμων από μία απόφαση πολιτικού Εφετείου το οποίο υιοθέτησε ένα τροποποιημένο τέστ πιθανολόγησης, ειδικά όταν το δικαστήριο αυτό δεν είχε την ευκαιρία, που είχε ο πρωτοβάθμιος δικαστής, να ακούσει και να έχει απευθείας αντίληψη των μαρτυρικών καταθέσεων από τα άτομα αυτά, των οποίων η συμπεριφορά και παρουσία στο δικαστήριο έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση των συμπερασμάτων του πρωτοβάθμιου δικαστή.

Quentin Bargate,

Simmons & Simmons - London

Database for world's ships

In a response to the article under the same heading, published in our associated publication, the International shipping and trade weekly **Maritime Monitor** on June 13, Piraeus-based Overseas Maritime Consultants have written explaining their product called "Seadata" which as they claim offers an on-line ships database system.

With reference to Emmanuel Papalexis' article regarding a "Database for world's ships", Overseas Maritime Consultants note:

It may be of interest to Mr. Papalexis and **Maritime Monitor's** readers that Lloyd's Maritime Information Services has the most comprehensive, up-to-date and validated maritime database commercially available from a single source. An on-line access to Lloyd's World Fleet Database can be achieved through the product named "Seadata," which is ideal for clients who need immediate and up-to-date information on a ship by ship basis, or who require ship-type, owner and shipyard search facilities.

The computer databases are maintained by Lloyd's Maritime two parent companies, Lloyd's Register and Lloyd's of London Press. Data is collected from a network of Lloyd's Register offices in over 100 countries worldwide, together with 1800 Lloyd's agents in principal ports throughout the world, government departments, shipowners, shipbuilders and other authoritative sources.

Following a simple sign on procedure to Seadata, the user has access to the following Lloyd's Maritime databases with the ability to easily move between each:

- **Ships on order and under construction** - Accurate and comprehensive details of all known propelled sea-going merchant ships of 100 gross tonnage and above on order, or under construction throughout the world. Over 3,000 ships on file.

- **Ship particulars** - Detailed technical information and characteristics of known, propelled, sea-going merchant ships of 100 gross

tonnage and above, with approximately 150 data items for each ship in the world's merchant fleet of over 79,000 vessels.

- **Ship movements** - Reported current movements of over 30,000 merchant vessels, over 500 gross tonnage engaged in international seaborne trade, plus voyage histories back to January 1, 1976.

- **Shipowners, managers and parent companies** - Over 45,000 names, with details of postal address, telex, telephone and telefax numbers and cable address of registered shipowners, managers and managing agents, with up-to-date fleet listings. There is also information on parent companies and their relationship to owners.

- **Casualties and demolitions** - Comprehensive details of reported serious casualties (including total losses) to merchant ships of 100 gross tonnage and above occurring since 1978, plus all reported incidents (serious and non-serious) to tanker types since 1976. Also included are details of ships broken up or otherwise disposed of. There are over 71,000 incidents and demolitions on the database.

Updated on a daily basis the unique Lloyd's Register identity number provides the common link between the Lloyd's databases, which enables retrieval of a vessel regardless of changes in name, flag, owner or registry.

As a matter of interest, reported in Lloyd's Maritime Information Services Review June 1995 is an article stating that "The International Maritime Safety Committee has given the go ahead for an International Ship Information Database (ISID). The project which would utilise Lloyd's Maritime ship characteristics data, will go before IMO's 19th Assembly in November 1995, where it is expected to receive a final green light." The modules that the database will cover are ship identification and particulars, Port State control, casualty data and pollution data. However, the information will only be available to the IMO for analysis purposes. In the future it may be developed for other non-commercial users only.

Examples of Seadata ship characteristics are displayed in the next column.

It is worth noting that OMC, who are also agents in Greece and Cyprus for Lloyd's Maritime

Information Services Ltd., are inviting interested members of the Piraeus shipping community for a demonstration of the "Seadata" system at their offices at 57 Notara Street.

SEADATA**SHIP OVERVIEW
METRIC DIMENSIONS**

Updated:

Name :			
F Name :			
O Name :			
C. Sign :	Length :	TONNAGE	Smaller Larger
Sat. Comm. Id :	Brdth :	Gross:	
Official No :	Net :		
Class :	DWT :		
Date of Bld :	Screws :		
Propulsion :		Draught:	
Builder :			YARD
Reg Owner :			
Manager :			
Port/Flag :			
Ship Type :			
S/Status :			
P/Status :			

SEADATA**SHIP OVERVIEW 2
METRIC DIMENSIONS**

Updated:

4 Crane :	Service :	
Der :	Speed :	
Doors :	Bunkers :	
4 Hatch :	Ton/Day :	
W.Ha :	Length of lane:	BP Length :
4 Holds :	TEU :	Reg Length :
Ho/Ta :	Grain :	Mld Breadth :
W.Ho :	Bale :	Mld Depth :
W.Ta :	Insul :	
Tanks :	Liquid :	
	Liq. Gas :	
TwDks :	Liq. Oil :	

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974

Jim Lagonikos, President
Bod Mooney, Sales & Service

Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T -
DEB - 22

TBA - 12 - 16 - 16 1/2

**All Parts Made in U.S.A. and Are Fully
Guaranteed**

TEL: 718-392-4444

TLX - TWX

FAX: 718-482-8372

710-582-4847 JPRNYK

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

**Authorized Agents
U.S.A.**

Calhoun & DeJong, Inc.

3907 N Interstate
Portland, OR 97227
Tel.: (503) 288-5091
Fax: (503) 288-4507

Superb Marine

2901 Fox Run Court
Mobile, AL 36609
Tel.: (205) 604-3162
Fax: (205) 661-1939

DUBAI

Vrettoship S.A.

Sharjah U.A.E.
Tel.: 06-358244
Fax: 06-369594

Tlx: 68908 VSHIPEM

HOLLAND

M.P.R.S. Pump Repair
Service

F. Van Eedenplaats 49
Tel.: (010) 450 7085
Fax: (010) 450 7085

SINGAPORE

Kvaerner Singapore Pte. Ltd.
15 Benoi Crescent
Jurong Singapore 2262
Tel.: 261 6066
Fax: 261 6011

ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΝΑΥΤΙΑΚΕΣ

829 εκατ. δολάρια τα κέρδη της Citicorp.

Καθαρά κέρδη ύψους 829 εκατομ. δολαρίων για το πρώτο τετράμηνο του 1995 ανακοίνωσε στην Ν. Υόρκη η Citicorp., έναντι 553 εκατομ. δολαρίων για το αντίστοιχο διάστημα του 1994.

Τα κέρδη ανά μετοχή για το διάστημα αυτό ανέρχονται σε 1,53 δολάρια.

Υπό την κυανόλευκο

Τον Ιούνιο υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

- "Βενετία", δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο No. H.N.S.-145, 79.600 τον. γκρός, με ημερομηνία παράδοσης το 1995, που ανήκει στην εταιρία "Global Transport Enterprises Ltd." (Adriaki Shipping Co. Ltd.).

- "Μοντόκ", μπάλκερ, πρ. "Guinomar Trader" υπό λιβεριανή σημαία, 37.318 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία "Alameda Shipping Corporation" (κ. Κων. Γλυνός).

- "Νείλος", δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε την παναμαϊκή σημαία, 51.807 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία "Ascot Enterprises S.A." (κ. Μάρκος Σπέτσερης).

- "Φέντεραλ Δώρα", μπάλκερ, πρ. "Federal St. Laurent" υπό λιβεριανή σημαία, 19.968 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Pacific Investment Maritime S.A." (κ. Αικ.-Διον. Αγγελάκης).

- "Κωνσταντίνος Α.", φορτηγό, ναυπηγούμενο H.N. 38.131 τον. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Sea Island Shipping Inc." (κ. Διον.-Μετ. Λευκαδίτης).

- "Φάσσα" μπάλκερ, πρ. "La Marquesa" υπό σημαία Φιλιππίνων,

Οι πλοίαρχοι του Λονδίνου τίμησαν του Γιάννη Χατζηπατέρα



Ο Πρόεδρος της Λέσχης Πλοίαρχων Λονδίνου κ. Γιώργος Κουράκος και ο κ. Γιάννης Χατζηπατέρας

Το Σάββατο 17 Ιουνίου, κάτω από το συνηθισμένο συννεφιασμένο Λονδίνο ουρανό, ξεκίνησε από την προκυμαία "Τσάριγκ Κρός" του Τάμεση το καταμαράν "Naticia", με επιβάτες τα μέλη του Hellenic Captain's Club of London, τις συζύγους τους και άλλους φίλους, για να γιορτάσουν τα 15 χρόνια του πολύ επιτυχημένου Σωματείου τους.

Με αυτή την ευκαιρία, οι Πλοίαρχοι του Λονδίνου αποφάσισαν να τιμήσουν στο πρόσωπο του κ. Γιάννη Αδ. Χατζηπατέρα, πρόεδρο του Κομμίτη, την εφοπλιστική οικογένεια, ανακηρύσσοντάς τον Επίτιμο Πρόεδρό τους.

Στη διάρκεια του ταξιδιού και μετά το δείπνο, ο πρόεδρος της Λέσχης Πλοίαρχων Γεώργιος Κουράκος διάβασε την απόφασή τους για την επίτιμη Προεδρία, σε αναγνώριση της μακρόχρονης υπηρεσίας του και προσφοράς του στη Ναυτιλία και του ενεχείρισε δίπλωμα και επίσης ομοίωμα ασημένιας Κερκυραϊκής ναύας.

Με προφανή συγκίνηση ο κ. Χατζηπατέρας ευχαρίστησε για τη τιμή που του έγινε την οποία, είπε, εκτιμά ιδιαίτερα γιατί προέρχεται από τους κόλπους της ναυτικής οικογενείας όπου και εκείνος ανήκει, και τόνισε ότι "η μεγαλύτερη χαρά είναι σε τιμούν οι συνάδελφοί σου".

Κατόπιν ο πρόεδρος του Κομμίτη παρέδωσε αναμνηστική πλακέτα προς τη Λέσχη Πλοίαρχων και επίσης προσέφερε επετειακή τούρτα με 15 κεριά, που συμβολίζουν τα 15 χρόνια του Σωματείου Πλοίαρχων των ναυτιλιακών εταιριών του Λονδίνου.

23.144 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία "Fessa Maritime Corp." (κ. Λεων. Δελατόλας).

Εγκαινιάσθηκαν έργα του ΟΛΠ

Δύο νέα έργα του Κεντρικού Λιμανιού του Πειραιά εγκαινιάσθη-

καν κατά τον υπό ανασκόπηση μήνα.

Πρόκειται για το νέο επιβατικό σταθμό γραμμών εσωτερικών "Ηετίων" και για τον ομώνυμο προβλήτα, τα οποία αποδόθηκαν στην εξυπηρέτηση της ακτοπλοίας.

Η Ιντεραμέρικαν στο πλευρό των ναυτικών μας

Στις 22 Ιουνίου 1995 πραγματοποιήθηκε συνέντευξη Τύπου επί

του επιβατικού οχηματαγωγού πλοίου «Λισσός», κατά την οποία

ανακοινώθηκε από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Κατσιφάρα, ότι από φέτος και κάθε χρόνο καθιερώνεται -- με πρωτοβουλία του ΥΕΝ - ειδική εορταστική εκδήλωση με την ονομασία «Ένα ποτήρι θάλασσα», αφιερωμένη στον Έλληνα ναυτικό.

Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε στο Βεάκειο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, με είσοδο ελεύθερη για το κοινό, όπου συμμετείχαν πλήθος γνωστών και καταξιωμένων καλλιτεχνών του θεάτρου και του ελληνικού πενταγράμμου.

Στο πλαίσιο της εκδήλωσης αυτής έγινε παραγωγή συλλεκτικής κασέττας και CD με τραγούδια εμπνευσμένα από τη θάλασσα, την οποία υπογράφουν γνωστοί ποιητικοί καλλιτέχνες του ελληνικού χώρου.

Τη χορηγία κασέττας και CD με τίτλο «Έν πλώ», ανέλαβε ο Όμιλος της Ιντεραμέρικαν.



Στη φωτογραφία εικονίζονται ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Κατσιφάρας και ο πρόεδρος του Ομίλου Interamerican, Δ. Κοντομηνάς, πλαισιωμένοι από τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος Μ. Πελοποννήσιο και τον γεν. γραμματέα του ΥΕΝ Αλ. Γουλιέλμο

Ο νέος επιβατικός σταθμός είναι ο τέταρτος που λειτουργεί σήμερα στο λιμάνι του Πειραιά.

Τα έργα εγκαινιάστηκαν από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Κατσιφάρα και παραβρέθηκαν

εκπρόσωποι των πολιτικών, εκκλησιαστικών και τοπικών αρχών, εκπρόσωποι του εφοπλιστικού και του εμποροβιομηχανικού κόσμου καθώς και συνδικαλιστικών φορέων.

Μεταθέσεις στο Λιμενικό λόγω 18μήνου

Για πρώτη φορά εφαρμόζεται η αρχή της μετάθεσης του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος που έχει ήδη συμπληρώσει 18 μήνες συνεχή υπηρεσία σε παραμεθόριες Λιμενικές Αρχές του Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, με βάση τις κατευθύνσεις που δίνει η σχετική εγκύκλιος του υπουργείου Ναυτιλίας που εκδόθηκε στις 10 Ιανουαρίου και προβλέπει ενιαίο και αντικειμενικό τρόπο μεταθέσεων.

Αυτό αναφέρεται στην ανακοίνωση του ΥΕΝ της 18 Ιουνίου, στην οποία προστίθεται ότι επιδίωξη του υπουργείου είναι να εξασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία των υπηρεσιών του υπουργείου και των Λιμεναρχείων, αλλά παράλληλα να υποβοηθείται και ο οικογενειακός προγραμματισμός του προσωπικού, το οποίο θα μετατίθεται μέσα σε προγραμματισμένα και προκαθορισμένα χρονικά πλαίσια και με βάση προδιαγεγραμμένα αντικειμενικά κριτήρια.

Ηδη σε εκτέλεση αυτής της εγκυκλίου έγιναν οι πρώτες μεταθέσεις και αλλαγές προσωπικού του



Κ. Χρυσοφάκης
Π. Κανάκης
Ν. Αθανασίου

Δια της παρούσης λαμβάνουμε την ευκαιρία ευγενικά να σας ενημερώσουμε τη σύσταση της ως άνω εταιρίας μας.

Σαφής στόχος μας συνδιάζοντας την μακρόχρονη εμπειρία των συνεργατών μας με το άριστα εξειδικευμένο προσωπικό μας στον κλάδο των εργασιών σωληνουργίας, αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας κάθε εργασία που θα της ανατεθεί.

Με δεδομένο λοιπόν ό,τι καλύτερο σε τιμές, ποιότητα και χρόνο εργασίας, είμαστε στη διάθεση σας

Λεωσθένους 20-22 - 5ος όροφος Πειραιάς

☎ Γραφείου: 4180891
Φάξ: 42 85 789

☎ Οικίας: 4535749
Κινητό: 093 - 275807

Λιμενικού Σώματος που υπηρετούσε στις παραμεθόριες Λιμενικές Αρχές του Βορείου και Νοτίου Αιγαίου.

Αυτοί οι μετατιθέμενοι τοποθετούνται σε μία από τις τρεις περιοχές που έχουν ήδη επιλέξει. Τέλος το YEN σημειώνει ότι όσοι αντικαθιστούν αυτούς που μετατίθενται στις παραμεθόριες περιοχές, θα τοποθετούνται στις θέσεις αυτές επίσης για ένα 18μηνο.

Νέα κριτήρια για άδεια ναυτικού πράκτορα

Νέα κριτήρια για τη χορήγηση αδειών ναυτικού πράκτορα, αλλά και για την άσκηση του επαγγέλματος πρόκειται να ισχύσουν από τις 20 Σεπτεμβρίου και μετά, οπότε και θα τεθεί σε ισχύ το Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθ. 229 που αφορά στους ναυτικούς πράκτορες, το οποίο δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης "ΦΕΚ 130 Α/20.6.1995".

Σύμφωνα με τις νέες διατάξεις του παραπάνω Π. Διατάγματος, ο υποψήφιος ναυτικός πράκτορας απαιτείται, μεταξύ άλλων, να έχει προϋπηρεσία δύο ετών στον κλάδο ως υπάλληλος ναυτικών πρακτορείων ή άλλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ενώ θεσπίζεται υποχρεωτική η πρακτόρευση των επιβατηγών, επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων που εκτελούν κύριες, δευτερεύουσες ή τοπικές γραμμές, καθώς και των φορτηγών - οχηματαγωγών πλοίων, αλλά και των υπό ελληνική σημαία φορτηγών πλοίων άνω των 1.000 κόρων, καθώς και όλων των σκαφών της ίδιας κατηγορίας που προέρχονται από κράτος - μέλος της Ε.Ε. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ., εκτός της Ελβετίας.

Ρουμανική Τράπεζα λειτουργεί στην Αθήνα

Στην ίδρυση γραφείου αντιπροσωπείας στην Ελλάδα προχώρησε η ρουμανική Τράπεζα DACIA Felix Bank, η οποία φέρεται ως η μεγαλύτερη ιδιωτική τράπεζα της Ρουμανίας.

Το γραφείο βρίσκεται στην Κηφισιά και άρχισε να λειτουργεί από τα τέλη Μαΐου 1995.

Οι εργασίες του γραφείου επικεντρώνονται σε δύο κυρίως τομείς:

-- Την διευκόλυνση των διαρκών αυξανόμενων εμπορικών συναλλαγών μεταξύ Ελλάδος και Ρουμανίας.

-- Τον προσδιορισμό επενδυτικών ευκαιριών για τις ελληνικές επιχειρήσεις που επιθυμούν να επεκταθούν στην Ρουμανία και να ιδρύσουν μικτές εταιρίες με ρουμανικές επιχειρήσεις.

Σημειώνεται ότι η τράπεζα αυτή διαθέτει δίκτυο 45 υποκαταστημάτων στην Ρουμανία.

Διευκρινίσεις της Κύπρου για τα δημοσιεύματα για το ναυάγιο του "Εστονία"

Διευκρινίσεις εξέδωσε το Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών της Κυπριακής Δημοκρατίας αναφορι-

κά με τα δημοσιεύματα για το ναυάγιο του πλοίου "Εστονία".

Ειδικότερα, από το υπουργείο Συγκοινωνιών και Εργων της Κύπρου ανακοινώθηκε ότι, ανεπίσημη μετάφραση δημοσιεύματος ρωσικής εφημερίδας που αναφερόταν στο πλοίο "Εστονία" στάλθηκε σε λειτουργό του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας χωρίς να αναφέρεται το όνομα της εφημερίδας και η ημερομηνία δημοσίευσης. "Το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, της Κύπρου διευκρινίζει ότι, παρόλο, ότι έλαβε γνώση του δημοσιεύματος αυτού δεν προέβη σε οποιαδήποτε ενέργεια.

Το "Εστονία" είχε εγγραφεί στο Κυπριακό Νηολόγιο το 1993 για σκοπούς δανειοδότησης και παράλληλα νηολογήθηκε στο νηολόγιο της Εσθονίας της οποίας και τη σημαία έφερε. Αυτό σημαίνει ότι η Κυπριακή Δημοκρατία δεν ήταν

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS & CO
(M) PTE LTD

TELEPHONE: (65) 2208622 TELEX: RS 20000
TELEFAX: (65) 2257870 CABLE: JAYMANNERS

51, Anson Road #11-51, Anson Centre, Singapore 0207

COMPANY OFFICES: HONG KONG - SYDNEY
SUB AGENTS: MALAYSIA - THAILAND

Operations:

Pavlos N. Liristis
Res: (65) 2208682
Mobile: (65) 6363426

Lim Eng Kiat
Res: (65) 4453848
Mobile: (65) 7203836

Η Κυβέρνηση της Σαουδικής Αραβίας αναγνώρισε τον Ελληνικό Νηογνώμονα

Μετά την αναγνώριση του Ελληνικού Νηογνώμονα από την Κυβέρνηση του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας και την επίσκεψη πολυμελούς αντιπροσωπείας του Ελληνικού Νηογνώμονα στο Riyadh και τη Jeddah της Σαουδικής Αραβίας, τον περασμένο Απρίλιο, στις 12 και 13 Ιουνίου έφθασε στα κεντρικά γραφεία του Ελληνικού Νηογνώμονα και ξεναγήθηκε σ' αυτά κλιμάκιο από το Υπουργείο Μεταφορών της Σαουδικής Αραβίας με επικεφαλής τον γενικό διευθυντή για θέματα Ναυτιλίας του ιδίου Υπουργείου κ. Ali Jabra Ghabban.

Στις συνομιλίες που ακολούθησαν τέθηκαν οι βάσεις για συνεργασία και αμοιβαία τεχνική υποστήριξη σε θέματα που θα προκύπτουν σε πλοία που θα φέρουν τη σημαία του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, καθώς και σε εξειδικευμένα θέματα στους Διεθνείς Οργανισμούς.

Την Σαουδική αντιπροσωπεία πλαισίωσαν και εκπρόσωποι ναυτι-

λιακών εταιριών με επικεφαλής τον κ. Hani A.K. Bakri, οι οποίοι είχαν μακρά συζήτηση με τον Γεν. Τεχν. Διευθυντή του Ελληνικού Νηογνώμονα κ. Διονύσιο Μελισσηνό.

Ο κ. Μελισσηνός δήλωσε ότι η εταιρία Bakri Navigation Company Ltd. έκανε αίτηση στον Ελληνικό Νηογνώμονα να καταταγούν 29 πετρελαιοφόρα πλοία της, καθώς και άλλα 10 πλοία γενικού φορτίου Σαουδαραβικών συμφερόντων.

Ακόμη ο κ. Μελισσηνός ανακοίνωσε την ίδρυση γραφείων του HRS (INT) Ltd. στην Jeddah, στα οποία θα εργάζονται τρεις αποκλειστικοί επιθεωρητές και το οποίο θα λειτουργήσει με πλήρες δυναμικό από την 1η Σεπτεμβρίου 1995.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ε.Ν. παρέθεσε προς τιμήν της Σαουδικής αντιπροσωπείας δείπνο στο οποίο παρέστησαν διευθυντές και στελέχη του Ελληνικού Νηογνώμονα.

αρμόδια ή υπεύθυνη για την ασφάλεια ή τις δραστηριότητές του.

Η ΔΝΕ στην Κύπρο

Την Κύπρο θα επισκεφθεί μεταξύ 30 και 1 Ιουλίου αντιπροσωπεία

της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης στο πλαίσιο της σύσφιγξης των σχέσεων μεταξύ του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων και της ΔΝΕ.

Συγκεκριμένα ο πρόεδρος της ΔΝΕ Δημ. Θεοδωρίκας και ο αντιπρόεδρος κ. Ηλ. Βάθης απεδέχθησαν πρόσκληση του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου να παρευρεθούν στην ετήσια γενική συνέλευση που θα πραγματοποιηθεί το Σάββατο 1 Ιουλίου στην Λεμεσό.

Την συνέλευση, η οποία πάντοτε προσλαμβάνει πανηγυρικό χαρακτήρα, θα τιμήσει με την παρουσία του και θα προσφωνήσει ο υπουργός Συγκοινωνιών και Εργων της Κύπρου Αδάμ Αδαμίδης καθώς και άλλοι Υπουργοί, βουλευτές και παράγοντες της λιμενικής και ναυτιλιακής ζωής του τόπου.

Στην διάρκεια της παραμονής της αντιπροσωπείας της ΔΝΕ στην Κύπρο, θα δοθεί η ευκαιρία να ανταλλάγουν απόψεις και να συζητηθούν θέματα που απασχολούν τους ναυτιλιακούς πράκτορες της Ελλάδας και τη Κύπρο.

Εκδήλωση της Συντονιστικής Επιτροπής για τον "Λέοντα" του Πειραιώς

Η Συντονιστική Επιτροπή Επιτροπής του Λέοντος του Πειραιώς έχει προσκαλέσει τα μέλη στην εκδήλωση που οργανώνει υπό την αιγίδα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, την Πέμπτη 22 Ιουνίου και ώρα 7.30 μ.μ., στον χώρο της πρώην Αποθήκης "Κανέλλου", στην περιοχή Παλατάκι.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Άδεια λειτουργίας και εγκαταστάσεις ανωνύμου Πετρελαιοειδών που συστήθηκε προ του έτους 1980.

> Πληροφορίες:

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ

Τηλ.: 41 11 642-
πρωινές ώρες
Μεσίτες δεκτοί

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΛΑΓΚΑΔΑ

Μία σειρά βιβλίων, σε πολυτελείς εκδόσεις, που είναι χρήσιμα σε κάθε αναγνώστη!

- > ΕΛΛΗΝΑΣ ΗΤΑΝ Ο ΚΟΛΟΜΒΟΣ
- > ΟΙ ΑΡΧΑΙΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΑ
- > Η ΕΛΛΗΝΙΔΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ
- > ΥΠΑΡΧΕΙ ΖΩΗ ΣΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ;
- > ΟΙ ΠΥΡΑΜΙΔΕΣ ΤΗΣ ΑΙΓΥΠΤΟΥ
- > ΚΟΠΕΡΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΓΑΛΙΛΑΙΟΣ
- > Η ΚΑΤΑΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΚΑΙ Η ΤΡΙΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΙΝΚΑΣ
- > ΘΗΡΑ -- Η ΠΟΜΠΗΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΙΣΤΟΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
- > ΕΛΛΗΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΞΕΡΕΥΝΗΤΑΙ

> (Πωλήσεις: ΠΙΤΣΙΛΟΣ τηλ.: 32.11.237 κλπ. Βιβλιοπωλεία)

Στην εκδήλωση θα παρουσιαστεί το υπό κατασκευή μαρμάρινο αντίγραφο του αγάλματος του "Λέοντος", θα εκτεθούν πίνακες γνωστών ζωγράφων με θέμα τον "Λέοντα", που δωρήθηκαν υπέρ των σκοπών της Επιτροπής και θα απονεμηθούν μετάλλια στους νέους χορηγούς.

Θα ακολουθήσει δεξίωση.

Hellas & the Hellenes

Η δις Μαρίνα Κόλια, solicitor του Δικηγορικού Γραφείου Simmons & Simmons, έχει ξεκινήσει μία πρωτοβουλία για την διεθνή καθιέρωση της λέξεως Hellas σε αντικατάσταση του Greece και Hellenes για τους Έλληνες, προκειμένου να παύσει η χρησιμοποίηση της κακόηχης λέξεως Greek (Grec) που έχει συνδεθεί με έννοιες ελάχιστα κολακευτικές για τον Ελληνισμό.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" υποστηρίζουν την αξιολογή αυτή πρωτοβουλία και είναι έτοιμα να αποστείλουν σχετικά έντυπα εγγραφής στον Εθνικό Σύλλογο Hellas.

Ο Σύλλογος αυτός δεν έχει κερδοσκοπικό ή πολιτικό χαρακτήρα. Δεν έχει νομική προσωπικότητα ξεχωριστή από τα μέλη του, αλλά αντιπροσωπεύει τα μέλη του μόνο μετά από ρητή τους άδεια και έγκριση κάθε δραστηριότητας.

Η Οργανωτική Επιτροπή θα χαράξει την πορεία και θα προτείνει δραστηριότητες που θα εγκριθούν με πλειοψηφία από τα μέλη. Αν κάποιος μειοψηφόν μέλος διαφωνεί ριζικά με την υιοθέτηση κά-

ποιας πρότασης μπορεί να αποχωρήσει.

Τα μέλη δεν έχουν οιαδήποτε νομική δέσμευση ή υποχρέωση. Εθελοντικές δωρεές προς το ταμείο του Συλλόγου μπορεί να ζητηθούν στο μέλλον για την κάλυψη εξόδων εγκριθέντων από τον Σύλλογο.

Τιμή για το Εμπορικό μας Ναυτικό

Στις 22 Ιουνίου, σε ειδική τελετή στο Μνημείο Πεσόντων του Εμπορικού Ναυτικού στο Λονδίνο τιμήθηκαν οι ναύτες και αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού των συμμαχικών χωρών που θυσίασαν την ζωή τους στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο μέσα στα πλαίσια των εορταστικών εκδηλώσεων με την συμπλήρωση 50 χρόνων από της λήξεως του πολέμου.

Στην τελετή παρευρέθησαν ο Δούκας του Εδιμβούργου Πρίγκιπας Φίλιππος, ο Βρεταννός υπουργός Ναυτιλίας Viscount Goschen καθώς και πρέσβεις κρατών των οποίων το εμπορικό ναυτικό συνέβαλε στη συμμαχική νίκη.

Τιμητική θέση στην εκδήλωση δόθηκε στον Πρέσβη της Ελλάδος Ηλία Γούναρη και στον Πρόεδρο του Κομμίτη Γιάννη Χατζηπατέρα, που κατέθεσαν και δάφνινο στεφάνι.

Στη δεξίωση του επακολούθησε ο Λόρδος Goschen υπογράμμισε τον σημαντικότερο ρόλο του ελληνικού εμπορικού ναυτικού κατά τη διάρκεια του πολέμου και εξέφρασε την επιθυμία για περαιτέρω ενίσχυση της ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών.

Το Βραβείο 1995 του IMO στον κ. Περράκη

Το Ναυτιλιακό Βραβείο του IMO για το 1995 απενεμήθη εις τον εξέχοντα ναυτιλιακό δικηγόρο και επί μακρά σειρά ετών εκπρόσωπο του NEE εις τις διάφορες Επιτροπές του IMO κ. Ιωάννη Περράκη.

Η παρουσία του κ. Περράκη στον IMO κατά την τελευταία 25ετία με την ευρυμάθειά του και μεγάλη διαλεκτική του ικανότητα έχει συντελέσει πέρα της καλύτερας υποστηρίξεως των Ελληνικών θέσεων και στην ορθολογικότερη νομική υποδομή όλων των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων που συνολογήθηκαν κατά την περίοδο αυτή.

Πρόκειται για τη δεύτερη φορά που τιμάται εκπρόσωπος της Ελλάδος, ύστερα από την βράβευση προ 3ετίας του κ. Ζήνωνα Σδούγκου, ο οποίος επί μακρά σειρά ετών εκπροσωπεί τον Ελληνικό εφοπλισμό στον IMO και στους διάφορους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς.

Μία επιτυχημένη έκθεση στο Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου

Ολοκληρώθηκε στις 16 Ιουνίου, στο Ναυτικό Μουσείο Αιγαίο, η επιτυχημένη έκθεση που αφορούσε τους Έλληνες ναυτικούς και τα ελληνικά ατμόπλοια τις παραμονές του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.

Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου στεγάζεται σε ένα παραδοσιακό κυκλαδίτικο κτίριο του 19ου αιώνα, που άλλοτε ανήκε στο θρυλικό Μυκονιάτη πλοίαρχο Νικόλαο Σουρ-

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

μελή. Βρίσκεται στο κέντρο της Μυκόνου, στη θέση Τρία Πηγάδια.

Οι χώροι του Μουσείου και ο ευρύχωρος καταπράσινος κήπος του διαμορφώθηκαν κατάλληλα για την παρουσίαση των εκθεμάτων του. Στα εκθέματα περιλαμβάνονταν ομοιώματα πλοίων από την προ-Μινωική περίοδο μέχρι και τον 19ο αιώνα, ιστορικά ναυτικά έγγραφα, σπάνια χαρακτηριστικά και χάρτες, διάφορα αρχαία αντικείμενα, ναυτικά όργανα, εξαρτήματα και εργαλεία, καθώς και μία συλλογή σπανίων αρχαίων νομισμάτων με ναυτικές παραστάσεις (5ου π.Χ. μέχρι και 5ου μ.Χ. αιώνα). Εξάλλου, στον κήπο υπάρχουν μαρμάρινα αντίγραφα επιτύμβιων της Δήλου και Μυκόνου που αναφέρονται σε ναυάγια και ναυτικούς που χάθηκαν, παλαιές άγκυρες και άλλα ναυτικά αντικείμενα.

Σκοπός του Μουσείου είναι η προβολή της Ελληνικής Ναυτικής Ιστορίας και Παράδοσης και ιδιαίτερα της εξέλιξης και δραστηριότητας του εμπορικού πλοίου, κυρίως στην ιστορική περιοχή του Αιγαίου, καθώς και η δημιουργία ενός πυρήνα, γύρω από τον οποίο συγκεντρώνονται όλοι όσοι ενδιαφέρονται να μελετήσουν και να διατηρήσουν την ελληνική ναυτική παράδοση.

Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου ιδρύθηκε από τον Μυκονιάτη εφοπλιστή Γεώργιο Μ. Δρακόπουλο και λειτουργεί από το 1985.

Επένδυση 200 εκατομ. για μηχανογράφηση της Ceres

Σε επένδυση ύψους 200 εκατομμυρίων δραχμών για τη μηχανογράφηση της εταιρίας προχωρεί η

Κοινοπραξία Υδροπτερύγων Ceres.

Το συγκεκριμένο computer Reservation System, που θα εγκαταστήσει η εταιρία, είναι το πλέον σύγχρονο στην παγκόσμια αγορά και χαρακτηρίζεται τελευταίας γενιάς, σε σύγκριση με αυτά των αεροπορικών εταιριών. Η συνολική επένδυση θα φθάσει τα 200 εκατομμύρια δραχμές.

Το σύστημα θα αποτελέσει το μεγαλύτερο δίκτυο κρατήσεων στην ελληνική ακτοπλοία, αφού ήδη κατά το αρχικό διάστημα λειτουργίας του θα προσφέρει πρόσβαση σε δεκάδες χρήστες καταναλωτές σε 17 διαφορετικά σημεία, εξυπηρετώντας πάνω από 2,5 εκατομμύρια επιβάτες και θα διαχειρίζεται 28 ιπτάμενα δελφίνια με χιλιάδες δρομολόγια από και προς 44 λιμένες. Η εταιρία Applied Science που προμήθευσε και υποστηρίζει το λογισμικό του συστήματος κρατήσεων, έχει ήδη στο ενεργητικό της ικανό αριθμό επιτυχημένων εγκαταστάσεων στην Ελλάδα.

Το FOS αποτελείται από δύο υποσυστήματα διαχείρισης INMAS. Το σύστημα θα λειτουργήσει τον Αύγουστο και θα βρίσκεται σε πλήρη εφαρμογή μετά τον Σεπτέμβριο.

Στην πρώτη φάση της εφαρμογής θα συνδεθούν η Ζέα, η Ακτή Τζελέπη, η Αίγινα, ο Πόρος, η Υδρα, οι Σπέτσες, η Ερμιόνη και το Πόρτο Χέλι. Σε δεύτερη φάση ο Βόλος, η Σκιάθος, η Σκόπελος, η Αλόνησος, ο Άγιος Κωνσταντίνος και η Θεσσαλονίκη.

Στην τρίτη φάση θα γίνει σύνδεση με πρακτορεία στην Ελλάδα και

το εξωτερικό, δίκτυα κρατήσεων θέσεων των αεροπορικών εταιριών παγκόσμιας εμβέλειας. Με την πλήρη εφαρμογή του Ceres θα προσφέρει στους επιβάτες της άνεση να σχεδιάσουν το ταξίδι τους με τις δυνατότητες τηλεφωνικών κρατήσεων, κράτηση και έκδοση εισιτηρίου επιστροφής, εισιτήρια πολλαπλών διαδρομών, κλπ.

Με την πλήρη εφαρμογή του το σύστημα αυτό θα επιτρέψει στην εταιρία την εφαρμογή κάρτας επιβίβασης, καλύτερης εκμετάλλευσης των θέσεων και αύξηση της διαθεσιμότητας, ευχέρεια στον προγραμματισμό των δρομολογίων και άμεση πρόσβαση Ελλήνων και ξένων πρακτόρων.

Συνεργασία ΟΛΠ και ΔΝΕ για τα κοντέινερς

Συνεδρίασε για πρώτη φορά στα γραφεία του ΟΛΠ στις 15 Ιουνίου, η μικτή επιτροπή ΟΛΠ και ΔΝΕ για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και την αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Στην συνάντηση παρευρέθησαν από πλευράς ΟΛΠ ο γενικός διευθυντής Σ. Στάλιας και οι υπηρεσιακοί παράγοντες Περιμένης, Ευσταθίου, Μουζής, Ελευθεριάδης και η κυρία Δημητρήλη και από πλευράς ΔΝΕ ο πρόεδρος Δ. Θεοδωρίκας, ο αντιπρόεδρος Ηλ. Βάθης και τα μέλη του Δ.Σ. Γιαννόπουλος και Τσιαντούλας.

Η ΔΝΕ παρουσίασε μία πρώτη δέσμη θεμάτων τα οποία αφορούσαν στην κατανομή του χώρου απόθεσης εμπορευμάτων και κενών εμπορευματοκιβωτίων, στην παρακολούθηση και διεκπεραίωση των κοντέινερς σε καθημερινή βάση, στον προγραμματισμό της εργασίας την ημέρα του Σαββάτου, στην ύπαρξη υπεύθυνου συντονιστικού καθόλου το 24ωρο, στον τρόπο μεταφοράς προσωπικού πρακτορείων και πληρωμάτων πλοίων, στην επικοινωνία μεταξύ γερανογεφυρών σε διαφορετικές συχνότητες και στην απομάκρυνση του ηλεκτρικού γερανού από την προβλήτα 1.

Σε γενικές γραμμές, η θέση του ΟΛΠ στα περισσότερα θέματα υπήρξε θετική και οι προτάσεις της

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΚΤΙΡΙΟ ΓΡΑΦΕΙΩΝ 700 μ2 και ισόγειο 250 μ2 με υπόγειο, επί της παραλιακής Λεωφόρου Γλυφάδας - Βούλας, μοναδικής προβολής, κατάλληλο για τράπεζα, ασφαλιστικό οργανισμό, ναυτιλιακή εταιρία.

Πληροφορίες: Τηλ.: 3621346,

Φάξ: 3622839, 6-8 μ.μ.

ΔΝΕ έγιναν σε μεγάλο βαθμό αποδεκτές.

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση (ΔΝΕ) σε ανακοίνωσή της ξεπέρασε συγκρατημένη αισιοδοξία μέχρις ότου η καλή θέληση του ΟΛΠ εκφρασθεί με πράξεις, οι οποίες θα σηματοδοτούν την εφαρμογή των προτάσεων της Ένωσης.

Τα επιδόματα ασθενείας

Καθορίστηκε με κοινή απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα και του υφυπουργού Οικονομικών κ. Δ. Γεωργακόπουλου, το ύψος των επιδομάτων και των λοιπών παροχών προς τους φυματικούς ναυτικούς σανατοριακής και αεροθεραπευτικής νοσηλείας για το έτος 1995 ως ακολούθως:

- Της έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης, για τους έγγαμους και άγαμους αξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα που είναι προστάτες οικογενειών στο 50% του μηνιαίου βασικού μισθού των εν ενεργεία ναυτικών που υπηρετούν σε ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία με αντίστοιχες ειδικότητες, για δε τους αξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα που δεν είναι προστάτες οικογενειών στο 20% και 25% αντίστοιχα.

- Των εξόδων εγκατάστασης, όσων εξέρχονται από σανατόριο (σανατορική νοσηλεία) σε τόπο κατάλληλο για αεροθεραπεία προς σταθεροποίηση της υγείας τους σε είκοσι πέντε χιλιάδες (25.000) δραχμές.

Θεματική η βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων της ΔΑΝΕ στο πρώτο 5μηνο 1995

Σημαντική αντιστροφή των οικονομικών δεδομένων παρουσιάζει η ΔΑΝΕ κατά το πρώτο πεντάμηνο του 1995 σε σχέση με το αντίστοιχο του 1994.

Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας και των θυγατρικών της ανήλθε σε 2.206 εκατ. δρχ., έναντι 1.822 εκατ. δρχ., δηλαδή αυξήθηκε κατά 21%, ενώ τα έξοδα (πρό τόκων) περιορίστηκαν κατά το πεντάμηνο 1995 στα 1.908 εκατ. δραχμές, έναντι 2.232 εκατ. δραχμές του 1994, δηλαδή μειώθηκαν κατά 15% λόγω της πολιτικής περιορισμού

των λειτουργικών δαπανών που εφαρμόζει η εταιρία.

Συγκεκριμένα, έναντι του αρνητικού αποτελέσματος 654 εκατ. δρχ. (προ αποσβέσεων) του πρώτου πενταμήνου 1994 καταγράφεται ήδη για το αντίστοιχο πεντάμηνο 1995 θετικό αποτέλεσμα 66 εκατ. δραχμές, γεγονός που προδιαγράφει ότι τα συνολικά αποτελέσματα της χρήσεως 1995 θα είναι σημαντικά βελτιωμένα έναντι του 1994, δεδομένου ότι θα προστεθούν και τα έσοδα της θερινής περιόδου, τα οποία αντιστοιχούν περίπου στο 50% των ετήσιων εσόδων της εταιρίας.

ΣΤΑΘΗ ΜΠΑΤΗ

"Ο δρόμος προς τον επισείοντα"

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα η σύγχρονη ναυτιλιακή μας βιβλιοθήκη πλουτίστηκε με τρία ενδιαφέροντα έργα του γνωστού ναυτιλιακού δημοσιογράφου Στάθη Μπάτη. "Η μάχη των ωκεανών"

με τα συγκλονιστικά ντοκουμέντα της θαλασσινής εποποιίας του 1940-45, "το αρχιπέλαγος που ταξιδεύει" με τα 68 επίκαιρα άρθρα, και τώρα "Ο δρόμος για τον επισείοντα" με τις συζητήσεις της στρογγυλής τράπεζας για τη ναυτιλία. Μία τριλογία που παρακολουθεί, αποκαλύπτει και κατοπτρίζει τη μεγαλειώδη ναυτιλιακή πορεία του έθνους μας στα τελευταία πενήντα χρόνια.

Ο καινούργιος τόμος, εξίσου καλαίσθητος, περιέχει 10 συζητήσεις 75 ειδικών προσώπων της ναυτιλίας που έγιναν στον Πειραιά, με την πρωτοβουλία του συγγραφέα, στις δύο προηγούμενες δεκαετίες. Υστερα από τα χρόνια που πέρασαν, η σημασία τους γίνεται φανερή και ο προγραμματισμός τους δικαιώνεται μέσα απ' τη σωστή καταγραφή των ναυτιλιακών προβλημάτων, από τις άσφαλτες προβλέψεις και τις προγνωστικές επισημάνσεις που έκαναν τη ναυτιλία μας ικανή

να διεκδικήσει και να κερδίσει τον "κυανούν επισείοντα".

Παράλληλα όμως δεν μπορεί κανείς να μη σταθεί στον θαυμάσιο δωδεκασέλιδο πρόλογο του "λάβε βιώσας" που αποτελεί ολόκληρος προσωπική προσφορά του συγγραφέα. Γιατί δεν είναι μόνο οι εύστοχες κρίσεις και πρωτότυπες διαπιστώσεις που έχουν τη βαθεία τους αξία, αλλά είναι συγχρόνως και η ωραία γραφή που μεταμορφώνει μία κοινή εισαγωγή σε λογοτεχνικό κείμενο.

Εκδοση "Πιτσιλού", σχ. 80, σελ. 290.

Ε.Α.Α.

Εκδοση βιβλίου με τίτλο "Αρχαία Πόλις Χίος"

Κυκλοφόρησε πρόσφατα το βιβλίο του διδάκτορος φιλόλογου Γεωργίου Δ. Ζερβούδη με τίτλο: "Η Αρχαία Πόλις Χίος", το οποίο αναφέρεται στην ιστορία και την δραστηριότητα της νήσου καθώς και της ευρύτερης περιοχής του Αν. Αιγαίου παρουσιάζοντας την ανάπτυξη της Χίου από τους αρχαίους χρόνους.

Πρόκειται για μία σημαντική επιστημονική έρευνα που συμβάλλει στη γνώση της αρχαίας ζωής στη Χίο και στο Αιγαίο που είναι στενά συνδεδεμένη με τη ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Το βιβλίο αυτό, το κόστος του οποίου ανέρχεται σε δρχ. 5.000 ανά αντίτυπο διατίθεται απευθείας από τον κ. Γ.Δ. Ζερβούδη, Λεμεσού 4, Γλυφάδα 166 74, τηλ. 9625-124.

ΠΕΝΘΗ

MARIA ΧΟΥΛΗ

Απεβίωσε στις 26 Ιουνίου και κηδεύθηκε στο Λονδίνο, η Μαρία Χούλη, το γένος Λεμού, σύζυγος του κ. Στάμου Χούλη, εκ των διευθυντών του γραφείου N.S. Lemos του Λονδίνου.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" εκφράζουν θερμά συλλυπητήρα στον κ. Χούλη για την απώλεια της συντρόφου του.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τύπος πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ετος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες ατυχήματος
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΚΑΣΤΩΡ Π.	Ελληνική	14.315	1983	Συγκρούστηκε στη Γιοκοχάμα, στις 9/6, με το κοντεινερόπλοιο "Sea-Land Voyager".
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ	Μπαχάμας	13.605	1978	Κατά το ταξίδι Δουκέρκη για Σκίγκντα έμφορτο χάλυβα, υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 17/6 και ρυμουλκήθηκε στη Μπουλών.
ΛΕΠΑΝΤΟ ΓΚΛΟΥΡΥ	Παναμαϊκή	18.697	1972	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και της αλυσίδας στις 22/6 και κατευθύνθηκε προς Ρότερνταμ.
ΛΥΤΡΩΤΗΣ	Ελληνική	33.343	1981	Υπέστη βλάβη στη μηχανή ανοικτά του Μακου-ραζάκι, στις 7/6.
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ	Κυπριακή	18.124	1976	Συγκρούστηκε στο Σάν Λορέντζο, στις 8/6, με το μπάλκερ "Sea Spirit" και υπέστη ρήγμα.

Link Maritime Enterprises S.A.

- *Chartering*
- *Contracting*
- *Sale & Purchase*

91, Akti Miaouli - Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm.: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

Telexes: (S + P, Department) 21 1582 - LME GR

(Chart. Dept. 211186 - LME GR - 21 126-1-2-3 - LME GR

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μετά από παραμονή σχεδόν έξι μηνών άνω του ορίου των 2.000 μονάδων, ο δείκτης BIFFEX έπεσε στις 30 Ιουνίου κάτω από το σημείο αυτό, σηματοδοτώντας τη θερινή υποτονικότητα της αγοράς ξηρών φορτίων.

Οι πληροφορίες από την αγορά του Ατλαντικού δείχνουν ότι η τυπική διαδρομή από Αμερικανικό Κόλπο για Ιαπωνία είναι σχετικά ήρεμη, αλλά υπάρχουν αρκετά φορτία σε αναμονή, με ναύλους 31 - 32,00 περί τα δολ. 31,00 ανά τόννο.

Πτώση παρατηρείται και στα ταξίδια με Πάναμαξ για την Απω Ανατολή, όπου είναι επίσης φανερό ότι οι πλοιοκτήτες των χάντυμαξ και των μεγάλων χάντυσαιζ μπάλκερς πρόκειται να αντιμετωπίσουν μερικές δυσκολες μέρες, καθώς πολλές ναυλώσεις ανακληθηκαν και οι μεσίτες αναφέρουν ότι τα πρώιμα πλοία θα αντιμετωπίσουν μακρείς περιόδους κενά φορτίου στο Β. Ειρηνικό ή στη Νότια Αφρική για να εξασφαλίσουν απασχόληση.

Αντίθετα, βελτίωση της δραστηριότητας παρατηρήθηκε στην αγορά των κήπσαιζ μπάλκερς καθώς αυξάνεται η ζήτηση από τις αγορές χάλυβα και οι μεσίτες αναφέρουν την επαναδραστηριοποίηση ναυλώσεων φορτίων σιδηρομεταλλευμάτων και άνθρακα.

Μερικές από τις τελευταίες συμφωνίες ναύλωσης πλοίων:

Σιτηρά:

- 55.000 τον. Αγιο Λαυρέντιο για Γάνδη/Αμβούργο, δολ. 13,25, 10 ημέρες, μέσα Ιουλίου.

- 55.000 τον. Αμερικανικό Κόλπο για Λισσαβώνα, δολ. 14,00, 10 ημέρες, μέσα Ιουλίου.

- 54.000 τον. Αμερικανικό Κόλπο για Ταιβάν, δολ. 31,00, 10.000/4.000, Σεπτεμβρίου 15-30.

- 54.000 τον. PNW για Ταιβάν, δολ. 17,97, 10.000/4.000, τέλη Αυγούστου.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 125.000 τον. Τουμπαράο για Μπειλούν και Μπασσέν, δολ. 13,75, φόρτωση κλίμακας/20.000, Αυγούστου 1-15.

- 85.000 τον. Τουμπαράο για Μπαχρέην, δολ. 12,25, 24.000/20.000, Ιουλίου 10-20.

Γαϊάνθρακες:

- 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουιντς για Ρέντκαρ, δολ. 6,95, 6 ημέρες, Ιουλίου 20-27.

- 65.000 τον. Γκλάντστοουν για Γάνδη, δολ. 15,75, 6 ημέρες, Ιουλίου 20-30.

Διάφορα:

- 30.000 τον. ποτάσας Αμβούργο για Νουέλβα Σέβα, δολ. 36,00, 8.000/2.500, αρχές Ιουλίου.

- 14.000 τον. ζάχαρη σε σάκους Σάντος για Ινδία, δολ. 76,00, 750/750, Ιουλίου 10-15.

- 12.500 τον. κριθής Αμερικανικό Κόλπο για Αγκόλα, δολ. 49,25, FD ολική φόρτωση/750, Ιουλίου 17-27.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στον τομέα των κήπσαιζ, η αγορά βελτιώθηκε ελαφρώς στην περιοχή του Ατλαντικού,

ενώ ο Ειρηνικός παραμένει χωρίς κίνηση και με αύξηση του διαθέσιμου τοννάζ για το τέλος Ιουλίου και αρχές Αυγούστου.

Οι πλοιοκτήτες που έχουν διαθέσιμα πάναμαξ πλοία στην Απω Ανατολή και τον Ατλαντικό έχουν υποστεί πίεση από τους ναυλωτές, εξαναγκασμένοι σε εκπτώσεις στους ναύλους.

Οι διατλαντικοί ναύλοι με παραδόσεις στον Αμερικανικό Κόλπο μειώθηκαν τον Ιούνιο στα δολ. 13.000 ημερησίας χρονοναύλωσης για τα πλοία της δεκαετίας του 1970 και περί τα δολ. 15.000 ημερησίως για αυτά της δεκαετίας του 1980. Από την Απω Ανατολή οι χρονοναυλώσεις έπεσαν κάτω από 10.000 ημερησίως για ταξίδια στην Ευρώπη. Οι προοπτικές για την Απω Ανατολή είναι δυσμενείς με πιθανή περαιτέρω πτώση των ναύλων, ενώ στον Ατλαντικό υπάρχει ζήτηση για το δεύτερο ήμισυ του Ιουλίου, η οποία μπορεί να συγκρατήσει τις τιμές των ναύλων.

Στις μικρότερες κατηγορίες, ένα τυπικό σκάφος των 37.000 τον. κλείσθηκε για σύντομη απασχόληση από την Κορέα για Ταιβάν/Ιαπωνία στα δολ. 10.000 και άλλο ένα πλοίο ιδίου μεγέθους και ηλικίας για μακρύτερο ταξίδι για Σιγκαπούρη, μέσω Ανατολικής ακτής Νιτ. Αμερικής και επιστροφή στην Ανατολή με τον ίδιο ναύλο.

Στην κατηγορία των μικρών μεγεθών, ένα πλοίο τύπου "Φρέντσιπ" των 23.000 τον. επέτυχε ναύλο δολ. 10.750 για σύντομη απασχόληση από την Κορέα για Ταιβάν. Συνέχιση των παρόντων συνθηκών χαμηλής

ζήτησης, σίγουρα θα προκαλέσει μείωση των ναύλων σε γρηγορότερο βαθμό από τον αναμενόμενο.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Περιορισμένη, ήταν τον Ιούνιο η δραστηριότητα στην αγορά αργού πετρελαίου της Μέσης Ανατολής, αν και προς τα τέλη του παρατηρήθηκε σταδιακή άνοδος της ζήτησης VLCC και οι ναύλοι διαμορφώθηκαν περί τα WS 55-57,5 για δυτικούς προορισμούς.

Οι ναύλοι για ταξίδια προς Απώ Ανατολή έχουν υποστεί καθίζηση στα WS 60 για τη Σιγκαπούρη, WS 58 για την Ερυθρά Θάλασσα και λίγο πάνω από τα WS 60 για την Ιαπωνία.

Η μειωμένη ζήτηση για αφραμάζ τοννάζ είχε σαν αποτέλεσμα πτώση των ναύλων στα WS 86 για ένα παλαιότερο σκάφος με προορισμό τη Σιγκαπούρη, ενώ λίγες ημέρες νωρίτερα άλλο πλοίο είχε επιτύχει WS 105.

Η ζήτηση από την Δυτική Αφρική, ειδικά για σκάφη του ενός εκατ. βαρελιών με δυνατότητα φόρτωσης στο τέλος Ιουλίου αυξάνεται σταθερά, πιέζοντας προς τα πάνω τους ναύλους περί στα WS 85 για τον Αμερικανικό Κόλπο, αν και πλοία μεγαλύτερης ηλικίας κλείσθηκαν και λίγο πάνω από τα WS 70.

Η δραστηριότητα στα VLCC ήταν μειωμένη στην περιοχή αυτή και οι ναύλοι παρουσίασαν ελαφρά πτώση για προορισμούς στις ΗΠΑ.

Σταθερότητα παρουσιάζει η περιοχή της Μεσογείου με τους ναύλους για σκάφη μεγέθους Αφραμάζ να παραμένουν περί τα WS 110, αλλά καθώς πλοία τύπου SBT άρχισαν να σπανίζουν οι ναύλοι είναι σταθερά ανοδικοί περί τα WS 115 και WS 120.

Η ζήτηση για σκάφη μεγέθους Σουέζμαξ από το Νορβοβίκ διατήρησε τους ναύλους στα WS 90 για Μεσογειακούς προορισμούς, ενώ οι ναύλοι για

σκάφη μη-SBT από το Σιντί Κερνίρ παρέμειναν μεταξύ WS70-80. Δύο VLCC ναυλώθηκαν από το Σιντί Κερνίρ στα WS 63 με οψιόν Αγγλία - Ευρώπη - Μεσόγειο.

Η περιοχή της Καραϊβικής παρουσίασε ελαφρή αύξηση της δραστηριότητας και οι ναύλοι για σκάφη με φορτώσεις στις αρχές Ιουλίου ανέβηκαν στα WS 130, ενώ ένα σκάφος του ενός εκατ. βαρελιών ναυλώθηκε από την Ανατολ. ακτή του Μεξικού για την Ισπανία στα WS 57,5.

Μείωση παρουσίασαν οι ναύλοι στη Β. Θάλασσα και διαμορφώθηκαν περί τα WS 105, ενώ αυξημένη ήταν η ζήτηση για σκάφη τους ενός εκατ. βαρελιών και ο ναύλος για ταξίδια στον Αμερικανικό Κόλπο έφθασε τα WS 80 και για εσωτερικά ταξίδια μεταξύ Αγγλίας - Ευρώπης στα WS 92,5.

Στον τομέα των χρονοναυλώσεων δεξαμενοπλοίων, σημειώνουμε ότι ένας Νοτιοαμερικανός ναυλωτής έκλεισε για δώδε-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 - 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

COULOUTHROS LTD.

HEATHCOAT HOUSE, 20 SAVILE ROW LONDON W1X 2BD

CABLE ADDRESS: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEPHONE: 071 - 4374937

TELEFAX: 071- 4374282 - TELEX: 915.911-2, A/B ANDROS G.

κα μήνες ένα σκάφος του 1978, 155.000 τον. d.w., στα δολ. 15.900 ημερησίως και ένας Ιάπωνας ναυλωτής έκλεισε ένα σύγχρονο Αφραμάξ για οκτώ μήνες στα δολ. 15.950 ημερησίως.

Τέλος, στην αγορά καθαρών προϊόντων, οι πλοιοκτήτες με διαθέσιμα πρόντακτ κάρριερς στη Μεσόγειο, προσπαθούν να διατηρήσουν τους ναύλους, ενώ παρόμοια πλοία στην Μέση Ανατολή απολαμβάνουν μίας σταθερότερης αγοράς.

Οι άμεσες φορτώσεις φορτίων μεγέθους 33.000 τον. από την Ερυθρά Θάλασσα για την Ιαπωνία πλήρωναν WS 245, μία αύξηση περί τις 30 μονάδες Worldscale από τα μέσα Ιουνίου, ενώ βελτίωση των ναύλων επέτυχαν και τα πλοία που απασχολούνται στα σύνομα ταξίδια στην Ινδία, όπου ένα φορτίο 31.500 τον. πλήρωνε WS 240.

Τα μεγαλύτερα σκάφη που απασχολούνται στις μεταφορές της Ανατολής είχαν μικρή δραστηριότητα με τους ναύλους να παραμένουν στα WS 185 για φορτία των 55.000 προς Ιαπωνία.

Πτώση της ζήτησης στην περιοχή της Μεσογείου είχε σαν αποτέλεσμα την καθίζηση των ναύλων στα WS 215 για 27.000 τον. νάφθας, ενώ η βενζίνη ως συνήθως πλήρωνε ελαφρώς λιγότερα.

Η μέτρια δραστηριότητα στην Καραϊβική επέτρεψε στους πλοιοκτήτες να διατηρήσουν απλώς τους ναύλους στα WS 240. Η αγορά της Αγγλίας - Ευρώπης παρέμεινε αδρανής χωρίς σημαντική ζήτηση και οι μεσίτες αναφέρουν αρκετά στα τέλη Ιουνίου, πλοία μεγέθους χάντνυ να παραμένουν χωρίς απασχόληση σε διάφορα τέρμιναλς.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρόττερνταμ	78	84	140
Αμβούργο	87	84	143
Αμβέρσα	78	84	143
Αλγκεθίρας	95	99	155
Γένοα	104	109	180
Αυγούστα	96	102	169
Τενερίφη	102	106	163
Λάς Πάλμας	96	99	157
Θέουτα	97	101	157
Πειραιάς	88	91	154
Κων/πολη	99	102	163
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	-	86,00	179,00
Τζέντα	-	106,50	195,37
Ράς Τανούρα	-	105,50	184,50
Φουτζέιρα	81	88	175
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	132	140	189
Ντώραμπαν	-	99	185
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Νοτ. Κορέα	92	95	185
Χόγκ Κόγκ	103	107	175
Σιγκαπούρη	80	82	152
Τόκιο	114	117	225
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	134	137	183
Ν. Υόρκη	101	106	175
Νόρφολκ	108	112	168
Φιλαδέλφεια	101	107	175
Χιούστον	96	100	150
Ν. Ορλεάνη	99	102	150
Λ. Αντζελες	101	106	165
Χονολουλού	129	134	250
Σηάτλ	107	112	210
Κρίστομπαλ	113	118	178

Lindamar Shipping BV

Your Best Choice
for Shipping Services at ports
in the Netherlands and Belgium

- ★ TANKER OPERATORS
- ★ AGENCY SERVICES
- ★ FREIGHT FORWARDING
- ★ WAREHOUSING & CUSTOM CLEARANCES

Curieweg 5, 3208 KJ Spijkenisse,
P.O. Box 699
3200 AP Spijkenisse,
The Netherlands

Telephone: (31-1880) 10722
Telefax: (31-1880) 16469
Telex: 29560 / 29782
Cable: "Lindamar"



Ο "ΟΜΙΛΟΣ" σας περιμένει.
Χαλαρώστε στο φίνο περιβάλλον του.
Με μαγευτική θέα στον όρμο
της Βουλιαγμένης απολαύστε ποιότητα
στη γεύση, μοναδική περιποίηση
και πραγματικά φρέσκο ψάρι.
Ζητήστε να ακούσετε στο πιάνο
τα τραγούδια που αγαπάτε.
Διασκεδάστε μέχρι αργά.
Ο "ΟΜΙΛΟΣ" σας προσφέρει την
υψηλή ποιότητα που ξέρετε και απαιτείτε
για τις προσωπικές και επαγγελματικές σας στιγμές.



"ΟΜΙΛΟΣ" RESTAURANT PIANO BAR ROOF GARDEN
CATERING IN & OUT
ΔΕΞΙΩΣΕΙΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ
ΤΗΛ. 8960741 - 8963539 FAX. 9670363



NAFTIKA

English Supplement

CHRONIKA

Safety top priority

The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo) held its 15th annual general meeting this year in Oslo, on June 15.

Speaking after the meeting, chairman Spyros Polemis, said that "Safety has been and remains the top priority issue for Intercargo. "IMO took our work last year as a basis for its continuing studies, Polemis underlined. "We intend to assist IMO in all ways in its further work and to ensure, so far as we can, that solutions reached are practical, realistic and make commercial sense. This is a balance not easily achieved", he added.

Spyros Polemis (Greece) was re-elected Chairman with Sverre Tidemand (Norway) continuing as a Vice Chairman. Peter Cowling (Hong Kong) was elected a second Vice Chairman. Warm tributes were paid to Tak Wakasugi who resigned as a vice chairman.

Commenting on the Association's work, Bruce Farthing, consultant director, noted that amongst issues on which Intercargo shall be concentrating - aside from safety - are the ethics and practice of chartering with the objective of providing further guidance; a reduction in the number of independent inspections; and greater consistency between Port State inspections, coupled with a recognition that they should address real issues of safety and not just form".

Intercargo continues to gain new members and has plans to expand its work for the benefit of the membership both new and old.

Greek Shipping Community opposes P & I Cover limit plan

Referring to the plan of the International Group of P & I Clubs in capping the maximum contribution of a shipowner to tonnage-related and at 20% of the liability of his fleet under the 1976 London Limitation Convention for property damage, the chairman of the Committee John A. Hadjipateras has sent a letter to all the managers and directors of the boards of P & I Clubs, that such proposals are totally unrealistic and unacceptable.

Hadjipateras furthermore stated that "possibly most, but certainly many Club Members, will be unable and/or unwilling to pay the amount which may be called for under the compromise proposal. Having moved from a regime of unlimited liability, the GSCC thinks it wrong that the I.G. Clubs should represent to provide insurance cover in an amount which they will be unable to honour. "We also consider it wrong that the I.G. of Clubs should seek to provide insurance in an amount which could cripple their memberships," Hadjipateras added.

The chairman of the London-based Greek Shipping Committee also underlined the compromise proposal that the cover should be limited to what can be economically collected from each member, to be incorruptible with the principle of mutuality, as well as being inequitable. Such a proposal does not conform to the standards of good and sound business practise and it clearly contemplates placing many Club members in potential insolvency. This particularly aspect of the compromise proposal therefore seems to be aimed purely at

safeguarding the I.G. Club system at the expense of its shipowner members.

Furthermore, Hadjipateras explained that the proposal has the effect of focusing the mind on the level and consequences of the limit contemplated, which is in the order of 20 billion dollars.

"Such a limitation of Club cover at an unrealistic and/or not mutually collectable level is no better, adds Hadjipateras, than the current unlimited liability regime and indeed, could be worse."

The Committee supports the observations made to the International Group by the London Club, whilst many London Greeks, who are also members of other I.G. Clubs, support the views expressed by the London Club.

London Greeks re-elect Hadjipateras as their chairman

The annual general assembly of members of the London-based Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC) held on June 29, re-elected John Ad. Hadjipateras for a further two-year term at the helm of the Committee, whilst vice chairman Epaminondas Embiricos praised the chairman's multiple efforts during his 14-year-old term in office, to keep the London Greeks united and cooperating together under a spirit of mutual respect.

The GSCC assembly discussed the major issues facing the shipping

industry and Hadjipateras reported on the progress of efforts within the various international maritime organisations and in the USA, to advance the positions of Greek shipping in the dialogue with the insurers and the P & I Clubs and the stance taken by the Committee in recent activities which could harm Greek shipping interests.

Hadjipateras also praised the good relations with the Greek Ministry of Merchant Marine and prayed for the success of efforts for the attraction

**TO ALL SHIPOWNERS, URGENT - DEADLINE 1998
THIS IS THE QUICKEST AND MOST ECONOMICAL METHOD
TO EXPLAIN TO ALL YOUR SEAFARERS THE ESSENCE
OF THE ISM CODE.**

**10 MINUTE
GUIDE ON THE
ISM CODE**

**ORDER YOUR
COPIES
NOW!**
PLEASE CALL, CYPRUS
(357-5) - 343311

Published by CYMEPA
especially for all Seafarers

CYMEPA
Ο ΠΙΛΟΣ ΤΗΣ
ΘΑΛΑΣΣΑΣ

CYMEPA HOUSE
Irinis Square & Nevarinou Str., P.O.Box 6671, CY-3309, Limassol, Cyprus Telephone 357-5-343311, Facsimile 357-5-356066

For prompt delivery of copies in Piraeus please contact MM's head office,
Tel: 4122 492 Fax: 4122 493

of young Greeks to the maritime profession and the enhancement of mariners training.

The following have also been elected to serve as members of the Committee's council for the 1995-97 term: Epaminondas Embiricos, Stathis Kulukundis and Spyros M. Polemis as vice-chairman and Yiannis Angelikousis, Alkis L. Goulondris, Vasilios N. Empiricos, Nikos D. Iggleis, Constantinos Karousis, Yiannis M. Lyras, Leonidas T. Los, Zenon K. Mouskas, Stelios Niotis, Grigoris Parisi, Nikos M. Peratikos, Andreas Tsavlis, Nikos Tsakos, Yiannis Fafalios, Constantinos Fratzis, Giorgos Hayialidis, Yiannis Chandris, Stelios Haji-Ioannou, Yiannis Hadjis and Dimitris I. Psarros.

ITF blacklist Norwegian open registry

Norway has one year in which to reform the Norwegian International ship (NIS) register to standards acceptable to the International Transport Workers Federation, and its affiliates, or it will be considered as a flag of convenience.

The one-year grace period for the NIS was decided in June, at a meeting in London of the ITF's fair practices committee, which also gave the go-ahead for a blacklist of companies which seriously abuse seafarers.

Key conditions for the NIS to avoid such designation are full collective bargaining rights for Norwegian unions and the exclusion of non-Norwegian owners from the register.

The decision for NIS was taken as part of a resolution on second registers adopted by the fair practices committee.

Green Award premium at Rotterdam

The City Council of Rotterdam agreed to the proposal that ships with a full Green Award Certificate will receive a premium of 6% on all harbour dues.

The premium will be paid to the certificate holder by the Rotterdam Municipal Port Management. In case a SBT reduction will be granted the 6% premium will be calculated on the harbour dues after deduction of this reduction. In order to obtain the premium the certificate holder must send a request to the department of Port Tariffs of the Rotterdam Municipal Port Management, stating the following data: date of call, name of ship, harbour dues paid, reductions (to be) obtained, name of the certificate holder, name and account of the bank to which the premium has to be transferred.

For more information on the Greek Award system readers may contract the Bureau Green Award, telefax number: (31) 104897420.

ITF agrees to delay payrise

A pay rise of 9.1% for seafarers, agreed in June by a meeting of a key committee of the International Transport Workers Federation (ITF), will not be implemented until 1998.

The ITF's fair practices committee meeting in London agreed the "total crew concept" benchmark salary for an able seaman should increase by \$100 to \$1,200 a month, while the

N. J. GOULANDRIS LIMITED

BERKELEY SQUARE HOUSE
BERKELEY SQUARE
LONDON W1X 6BE
ENGLAND
ENGLAND

TEL.: 0171-304 4900
FAX: 0171-304 4801
TELEX: 290824
CABLES: LANFALL LONDON W1X 6BE
LONDON

salary for the lowest paid adult seafarer should also rise by around 9.1% to \$910.

At the same time it was agreed that the ITF's standards collective agreement's wage scale should be increased by the same percentage to give a new figure of \$934 a month.

All above increases have been deferred until January 1, 1998.

ITF's general secretary, David Cockcroft, explained that such unusually long period had been agreed to ensure all agreements could be brought strictly into line on the specific date.

Intertanko opens office in London

A representative office in London has been opened by the International Association of Independent Tanker Owners. The office, located in the Baltic Exchange building, will be manned on rotational basis by senior Secretariat staff based at Intertanko's Oslo headquarters until a permanent representative is appointed, probably at the end of the year.

Commenting on the opening of the London office, Intertanko managing director Tormod Rafgard said: "Intertanko was based in London for many years before it moved to Oslo in 1970. In recent years, some members have suggested that we should consider opening a London office. In a recent survey, 70 per cent of members said that Intertanko should remain headquartered in Oslo. However, there was a strong case for opening a London office, given the steady increase in our activities involving the London-based maritime community," Rafgard added.

Oil pipeline outlined in Greek-Bulgarian talks

A joint communique issued on June 20, at the end of Bulgarian Prime Minister Jean Videvov's official visit to Athens, expressed the political will of both countries to consolidate and enhance co-operation. Special emphasis was also given to implementation of the proposed Burgas - Alexandroupolis oil pipeline.

The estimated \$700 million project is projected to have a daily transport capacity of 600,000 barrels and is due for completion by 1997. The three countries expect considerable funding from the European Union, and already Brussels,

which had shown interest in the project, has been briefed on the outcome of negotiations.

Ro-Ro's and product carriers building at AESA

The delivery of the first of the three sister Ro-Ro ships AESA is building at its Seville factory for Gorthon Lines is scheduled for August 1995. These are highly innovative and specialised vessels designed to transport newsprint paper rolls in cassettes.

ATN y Proyectos is responsible for the engine room engineering development of these ships.

In addition three product carriers are being built in the Sestao Factory of Astilleros Espanoles (Bilbao). These are three particularly identical ships of a length between perpendiculars of 173 m. and a 46,000 dwt capacity. The first is for Greek owners Tomassos Brothers Inc., the second for Admantos Shipping and the third is the first of a series of four ships commissioned for the Petroleos de Venezuela fleet.

There are other highly significant projects under way at this time in Spain and Portugal in which the engine room design and technology of ATN is an important element. Among these is the 105 m length tuna vessel being built by H.J. Barreras for the Albacora fishing company. The ship is the most advanced of this type ever constructed in Spain, and has been considered "the first tuna ship of a new age". Finally another venture is a design by Cintrana for a series of Voith Tractor type tugs.

Greek-owned tonnage constitutes 40% of London Club's tonnage

"The relationship between the London Club and the Greek shipping community has been a successful one over the last few years, based upon a confluence of our interest, and mutual respect and friendship. For our part, we should like to thank for your trust, the loyalty and friendship towards us and we will respond by dedicating ourselves to maintaining and improving our service and by proving ourselves worthy of your trust," said recently Graham Edmiston, senior director of A. Bilbrough & Co., managers of the London Club.

Addressing a large group of Greek owners at the Athens Golf Club in June, Edmiston said that the club is very proud of its Greek membership, which has shown great loyalty and faith in the Club. "We now have 358 Greek managed ships entered in the Club and they constitute over 40% of the Club's total tonnage, which currently stands at 26.4 million gross tonnes, with an average vessel size of 28.000 grt.

Certifying the certifiers

Lloyd's Register headquarters and its worldwide operations covering services in the marine, offshore and industrial fields have been assessed and certified to ISO 9001/1994.

LR received in May 1995 a certificate of registration from BSI Quality Assurance following an independent assessment of the quality management system at its headquarters in London and Croydon and its offices worldwide.

LR said it chose BSI Quality Assurance to undertake the certification because of its international capability and reputation.

At LR's headquarters the audits included Ship, Offshore and Industrial Divisions, Engineering Services and supporting departments dealing with personnel, training and technical publications.

To ensure that all aspects of LR's services were covered, a wide ranging, representative sample of its over 255 exclusive offices operating in over 100 countries was assessed.

The certificate of registration to ISO 9001 is in addition to existing quality certifications awarded to LR by organisations such as IACS (International Association of Classifications Societies); the UK Ministry of Defence; the Engineering Inspection Authorities Board (Institution of Mechanical Engineers, UK) and Sterin, the Dutch accreditation body for inspection organisations.

Row over second German Register

The German Shipowner's Association (VDR) has strongly criticised the decision by the International Transport Workers Federation to declare the German second register a flag of convenience. The owners have a short period of

time to negotiate new pay agreements for crews, or face having their ships boycotted by dock workers. But they say they will regard the boycotting of a second register ships as illegal. They have also pointed out that trade unions have repeatedly lost court cases involving the second register in the German labour courts, the European Court and, most recently, the German constitutional court. All these courts have declared the second register legal.

Hadjieleftheriadis receives the Commodore Award for 1995

At this year's annual Conference in Stamford, Connecticut of the Connecticut Maritime Association (CMA), the prestigious Commodore Award was given to Gregory B. Hadjieleftheriadis of Piraeus-based Eleton Corporation.

Singapore ship reporting system (SINGREP)

The Marine Department of the Government of Singapore started SINGREP in October 1994. SINGREP is a voluntary reporting system which meets IMO criteria established in accord with SOLAS '74 and the SAR Convention. The system maintains a computerised plot of participating vessels in the area of Longitude 90 degrees East to 120 degrees East and Latitude 100 degrees North to 10 degrees South in the Indian Ocean. In the event of an emergency SINGREP enables nearby vessels to be identified to provide assistance to ships requiring it, and to coordinate search and rescue efforts.

Participation in the system is without cost but in order to be a part of SINGREP a sailing plan must be forwarded in coded format via the Singapore Coast Radio Station. Details are available directly from the Singapore Authorities, by calling Capt. I.G. Sangameswar (tel.: 375-6205) or Capt. P. J. Thomas (tel.: 375-6214).

New York Committee greets Panama delegation

On Friday evening, June 16, 1995 some seventy-five members and associates of the New York Shipping Cooperation Committee greeted

the Minister of Commerce and Industry of the Republic of Panama, Nitzia R. de Villarreal, at a cocktail reception at the New York Athletic Club on Central Park South in Manhattan.

Emmanuel J. Couloucoundis, president of the Committee, and founder of Delta Navigation Corporation, welcomed guests.

Ms. De Villarreal, who was the keynote speaker, was introduced by Spiros Milonas of Ionian Transport Inc. She addressed the gathering on the current investment climate in Panama.

"As Panama is the center of two huge continental land masses, as well as the link between the Atlantic and Pacific oceans, it is uniquely positioned, she explained, to play an important role as an international center of trade."

Panama is launching an aggressive effort to attract foreign investment. "The fact that in our country the U.S. dollar is a freely circulated medium of exchange De Villarreal said, has allowed us to maintain one of the lowest rates of inflation in Latin America. This factor creates

economic stability not found in most Latin American countries."

Ms. de Villarreal went on to relate how in a bid to attract investment to Panama, to promote its exports and to encourage tourism the Panamanian government has adopted a positive attitude toward free enterprises and is taking the necessary steps to develop the legal framework and banking climate to achieve that.

The Minister's remarks were well received by the assembly which numbered amongst it such notables as Dr. Hugo Torrijos Richa the director General of the National Port Authority of Panama, Robert Ambrite of the Port Authority of New York and New Jersey, the Panamanian Ambassador to the U.N., Ruth DeCerega, Jerry Fishman and Larry Merrish who were representing U.S. Congresswoman Susan Molinari, Lina Gonzalez and Francisco Iglesias from the Consulate of Panama, as well as Captain Polymeros and Commodore Theodorou both of the Consulate of Greece. Mary Morgan-Moss the alternate Ambassador to the U.N. from Panama attended as well.

The evening ended on a note of enthusiasm and anticipation for fulfilling shared goals.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE CHARTERING

Telephone: 8909340-347

Telex: 210632 or 210595 SMI GR.

Fax: 8960335 or 8909344

16 ATHINAS & VORREOU STREET
166 71 ATHENS
GREECE



ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
ολο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα • Κεφαλλονιά
Κέρκυρα • Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



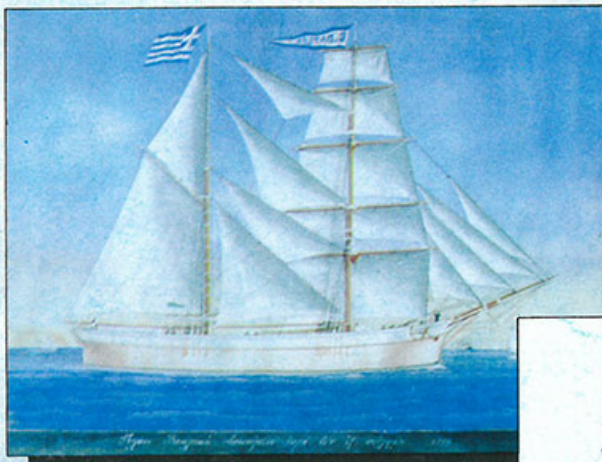
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4225.341-44
- ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE



VASILIKI PATERAS
BLT 1890



M/V PATRIOTICOS
BLT 1986

PABROCO INC

47-49 Akti Miaouli
Piraeus 185 - 36
Tel: 01 - 4292780 - 4
Tlx: 212548 - 212549
Fax: 01 - 4292576

ALLSEAS SA

15-17 Rue Du Tunnel
Carouge 1227 Geneva
Tel: 022 - 3438930
Tlx: 422 445
Fax: 022 - 3439022