

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1992

Αρ. Φύλλου 1366/1125

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Posidonia  92



ΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ
ΤΟΥ ΟΡΑ '90

ΚΑΙ Η
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

With
English
Supplement

ΑΠΟ. 1366/1125
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1992
ΔΡΧ. 500



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

KARAPIPERIS STAVROS SALVAGE & TOWAGE



**24 HOURS
PERSONAL
SERVICE**

269 DIMOKRATIAS AVE. 188 63 PERAMA - PIRAEUS

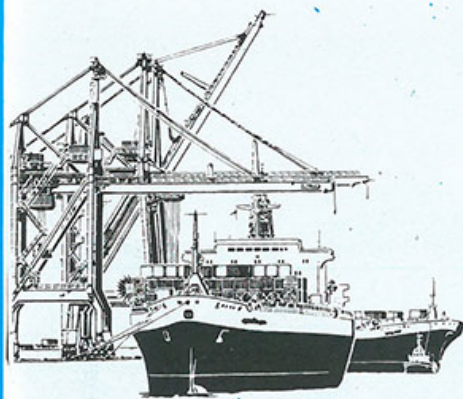
TEL: 4411955-4415860-4414244 - FAX: 4414245 - TLX: 240682 KTUG GR - A.O.H. 4172880-4120889-4137068



CYPRUS *your reliable maritime partner*

DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, CYPRUS

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο**

**1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1365/1124
ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ**

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

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς
Τέλεφαξ: 412 3336

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:
INTERCONSULT
Κολοκοτρώνη 133 - Πειραιάς
Τηλ.: 4184049-4182708-9
Φάξ: 4182786

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
61st Year
Issue No. 1365/1124 June 1st, 1992
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:**
77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- ΑΦΙΕΡΩΜΑ:**
14 Η Σημερινή Εικόνα της Μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας.
Ανάλυση της ελληνόκτητης δύναμης κατά ηλικία πλοίων, κατηγορία και σημαία.
- 41** Απαιτήσεις Ναυτικών για μισθούς και το Δόγμα του «Act of State» Του δικηγόρου κ. Χρήστου Στρατάκη.
- 46** The Ageing Tanker Fleet — Who cares?
By Tormod Rafgard, Man. Director INTERTANKO.
- 52** Το όριο ηλικίας των πλοίων δεν αρκεί να επιλύσει όλα τα προβλήματα.
- 54** Συνεργασία της «Ηπειρωτικής» με την «Σαν Λάιν» στη Μεσόγειο.
- 56** Η φορολόγηση των κερδών από ναυτιλιακές εργασίες στη Βρεταννία.
Δηλώσεις του κ. Μιχάλη Περατικού.
- 58** Και πάλι η Εκπαίδευση.
Του κ. Γιώργου Μπάνου.
- 62** Λίγα απ' Όλα.
Εισηγήσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 69** Το έργο και η ιστορία του BIMCO.
- 72** «Θα φωνάξεις τον καπετάνιο».
Του υποναυάρχου Λ.Σ. Βασίλη Παπαγιάννη.
- 73** «Ποσειδώνια '92»
Η Ναυτική μας παράδοση.
Του πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Νίκου Κωστάρα.
- 78** Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Μάιο.
Από την Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
65 Η ΕΚΘΕΣΗ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ»
68 ΤΑ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ 1992
82 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
85 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
94 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
95 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
99 ENGLISH SUPPLEMENT



The Engine.

Krupp MaK Maschinenbau GmbH

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

**Sales and Service Organization
of Greece
Technoship**

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

Η ισχύς εν τη ενώσει

Η σημερινή ημέρα που συμπίπτει με την έναρξη των Ποσειδωνίων '92 προσφέρεται ασφαλώς για πανηγυρισμούς και για πανηγυρικούς, που είτε το θέλουμε, είτε όχι, θα υπάρξουν και κατά την τελετή των εγκαινίων αλλά και σε διάφορες άλλες ευκαιρίες που θα παρουσιασθούν στη διάρκεια της εκθέσεως.

Αφήνοντας στους άλλους τους πανηγυρικούς θεωρήσαμε σκόπιμο να δημοσιοποιήσουμε σήμερα μερικές σκέψεις και προβληματισμούς που μας βασανίζουν από καιρό.

Όπως πολύ ορθά επισημαίνει στην εγκύκλιο προς τα μέλη του Κομμιττέ ο κ. Γιάννης Χατζηπατέρας με αφορμή την προ ημερών ετήσια συνέλευση, οι δυσκολίες στη ναυτιλιακή επιχείρηση αυξάνονται συνεχώς.

Και δεν είναι μόνον ο κρατικός παρεμβατισμός που αντί να περιστέλλεται διογκούται που δημιουργεί πλείστα όσα και εν πολλοίς ανυπέρβλητα προβλήματα, όπως γίνεται λόγου χάρη με το U.S. Oil Pollution Act 90. Έχουμε τώρα και τον διακρατικό παρεμβατισμό που εκδηλώνεται κυρίως από την ΕΟΚ — οι διάφοροι Επίτροποι της Κοινότητας, αυτοχρησθέντες «ειδικοί» επί παντός επιστητού και συνεπικουρούμενοι από τους μανδρινούς των Βρυξελλών εξακοντίζουν τότε το ένα και τότε το άλλο, επαυξάνοντας τις ανησυχίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σε καθημερινή πλέον βάση η ναυτιλιακή επιχείρηση. Και η έπαλξη αυτή τολμά να προβλέψει — όλες οι ενδείξεις εκεί οδηγούν — ότι τα πράγματα για μας θα δυσκολέψουν πολύ στη διάρκεια της βρετανικής προεδρίας της ΕΟΚ που θα αρχίσει την 1 Ιουλίου:

Οι Βρεταννοί οπωσδήποτε θα θελήσουν να προχωρήσουν και να επιβάλουν τελικώς στα πλοία το Structural Condition Survey με επιθεωρητές του Salvage Association που αξιώνουν οι ασφαλιστές και που αποβλέπει στη διατήρηση του ελέγχου και όσα

αυτός αποφέρει υπέρ των Βρεταννών και της Βρεταννίας.

Η τάση αυτή αλλά και η δυνατότητα των Βρεταννών και άλλων να επιβάλλουν τις θελήσεις τους δεν είναι ούτε ουρανοκατέβατη, ούτε τυχαία.

Έχουν δημιουργήσει, από πολύ παλιά λόγω της γνωστής επικυριαρχίας τους, αλλά και άλλοι που έσπευσαν να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες που παρουσιάστηκαν, ισχυρά ερείσματα και στην ΕΟΚ, και σε διεθνείς οργανισμούς που επηρεάζουν τα πράγματα της Ναυτιλίας με εξειδικευμένα στελέχη που παρακολουθούν ανελλιπώς τις εξελίξεις και παρεμβαίνουν χωρίς καθυστερήσεις όπου χρειάζεται για να υπάρχουν τα αποτελέσματα που τους συμφέρουν ή επιδιώκουν. Κάτι που λείπει απελπιστικά από εμάς και βεβαίως η περίπτωση του κ. Μητρόπουλου δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να καλύψει την επιτακτική ανάγκη της μόνιμης παρουσίας απολύτως εξειδικευμένων στελεχών στα διάφορα διακρατικά όργανα και σε διεθνείς οργανισμούς.

Η αδυναμία αυτή επιτείνεται και από το γεγονός ότι δεν συμμετέχουν στις ελληνικές εφοπλιστικές οργανώσεις οι παντες και ούτε συμβάλλουν στα κοινά βάσει των δυνατοτήτων τους, που εν προκειμένω είναι ο αριθμός των πλοίων που διαχειρίζονται, και αυτό καθ' ην στιγμήν όλα τα πλοία, ακόμη και εκείνα που δεν μετέχουν στις οικείες Ενώσεις, επωφελοούνται από τα επιτεύγματά τους και τις ρυθμίσεις που επέρχονται έπειτα από παρεμβάσεις τους. Αυτός ο κατακερματισμός των δυνάμεων και η μη οικονομική συμμετοχή όλων στα κοινά είναι εκείνο που εμποδίζει την εξασφάλιση των δυνατοτήτων ώστε η Ελληνική Ναυτιλία να είναι πανταχού παρούσα και να εξασφαλίζει όλα εκείνα που επιτυγχάνουν όλοι οι άλλοι και κυρίως οι ανταγωνιστές της, και ταυτόχρονα για να αντιμετωπίζει επιτυχώς όλα τα προβλήματα που ανακύπτουν πλέον καθημερινά.

ΑΝ ΜΑΣ ΕΙΧΑΝ ΑΚΟΥΣΕΙ

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης δήλωσε την Τετάρτη ότι τελικώς είχαν βρεθεί τα χρήματα για την καταβολή της συντάξεως του Ιουνίου αλλά οι επιταγές δεν είχαν αποσταλεί ακόμη στους δικαιούχους. Δεν διευκρινίσθηκε αν το απαιτούμενο ποσόν για την καταβολή των συντάξεων του Ιουνίου προέρχεται από το δάνειο των 27 δισ. δραχμών που αποφάσισε να συνάψει το ΝΑΤ έπειτα από σχετική απόφαση του Δ.Σ., γεγονός που αποδεικνύει ότι δεν πρόκειται να εισρεύσουν εφέτος άλλα χρήματα από τον κρατικό προϋπολογισμό. Και φυσικά το πρόβλημα του ΝΑΤ δεν λύνεται με τον δανεισμό, γιατί τα δάνεια πρέπει

και να εξυπηρετηθούν, αλλά με μετρά που θα αποβλέπουν στην εξασφάλιση της αυτοδυναμίας του Ταμείου.

Είναι γεγονός ότι ορισμένα μέτρα προς την κατεύθυνση αυτή έχουν ήδη ληφθεί έχει παραλειφθεί, όμως, το κυριότερο, που θα οδηγούσε με μαθηματική ακρίβεια στην εξασφάλιση αυτής της αυτοδυναμίας και ταυτόχρονα θα εξασφάλιζε τους πόρους που χρειαζόμαστε για την προσέλκυση και την εκπαίδευση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα.

Το μέτρο αυτό είναι η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για την ασφάλιση στο ΝΑΤ οκτώ ναυτικών (των τριών αξιωματικών της γέφυρας και των τριών της μηχανής, καθώς και

δύο δοκιμών αντιστοίχως) για κάθε ελληνόκτητο καράβι.

Δυστυχώς, η πρόταση αυτή, αν και θεωρήθηκε άκρως ενδιαφέρουσα, όπως μας έχει ειπωθεί επανειλημμένα από τα πλέον αρμόδια χείλη, δεν υιοθετήθηκε μέχρι σήμερα επειδή ο Υπουργός παραμυθιάζεται από εκείνους που υποδαυλίζουν συνεχώς τις εύλογες προσδοκίες του για τον επαπατρισμό των πλοίων δια του εθνικού νηολογίου — έχει υπολογισθεί ότι εάν είχε υλοποιηθεί η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» το ΝΑΤ δεν θα χρειαζόταν σήμερα περισσότερα από 10-15 δισ. δραχμών από τον κρατικό προϋπολογισμό και επί πλέον θα καταβάλλονταν εισφορές προς το ΝΑΤ και τα Ταμεία Προνοίας και για τους εν ενεργεία ναυτικούς που αναγκά-

ζονται, ελλείπει επαρκών πλοίων με Ελληνική σημαία, ή προτιμούν για άλλους λόγους (φορολογικούς κλπ.) να απασχολούνται στα λεγόμενα ανασφάλιστα, καθώς και για τους πολλούς συνταξιούχους που ναυτολογούνται στα πλοία της κατηγορίας αυτής, επί των οποίων δεν είναι δυνατόν να υπάρξει οιοσδήποτε έλεγχος.

Πρέπει να προσθέσουμε ότι για την πρόταση αυτή των «Ναυτικών Χρονικών» δεν έχουν πει το παραμικρό οι καρεκλοκένταυροι των ναυτεργατικών οργανώσεων — εκείνοι που κατέλαβαν μια έμμισθη και ασφαλιζόμενη θέση σε κάποιο σωματείο την οποία εγκαταλείπουν με τη συνταξιοδότησή τους — οι οποίοι όμως δεν παραλείπουν σε κάθε ευκαιρία να βγάζουν κραυγές και να συνθηματολογούν πάντοτε εκ του ασφαλούς χωρίς να προσφέρουν ή να προτείνουν υλοποιήσιμες λύσεις για την έξοδο του ΝΑΤ από την βαθύτατη κρίση που περνάει, λύσεις που μπορούν να υπάρξουν, κατά την ταπεινή μας άποψη, εάν χρησιμοποιηθούν προς την ορθή κατεύθυνση οι δυνατότητες τις οποίες έχουν οι εν ενεργεία ναυτικοί και οι οργανώσεις τους.

ΕΠΟΙΚΟΔΟΜΗΤΙΚΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ

Ο Διοικητής της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, ναύαρχος John W. Kime, συναντήθηκε στις 25 Μαΐου, με τον πρόεδρο της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννη Γκ. Γκούμα και τους δύο αντιπροέδρους της Ε.Ε.Ε. κ.κ. Παναγ. Τσάκο και Γιαν. Κ. Λύρα.

Κατά την διάρκεια της συναντήσεως

συζητήθηκαν τα διεθνή ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος και ειδικά οι ναυτιλιακές εξελίξεις στις ΗΠΑ, με ειδικότερη αναφορά στο φλέγον Oil Protection Act 1990. Εξετάστηκαν οι διάφορες πτυχές του νόμου αυτού που δημιουργούν προβλήματα στον ελληνικό αλλά και τον παγκόσμιο εφοπλισμό, καθώς και οι προσπάθειες που καταβάλλονται προς ρεαλιστική επίλυσή τους.

Επίσης συζητήθηκε το πρόβλημα της ασφαλιστικής κάλυψης της απεριόριστης ευθύνης, οι νέες προδιαγραφές κατασκευής των δεξαμενοπλοίων και τα συστήματα εκτάκτου δράσεως σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης. Οι Ελληνικές θέσεις είχαν ιδιαίτερη απήχηση στην Αμερικανική αντιπροσωπεία και επιβεβαιώθηκε η αξία της παραδοσιακής συνεργασίας της Αμερικανικής Ακτοφυλακής με την Ε.Ε.Ε. σε ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

Στο τέλος της συναντήσεως η Αμερικανική αντιπροσωπεία προσέφερε στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αναμνηστική πλακέτα, σε ένδειξη ευγνωμοσύνης για την υποστήριξη της στο σύστημα έρευνας και διάσωσης AMVER, η οποία συνοδευόταν από μια ιδιαίτερα κολακευτική επιστολή για τη συμμετοχή των ελληνόκτητων πλοίων στη διάσωση προσώπων και πλοίων στα χωρικά ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΜΜΙΤΤΗ

Συνεχίζοντας την καλή του παράδοση το Κομμίττε, κοινοποίησε και εφέτος εγκαίρως στα μέλη του την έκθεση πεπραγμένων της διοικήσεως για την πε-

ρίοδο 1991-92 που επρόκειτο να συζητηθεί στη γενική συνέλευση της περασμένης Τετάρτης — το έχουμε υπογραμμίσει και άλλοτε, αυτή η έγκαιρη ενημέρωση των μελών δεν διευκολύνει απλώς τη διεξαγωγή της γενικής συνελεύσεως αλλά συμβάλλει ουσιαστικά στη λεπτομερή συζήτηση των σοβαρών θεμάτων που απασχολούν τη Ναυτιλία και επιτρέπει τη διατύπωση απόψεων που στηρίζονται στη σχολαστική μελέτη του απολογισμού της διοικήσεως. Με την έννοια αυτή φρονούμε ότι η τακτική του Κομμίττε πρέπει να υιοθετηθεί και από τις εφοπλιστικές Ενώσεις ώστε τα μέλη, εκ προοιμίου ενημερωμένα, να συμβάλουν ενεργώς στην προώθηση των θεμάτων που απασχολούν τη Ναυτιλία και τον εφοπλισμό.

ΝΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΕΙ Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Απειρά τα συγχαρητήρια τηλεφωνήματα που δέχθηκαν τα «Ναυτικά Χρονικά» για τη θέση τους να παραμείνει στο Υπουργείο ο σημερινός Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης ώστε να μπορέσει να ολοκληρώσει την προσπάθεια που έχει αναλάβει και αυτή τη στιγμή βρίσκεται εν εξελίξει.

Από τα τηλεφωνήματα αυτά προήλθαν και ορισμένες πληροφορίες για τα ευρύτερα σχέδια του κ. Παυλίδη και για τη Ναυτιλία και για τον Πειραιά για τα οποία δεν μπορούμε να μιλήσουμε αυτή τη στιγμή, είμαστε όμως βέβαιοι ότι αν γίνονταν γνωστά, τη σημαία για την παραμονή του σημερινού Υπουργού στο ΥΕΝ θα την περιέφεραν και όλοι οι κάτοικοι του Πειραιώς ανεξάρτητα από την πολιτική τοποθέτηση του καθενός.

Δεν προσθέτουμε τίποτε άλλο. Εκφράζουμε απλώς για μια ακόμη φορά την πεποίθηση ότι ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης θα αφήσει τον κ. Παυλίδη να ολοκληρώσει το έργο του και δεν θα υποκύψει στις πιέσεις εκείνων που επιδιώκουν να έλθουν στο Υπουργείο Ναυτιλίας χωρίς να τους θέλει η Ναυτιλία.

• Η προώθηση της συνεργασίας Ελλάδος και Νορβηγίας στον ναυτιλιακό τομέα συζητήθηκε και την περασμένη Τρίτη μεταξύ της Πρωθυπουργού της Νορβηγίας κ. Γκρό Χάρλεμ Μπρόυντλαντ, που όπως είναι γνωστό τιμήθηκε με το Βραβείο Δελφοί από το Ίδρυμα Ωνάση, και του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη. Στη συνάντηση επιστημονική η ανάγκη για στενότερη συνεργασία στον ναυτιλιακό τομέα και συμφωνήθηκε οι δύο χώρες:

— Να διατηρήσουν κοινή στάση έναντι της αμερικανικής νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος «ΟΡΑ 90» και

— να οργανώσουν ένα πρόγραμμα ε-

ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ

Ανακοινώνεται η συγχώνευση του Δικηγορικού Γραφείου Ναυτιλιακών Υποθέσεων του Λονδίνου WILLIAMSON & HORROCKS με το Δικηγορικό Γραφείο, FOX & GIBBONS που ασχολείται μεταξύ άλλων με Εμπορικές, Τραπεζικές και Ναυτικές υποθέσεις.

Το νέο Γραφείο, που είναι εγκατεστημένο στο City, ονομάζεται:

WILLIAMSON, HORROCKS and FOX & GIBBONS

και το Ναυτιλιακό του Τμήμα ασχολείται με όλα τα είδη ναυτιλιακών υποθέσεων, συμπεριλαμβανομένων συγκρούσεων, διασώσεων, ρυμουλκήσεων, ρυπάνσεων, διαφορών από ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές, απαιτήσεις από φορτίο, θαλάσσιες ασφαλίσεις, αγοραπωλησίες πλοίων, χρηματοδοτήσεις και ναυπηγήσεις, καθώς επίσης και με διαιτησίες.

Το Γραφείο, μετά τη συγχώνευση, έχει 20 εταίρους και περί τους 120 υπαλλήλους σε όλο το κόσμο.

Η διεύθυνση του Ναυτιλιακού Τμήματος είναι:

Plantation House
Fenchurch Street
London EC3M 3DX

Τηλέφωνο: 071 6234452
Τέλεφαξ: 071 6263591
Τέλεξ: 8813262 MARINE G

φαρμογής ενός συστήματος μετρήσεων των στοιχείων του καιρού και της κατάστασης των θαλασσών.

ΟΙ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

Εχει απόλυτο δικαίο η Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων που επισημαίνει προς την ΠΝΟ ότι η ναυτολόγηση των ναυτικών στα επιβατηγά - ακτοπλοϊκά πλοία όπως και σε όλα τα άλλα πλοία, είναι θέμα επιλογής των ιδίων των πλοιοκτητών που στα πλαίσια των ελεύθερων διαπρα-

ματεύσεων με τους ναυτικούς, κάνουν την επιλογή τους.

Η απάντηση προεκλήθη από αίτημα της ΠΝΟ για παρέμβαση της ΕΠΑΕΠ προς εταιρίες - μέλη της να ναυτολογούν ή να απολύουν ναυτικούς που έχουν προσφύγει σε δικαστήρια διεκδικώντας την ικανοποίηση οικονομικών απαιτήσεων. Το Δ.Σ. της ΕΠΑΕΠ, όπως πολύ ορθά επισημαίνεται, δεν νομιμοποιείται ούτε να παρέμβει αλλά ούτε και να ασκήσει οποιαδήποτε πίεση για το θέμα αυτό, που θα το φέρει για συζήτηση στη γενική συνέλευση των μελών της.

Η ΒΡΑΒΕΥΣΗ ΤΟΥ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ Π. ΛΙΒΑΝΟΥ



Σε ειδική εκδήλωση, που είχε άριστα οργανωθεί, και με την τιμητική παρουσία του Πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσοτάκη, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος βράβευσε στις 27 Μαΐου, με τιμητική πλακέτα τον μεγάλο μας εφοπλιστή Γιώργο Π. Λιβανό, για τη πολύπλευρη εφοπλιστική και κοινωνική του δράση.

Προσφωνώντας τον κ. Λιβανό, ο πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. κ. Κώστας Κομνηνός είπε μεταξύ άλλων:

«Αισθάνομαι ιδιαίτερη χαρά που μου δίδεται η ευκαιρία να αναφερθώ στο έργο και την προσωπικότητα του Γεωργίου Π. Λιβανού που το Ν.Ε.Ε. τιμά στην σημερινή του εκδήλωση.

Η συμπλήρωση 10 ετών από την ίδρυση του Ελληνικού Οργανισμού Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, της διεθνώς γνωστής HELMEPA υπήρξε μόνο η αφορμή που τιμούμε τον κ. Γεώργιο Π. Λιβανό, διότι η προσφορά του ως ιδρυτού, προέδρου και τώρα επιτίμου προέδρου του Οργανισμού αυτού, είναι μόνο μία από τις πολύπλευρες δραστηριότητές του.

Πρωτοπόρος επιχειρηματίας αν και παραδοσιακός εφοπλιστής, έχει στο ενεργητικό του σημαντικές επαγγελματι-

κές επιτυχίες. Δημιουργός ενός τεράστιου εμπορικού στόλου με λαμπρές ιδέες όπως η κατασκευή των περιφημων «μίνι μπάλκερς», ή η εισαγωγή και συνεχεία επιβολή της νέας τεχνολογίας στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες της χώρας, καταξιώνεται ως ένας από τους σημαντικότερους Έλληνες Εφοπλιστές με διεθνή προβολή.

Θα μπορούσα να αναφερθώ επί μακρόν στις επιχειρηματικές του επιτυχίες πιστεύω όμως ότι σήμερα έχει μεγαλύτερη σημασία να μιλήσω για τον «Άνθρωπο» Λιβανό και να επισημάνω το κοινωνικό του έργο.

Εκτός από την τολμηρή σύλληψη της ιδέας της HELMEPA, την οποία ίδρυσε, προβλέποντας την σπουδαιότητα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος ο Γεώργιος Λιβανός είναι επίλεκτο μέλος της Ελληνικής Ομογένειας της Αμερικής, συμμετέχει ενεργά στις κινητοποιήσεις για την προάσπιση των εθνικών μας θεμάτων, προβάλλοντας διεθνώς το ελληνικό όνομα και προτάσσοντας τα συμφέροντα της πατρίδας μας προς κάθε κατεύθυνση.

Θα ήταν παράληψη να μην αναφερθώ στην μόλις πρόσφατα ολοκλήρωση μιας ιδιαίτερα επιτυχημένης προεδρείας

στην BIMCO, τον οργανισμό που γνώρισε αξιόλογη ανάπτυξη χάρις στην ενεργό παρουσία του πρώτου Έλληνα προέδρου στην ιστορία του.

Μέσα στις λίγες αυτές γραμμές θέλησα απλώς να επισημάνω την αναγνώριση της μεγάλης του προσφοράς εκ μέρους όλων των μελών της Ναυτικής μας Οικογένειας και ως πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, αισθάνομαι ευτυχής που μου δίδεται η ευκαιρία να επιδώσω την τιμητική αυτή πλακέτα στον άνθρωπο που η παρουσία του αποτελεί τιμή για την Ελληνική Ναυτιλία και τη χώρα μας».

Εν συνεχεία ομίλησε ο Πρωθυπουργός κ. Μητσοτάκης, ο οποίος εξήρε το πολύπτυχο κοινωνικό και ανθρωπιστικό έργο του βραβευομένου, τονίζοντας ότι άνθρωποι σαν τον Γιώργο Λιβανό είναι οι πολυτιμότεροι πρεσβευτές των ελληνικών θέσεων ανά την υφήλιο και παράλληλα ευχαρίστησε τον κ. Λιβανό για τη μεγάλη του προσφορά για τη δημιουργία του Ειδικού Κέντρου για άτομα με ειδικές ανάγκες.

Φανερά συγκινημένος ο κ. Λιβανός, αφού ευχαρίστησε τους ομιλητές για τα καλά τους λόγια, τόνισε την υποχρέωση που αισθάνεται σαν Έλληνας και σαν εφοπλιστής να προσφέρει με όλες του τις δυνάμεις για το καλό της πατρίδας και της Ναυτιλίας, κάνοντας παράλληλα μια δυσάρεστη διαπίστωση, ότι δηλαδή η Ελλάς αυτή την στιγμή βρίσκεται διεθνώς απομονωμένη και πρέπει περισσότερο από κάθε άλλη φορά οι Έλληνες ενωμένοι να προσπαθήσουν για τον κοινό στόχο που είναι η προάσπιση των εθνικών συμφερόντων και η ανόρθωση της οικονομίας.

Στην ωραία αυτή τελετή παραβρέθηκαν όλοι οι πρόεδροι των εφοπλιστικών οργανώσεων και πολλά εξέχοντα μέλη της ναυτιλιακής μας οικογένειας, ενώ αξίζει να σημειώσουμε την αναφορά του κ. Γιώργου Λιβανού στους κ.κ. Γιάννη Γκούμα, Γιώργο Λαναρά και Αριστομένη Καραγεώργη για την πολύτιμη προσφορά τους κατά το παρελθόν στη δημιουργία της HELMEPA και σ' άλλες δραστηριότητες που τον συνέδραμαν.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΕ ΙΔΙΩΤΕΣ

Ο Υπουργός Βιομηχανίας, Τεχνολογίας και Εμπορίου κ. Ανδρέας Ανδριανόπουλος, μιλώντας την Τετάρτη στη Ναυτιλιακή Λέσχη, στα πλαίσια των γευμάτων εργασίας, με θέμα «Αποκρατικοποίηση ως μοχλός αναπτύξεως της ελληνικής οικονομίας», ανέφερε ότι τα ναυπηγεία Νεωρίου Σύρου και Σκαρμαγκά, σύντομα θα βρίσκονται υπό την κυριότητα ιδιωτών, καθώς αναμένεται να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες αποδεσμεύσεώς τους από το κράτος.

Ο κ. Ανδριανόπουλος, αναφέρθηκε εκτενώς στις αποκρατικοποιήσεις τονίζοντας ότι η κυβέρνηση θα πρέπει να τις ολοκληρώσει ανεξάρτητα από το αν το πολιτικό κόστος είναι μεγάλο ή όχι, διότι τα ελλείμματα είναι τεράστια. Επίσης υπογράμμισε ότι θα πρέπει να υπάρχουν μόνον δύο οικονομικά υπουργεία τα οποία και θα επιφορτισθούν με τη χάραξη μιας ρεαλιστικής οικονομικής πολιτικής. Και αφού ανέφερε ότι η κυβέρνηση έως τώρα καθυστέρησε να βρει το δρόμο για την απελευθέρωση αρκετών τομέων της οικονομίας, τόνισε ότι από εδώ και πέρα πρέπει:

— Η απελευθέρωση της αγοράς να γίνει με έντονο ρυθμό.

— Να μειωθούν δραστικά οι κρατικές δαπάνες και

— Να μειωθεί ο δημόσιος τομέας.

Στο μεταξύ, σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες, ενδιαφέρον για το Νεώριο έχει εκδηλωθεί μέχρι τώρα (μέχρι τις 28 Μαΐου) από εννέα μνηστήρες, από τους οποίους οι έξι προέρχονται από τον εφοπλιστικό χώρο, αλλά θεωρείται βέβαιο ότι ο κατάλογος των υποψηφίων αγοραστών θα διευρυνθεί κατά την πρώτη εβδομάδα του Ιουνίου με το ενδιαφέρον που θα εκδηλώσουν εκείνοι που θα αποσυρθούν από τον διαγωνισμό για τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά (οι προσφορές θα υποβληθούν μέχρι την ερχόμενη Παρασκευή). Εν συνεχεία η ΕΤΒΑ θα καλέσει τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν δεσμευτικές προσφορές με προσθεσμία ως τις 20-25 Ιουνίου και απόφαση για την εκποίηση του Νεωρίου θα υπάρξει ως το τέλος Ιουνίου.

ΑΠΕΡΓΙΕΣ ΑΠΕΙΛΕΙ Η ΠΕΝΕΝ

Δεν είναι μόνον η διοίκηση της Ενώσεως Μηχανικών που βρίσκεται εκτός τόπου και χρόνου. Υπάρχει και η διοίκηση της Ενώσεως Ναυτών, η οποία, όπως διαβάζουμε στο «Ματσακόνι», τον «ταξικό μπουρσουλά των ναυτών», όπως αυτοχαρακτηρίζεται το δημοσιο-

γραφικό όργανο της ΠΕΝΕΝ, προτείνει στις συνεργαζόμενες Ενώσεις Μηχανικών και Θερμαστών («Στέφενσων») την οργάνωση απεργιών «σαν μοναδική ρεαλιστική διέξοδο στην κρίσιμότητα των ναυτεργατικών προβλημάτων» — έτσι γράφει το «Ματσακόνι» και ο νοών νοείτω.

Η διοίκηση της ΠΕΝΕΝ δεν περιορίζεται στις απειλές για απεργιακές κινητοποιήσεις. Τη στιγμή που όλοι, συμπεριλαμβανομένων πρωτίστως των εφοπλιστών, μιλάμε και αγωνιούμε για την προσέλευση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα, γιατί χωρίς Έλληνες ναυτικούς δεν πρόκειται να υπάρξει στο αμέσως προσεχές μέλλον ούτε και Ελληνική Ναυτιλία, η διοίκηση της Ενώσεως Ναυτών μιλάει για «ανεξέλεγκτη δράση του εφοπλισμού στην κατεύθυνση σταδιακού αφανισμού των Ελλήνων ναυτεργατών από την Εμπορική Ναυτιλία». Επίσης «ανησυχεί» για την «παρουσία χαμηλόμισθων αλλοδαπών ναυτικών σε θέσεις αξιωματικών σε φορτηγά πλοία Ελληνικής σημαίας», χωρίς όμως — αν και δεν της πέφτει λόγος — να δίνει και λύσεις στο επιτακτικό πρόβλημα επανδρώσεως των πλοίων και φυσικά αντιτίθεται στην επαναυτολόγηση των συνταξιούχων χωρίς να διακόπτεται η συνταξιοδότησή τους — φαίνεται ότι και αυτή — η διοίκηση της ΠΕΝΕΝ δηλαδή, όπως και η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ — θεωρεί ότι είναι προτιμότερο τις θέσεις δουλειάς στα ελληνικά βαπόρια να τις καταλαμβάνουν οι ξένοι και όχι οι συνταξιούχοι ναυτικοί μας και εμείς ομολογούμε ότι δεν μπορούμε να αντιληφθούμε γιατί το μέτρο» θα έχει, όπως αναφέρει το «Ματσακόνι», πολλές επιπτώσεις στην απασχόληση των εν ενεργεία ναυτικών, στο ΝΑΤ, στις διεκδικήσεις των ναυτεργατών και στο ρόλο (να και το «ψητό») του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος» (υποθέτουμε ότι αυτά εννοούν τα γράμματα ν.σ.κ.) και γιατί αν θα κοπεί η σύνταξη των συνταξιούχων δεν θα υπάρ-

ξουν αυτές οι φοβερές δυσμενείς επιπτώσεις!

Με τα ανωτέρω γνωρίζουμε εκ προοιμίου ότι ανοίγουμε ένα ακόμη «μέτωπο», ίσως ακόμη μπουν και τα «Ναυτικά Χρονικά» στον κατάλογο εκείνων που επιδιώκουν την «υπονόμευση της συνεπού ταξικής δραστηριότητας της Ένωσης (Ναυτών) και των στελεχών της ΠΕΝΕΝ», αλλά θεωρήσαμε ότι όλα αυτά τα ευτράπελα έπρεπε να γίνουν γνωστά στην ευρύτερη ναυτιλιακή μας κοινότητα η οποία δεν εντρυφά, όπως κάνουμε αναγκαστικά εμείς, στο «Ματσακόνι»...

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

Για μια ακόμη φορά ολόκληρη η πολιτική ηγεσία της χώρας έσπευσε να παραιστεί στη γενική συνέλευση του Συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών στην οποία μίλησε ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης, αλλά ποτέ δεν παρέστη σε μία γενική συνέλευση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, απαντώντας την Τετάρτη σε σχετική ερώτηση, αναφέρθηκε στο θέμα της εισόδου ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο και είπε ότι παρά τα προβλήματα που υπάρχουν και προέρχονται από τον ορθότατο, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, σκεπτικισμό των χρηματιστηριακών κύκλων, το Υπουργείο Ναυτιλίας επιμένει στην ενεργοποίηση του (σχετικού) νόμου.

Σκεπτικισμός, βεβαίως, για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο δεν υπάρχει μόνον στους χρηματιστηριακούς κύκλους αλλά και σε πολλούς, σε πάρα πολλούς μάλιστα, ανθρώπους της Ναυτιλίας, που «βλέπουν» ότι αν κάτι δεν πάει καλά — και στο Χρηματιστήριο είναι σύνηθες κάτι να μην πηγαίνει καλά — οι επενδυτές,

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

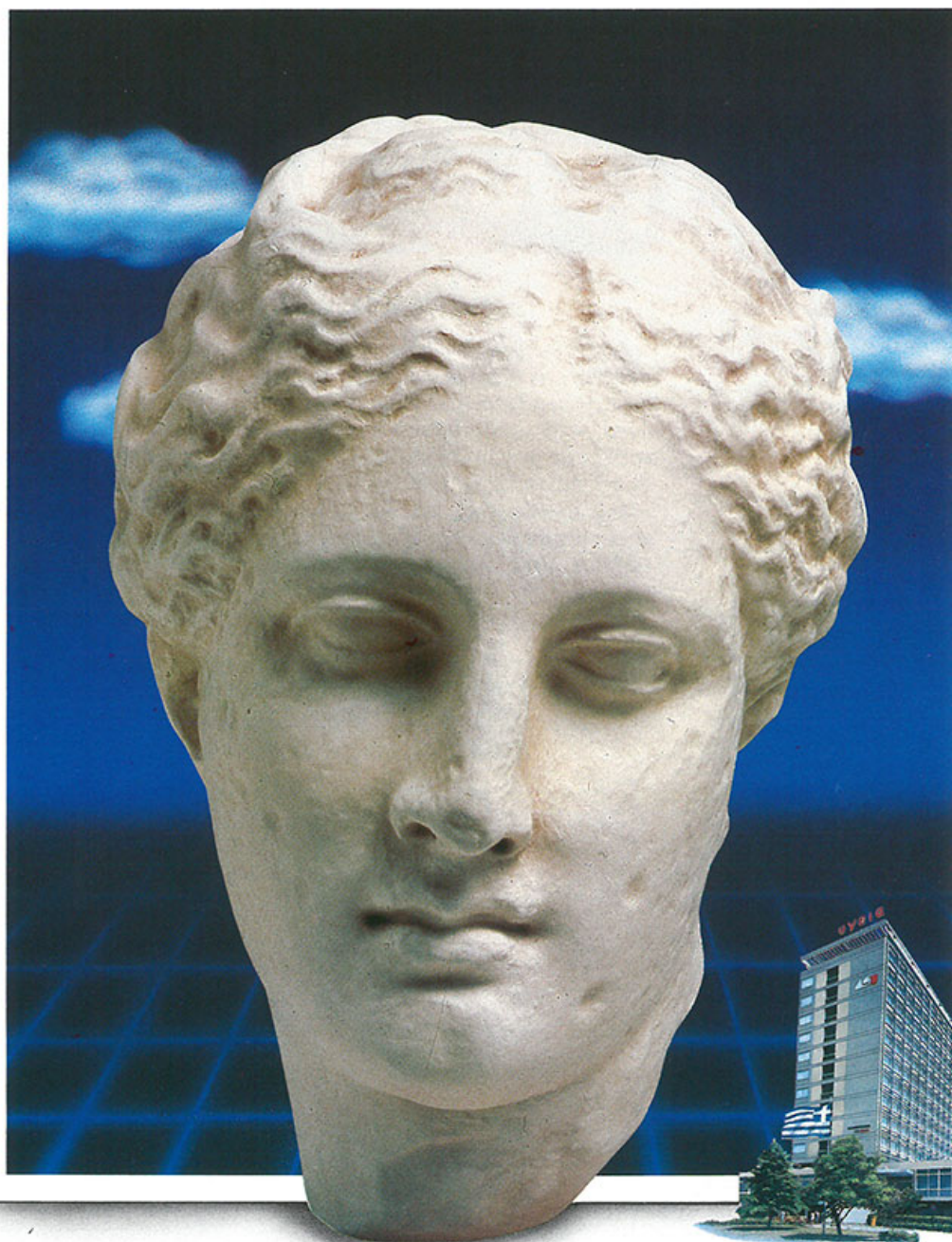
ΠΑΝΤΩΝ ΜΕΤΡΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟΣ

MAN IS THE MEASURE OF ALL THINGS

(Protagoras)
5th century B.C.

Ιε σεβασμό
τη προσφορά
της
Ελληνικής
Ναυτιλίας

APRIL ADVERTISING



One of the most popular goddesses of Greek mythology and certainly the most popular of the entire modern world is Hygieia (meaning Health). In Greece, its "Sanctuary" has again the place it deserves, and, of course, the same name: "HYGEIA". If "HYGEIA" today is considered as the most complete modern Diagnostic and Therapeutic Centre in Greece, this is because from the very beginning its target was really high: To serve Mankind, the only measure of all things.

A full range of specialized medical departments are fully staffed and equipped to offer the best in prevention, diagnosis, treatment and rehabilitation.

- | | |
|-----------------------------------|---|
| INTENSIVE CARE | CLINICAL CHEMISTRY, HEMATOLOGY and BLOOD BANK |
| CHECK-UP DEPARTMENT | NUCLEAR MEDICINE |
| All branches of INTERNAL MEDICINE | RADIOLOGY |
| CARDIOLOGY and HEMODYNAMICS | PATHOLOGY and CYTOLOGY |
| ENDOSCOPY | MEDICAL IMAGING and ULTRASOUND |
| All branches of SURGERY | NOGRAPHY CT/MRI |
| OPEN HEART SURGERY | OUTPATIENT DEPTS in all medical fields |
| ONCOLOGY and RADIOTHERAPY | PHYSIOTHERAPY and REHABILITATION |
| ORGAN TRANSPLANTS | |

"υγεία"
DIAGNOSTIC
AND THERAPEUTIC
CENTRE OF ATHENS
HYGEIA S.A.

που δεν μπορούν να αντιληφθούν τα σκαμπανεβάσματα της ναυλαγοράς με τα συνακόλουθα σκαμπανεβάσματα και στις τιμές των πλοίων, θα στραφούν εναντίον του συνόλου της Ναυτιλίας και του συνόλου του εφοπλισμού, οπότε η ζημιά θα είναι πολύ μεγαλύτερη από τα οφέλη που επιδιώκονται με το μέτρο.

Ο Υπουργός είπε ότι η εισαγωγή των ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο είναι μια καινοφανής προσπάθεια για τη χώρα μας και γι' αυτό χρειάζεται ειδική προπαρασκευή — συμφωνούμε, αλλά το ερώτημα είναι πως θα προπαρασκευασθούν οι Έλληνες επενδυτές. Και πρόσθεσε ότι τώρα ενθαρρύνεται η ένταξη στο Χρηματιστήριο των ακτοπλοϊκών εταιριών οι οποίες ασκούν έργο κατ' αποκλειστικότητα στην Ελλάδα και ο επενδυτής παρακολουθεί τις εξελίξεις και την πορεία της εταιρίας! (Το θαυμαστικό είναι γι' αυτούς που γνωρίζουν και αναπόφευκτα θα δεχθούν με μειδιάματα την υπουργική διαβεβαίωση περί της δυνατότητας των επενδυτών να παρακολουθούν και κυρίως να γνωρίζουν τις εξελίξεις και την πορεία των εταιριών).

Κατά την δική μας αντίληψη, που συμπίπτει και με την αντίληψη των περισσότερων στην ευρύτερη ναυτιλιακή μας κοινότητα, για να αποφευχθούν τα προβλήματα που είναι ενδεχόμενο να υπάρξουν από την είσοδο ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο, είναι προτιμότερο οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να συνεχίσουν να αντλούν τα κεφάλαια που χρειάζονται από τις Τράπεζες και όχι βεβαίως τις κρατικές από τις οποίες παίρνουν δάνεια — σύνηθες και αυτό εν Ελλάδι — μόνον όσοι έχουν «μπάρμπα στην Κορώνη».

ΤΑ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ

Για μια ακόμη φορά — τη δέκατη τρίτη κατά σειρά — το Ίδρυμα Ωνάση συγκέντρωσε με την απονομή των ομώνυμων Βραβείων το διεθνές ενδιαφέρον στην Αθήνα και την Ελλάδα γενικότερα. Και από την άποψη αυτή, η προσφορά του προς τον τόπο, στους σημερινούς ιδιαίτερα χαλεπούς καιρούς, είναι τεράστια.

Τα τέσσερα μεγάλα Βραβεία του Ιδρύματος Ωνάση, που θεωρούνται τα δεύτερα σε σημασία διεθνή βραβεία μετά τα Νόμπελ, απονεμήθηκαν την περασμένη Τρίτη με ιδιαίτερη επισημότητα στο Μέγαρο Μουσικής που ήταν κατάμεστο.

Στην σελίδα 68 του παρόντος τεύχους υπάρχει μια πλήρης αναφορά στους βραβευθέντες, ενώ αξίζει ακόμη να αναφερθεί ότι, κατά την εφετηνή απονομή των Βραβείων καθιερώθηκε και μία νέα λέξη — πρόκειται για τη λέξη «τηλεπέμπων», η οποία, όπως είπε ο

Πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση καθηγητής Ιωάννης Γεωργιάκης, δημιουργήθηκε για τις ανάγκες της αρχαϊζουσας προσφωνήσεως του ιδρυτού και προέδρου του δικτύου CNN κ. Τέντ Τέρνερ.

ΜΕΤΑ 14 ΧΡΟΝΙΑ

Συμπληρώθηκαν δέκα τέσσερα ολόκληρα χρόνια από την ημέρα εκείνη του Μαρτίου 1978, κατά την οποία το αμερικανικό VLCC «Amoco Cadiz», φορτωμένο με 223.000 τόννους ιρανικού

πετρελαίου, έμεινε ακυβέρνητο ανοικτά της Βρετανίας κατά τη διάρκεια ισχυρής θύελλας. Ύστερα από ένα διάστημα συγχίσεως σχετικά με την ανάγκη και τις μεθόδους της αρωγής, τα επί τόπου ρυμουλκά δεν μπόρεσαν να αποσοβήσουν τη προσάραξη και συντριβή του σκάφους στην ακτή. Η πετρελαιοκηλίδα που σχηματίστηκε κάλυψε μια τεράστια έκταση 100 και πλέον μιλίων, προκαλώντας ανυπολόγιστες ζημιές στις τουριστικές και λοιπές εγκαταστάσεις της περιοχής.

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΕ ΠΑΡΩΧΗΜΕΝΕΣ ΕΠΟΧΕΣ

Δημοσιεύουμε αυτούσιο — τα «Ναυτικά Χρονικά» και οι άνθρωποι τους είναι πεντακάθαροι και δεν φοβούνται τίποτε — το κατωτέρω κείμενο που μας εστάλη με φάξ από την Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε.Ν. με τον τίτλο «Περί περιθωρίων και πομφολύγων» και υπογράφεται από την Διοίκηση της ΠΕΜΕΝ, γιατί αποδεικνύει του λόγου το αληθές δηλαδή, ότι οι άνθρωποι βρίσκονται σε άλλες — παρωχημένες — ε-

ποχές που όλοι θέλουμε — έπρεπε να θέλουμε — να ξεχάσουμε (τα ίδια και τότε, τα ίδια και τώρα: Αντί επιχειρημάτων, «ρετσινιές»: Πας μη μεθ' ημών ή έχων διαφορετικές απόψεις από τις δικές μας είναι «κοινός συκοφάντης και προβοκάτορας», «αρχιερέας της παραπληροφόρησης» και μάλιστα «αντί πολλών χρημάτων», «ναυτοκάπηλος και επίγονος του Γκέμπλς». Και αυτό δεν επιτρέπει τον διάλογο με την Διοίκηση

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President
Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

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

Service 24 hrs. & Parts available

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

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

48-55 36th Street, Long Island Citv. NY 11101

Authorized Agents

GREECE

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

HOLLAND

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

της ΠΕΜΕΝ, η οποία φαίνεται να πιστεύει ότι είναι προτιμότερο τις θέσεις δουλειάς στα ελληνικά βαπόρια να τις καταλαμβάνουν ξένοι και όχι δικοί μας συνταξιούχοι ναυτικοί εάν δεν τους κοπεί η σύνταξη. Όπως επίσης φαίνεται να πιστεύει — εν αντιθέσει με εμάς αλλά και το σύνολο των ναυτικών μας που είδαν τις καλές, τις πολύ καλές μά-

λιστα ημέρες με τα πολλά βαπόρια στα χέρια των Ελλήνων — ότι η χώρα χρειάζεται τόσα πλοία όσα αρκούν για την εξυπηρέτηση του δικού της εμπορίου, καμιά εκατοστή δηλαδή...

Αυτά τα λίγα για το θλιβερό, κυριολεκτικά, κείμενο της Διοικήσεως της ΠΕΜΕΝ που ακολουθεί ευθύς αμέσως:

ΠΕΡΙ ΠΕΡΙΘΩΡΙΩΝ ΚΑΙ ΠΟΜΦΟΥΛΥΩΝ

Την πρώτη σελίδα της ειδησεογραφίας των «Ναυτικών Χρονικών» στο τεύχος της 15ης Μαΐου διάλεξε ο «ανώνυμος ειδησεογράφος» (διάβαζε κοινός συκοφάντης και προβοκάτορας) να επιτεθεί και πάλι στην ΠΕΜΕΝ για την προσπάθεια που καταβάλλει να αποκαλύψει στους ναυτεργάτες τους στόχους και τις επιπτώσεις της επανάληψης του ναυτικού επαγγέλματος από συνταξιούχους συναδέλφους μας, όπως έχει υιοθετηθεί και αποφασισθεί από τον κ. Παυλίδη.

Ενοχλήθηκε ως φαίνεται ο αντί πολλών χρημάτων αρχιερέας της παραπληροφόρησης από την σαφήνεια με την οποία η ΠΕΜΕΝ ανέδειξε το πρόβλημα που δημιουργείται και από τις αποδείξεις που προς τούτο κατέθεσε και επεδόθη στην επίδειξη κροκοδειλίων δακρύων για το άγχος της επάνδρωσης και την γλίσχρο σύνταξη των απομάχων, προβλήματα που κατά την άποψη του βαρύνουν τους καρεκλοκένταυρους της ΠΕΜΕΝ, δεν μπόρεσε όμως στον κόπο να ρίξει μια ματιά στους λόγους αποβολής των Ελ-

λήνων ναυτικών από τα πλοία (αλληπαλ-ληλες μειώσεις συνθέσεων, εγκριτικές πράξεις, εντατικοποίηση δουλειάς, ασφαλιστική προοπτική, μεταβολή όρων που αποτέλεσαν προϋποθέσεις για την ένταξη και άσκηση του επαγγέλματος, ασφαλιστική προοπτική και πολιτική εξυγίανσης των ταμείων, ναυτικά ατυχήματα, κλπ.).

Ωστε συγκρινόμενες οι θέσεις και οι πρακτικές φορέων και μέσων να μην σας οδηγούν σε επισημάνσεις που αγγίζουν τα όρια της αστεϊότητας.

Σήμερα βέβαια που εκ του αποτελέσματος παρήλθε η εποχή που ο ναυτικός από τα 45 του εθεωρείτο γερασμένος, αρχίσαμε το κλάμα αφού δεν ακούγαμε την και λαλίστατη αποκαλούμενη (εκτός των άλλων) ΠΕΜΕΝ.

Προσπαθούμε λοιπόν να αποσιωπήσουμε το ότι αυτή η επιλογή του ΥΕΝ διαμορφώνει συνθήκες συνολικής εκμετάλλευσης αφού θα καθλωθούν μισθοί και συντάξεις, θα εντατικοποιηθεί η δουλειά, θα εμποδισθεί η ένταξη και η εξέλι-

ξη νέων στο επάγγελμα, θα μεγαλώσει η ροπή στο ναυτικό ατύχημα, θα χρησιμοποιηθεί σαν άλλοθι, απ' αυτούς που στην ουσία διώχνουν τα ελληνικά χέρια από τα πλοία, για την ανατροπή των συνταξιοδοτικών προϋποθέσεων κλπ.

Εν πάση περιπτώσει χωρίς να διεκδικούμε το αλάθητο στην δράση και στην εξαγωγή των θέσεων μας σε πληροφόρουμε ότι μαθήματα για την λειτουργία μας, παίρνουμε από τους μηχανικούς στα συμφέροντα των οποίων είμαστε με θρησκευτική ευλάβεια, προσηλωμένοι, από τους οποίους συνεχώς κρινόμεθα, και εξ ονόματος των οποίων προτείνουμε, δρούμε, καταγγέλλουμε, (εσείς άραγε εξ ονόματος τίνος κάνετε τις προτάσεις σας;).

Όσον αφορά την επιμονή μας σε άλλες εποχές είναι πράγματι αληθές ότι η ΠΕΜΕΝ αρνείται πεισματικά να μπει στην εποχή της μίζας και επιβραβεύεται από τους ναυτικούς που την κρατούν πάντα στο προσκήνιο (γι αυτή της την στάση), κόντρα στους ευσεβείς πόθους των ναυτοκαπήλων και των επιγόνων του Γκέμπελς που επιδιώκουν την περιθωριοποίησή της.

Τέλος επειδή μοιράζεται αφειδώς συμβουλές δεχθείται και σεις μια από εμάς: επισκευθείτε ένα μηχανοστάσιο (όχι να δουλέψετε προς Θεού) μήπως εκ του θορύβου αφυπνησθείτε.

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

Πειραιάς, 26 Μαΐου 1992

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

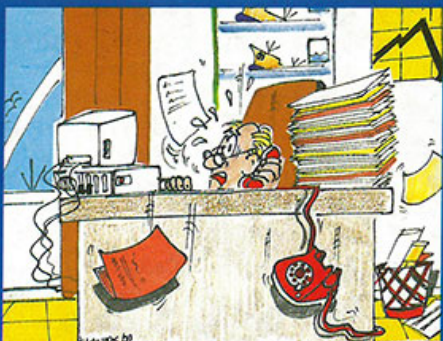
INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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



- How about tennis tomorrow John ?



**- Sorry ... I can't make it.
Problems with the crew again.**



**- ... Good thing !!! I have
trusted **ELVICTOR** with our
crew management business.**



The Activities :



ELVICTOR
Shipping Co SA

Experts in the Crew Management !

**Ship Management
Vessels' Ownership
Crew Management
Chartering and Shipbroking
Marine Travel**

The Group :

- ELVICTOR SHIPPING CO.S.A.: Ship and Crew Management, over 150 vessels presently under our Shipmanagement and Crewmanagement scheme.
- GALABROS SHIPBROKING CO LTD.: Chartering and Shipbroking handling dry commodities of 2.000 - PANAMAX lots and units of all types/ sizes serving principals and prospective buyers worldwide.

The Offices :

- Piraeus based headquarters and co-ordinating office.
 - Branch offices in Manila, Odessa, Warsaw, Pusan and soon to be opened in Maldives and Jakarta.
- All offices/ departments are fully computerised, operating 24 hours round the clock.

Galanakis
Group of Companies

GALANAKIS BUILDING

3-3A Kassandras Str.Kastella
185 33 Piraeus Greece

Tel:422 4220-9 (10 Lines)

Fax: 4173 728

Telexes:21 3392/1770/2456 GALA GR
CABLE:ELVICTOR PIRAEUS



WORLDWIDE OCEAN CHARTERING S.A.



SHIPBROKERS · CONTRACTORS · CHARTERERS

S & P · MANAGEMENT · AGENTS · DEMOLITION

107-109 FILONOS STR. (7th floor)
185 35 PIRAEUS
GREECE
CABLE: CHARTOCEAN

PHONES: (01) 4282946 - 957
FAX: (01) 4282958
TELEX: 211618 - 241043
241086 - 241087 WIDE GR.

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.199 ΠΛΟΙΑ - 49.638.000 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ

Με έναυσμα τη Ναυτιλιακή Έκθεση «Ποσειδώνια '92», που ανοίγει σήμερα τις πύλες της, και με τη παρουσία στον Πειραιά πολλών εκατοντάδων προσωπικοτήτων της ελληνικής και παγκόσμιας ναυτιλίας, καθώς και πάρα πολλών συνεργατών τους από τον ευρύτερο χώρο της παραναυτιλιακής βιομηχανίας και των επιχειρήσεων παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, παρουσία η οποία ακριβώς υπογραμμίζει τη κορυφαία θέση που επάξια καταλαμβάνει η Ναυτιλία μας τα «Ναυτικά Χρονικά» παρουσιάζουν τη σημερινή εικόνα της Μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία των υπό ελληνική διαχείριση πλοίων, άνω των 1.000 τον. γκρός, τα οποία τηρούν τα «Ναυτικά Χρονικά» η σημερινή συνολική δύναμη του ελληνόκτητου στόλου φθάνει τα 2.199 πλοία, 49.638.000 τον. γκρός.

Στή δύναμη αυτή που από πλευράς εθνικότητας πλοιοκτησίας καταλαμβάνει τη πρώτη θέ-

ση στη παγκόσμια κλίμακα, περιλαμβάνονται τα ποντοπόρα, τα επιβατηγά και οχηματαγωγά, άνω των 1.000 τον. γκρός, καθώς και τα κρουαζιερόπλοια ανεξαρτήτως σημαίας.

Σημειώνεται ακόμη ότι στη παραπάνω δύναμη δεν περιλαμβάνονται τα ρυμουλκά, τα αλιευτικά και τα θαλαμηγά, που φθάνουν τα 360 σκάφη συνολικής χωρητικότητας περί τους 100.000 τον. γκρός.

Πιο αναλυτικά, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος αριθμεί σήμερα 2.059 πλοία μεταφοράς υγρών και στερεών φορτίων συνολικής χωρητικότητας 48.700.000 τον. γκρός και 141 επιβατηγά πλοία, φέρρους και κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας 938.000 τον. γκρός.

Από τη συνολική δύναμη των 2.199 πλοίων, 49.638.000 τον. γκρός τα 989, χωρητικότητας 24.370.100 τον. γκρός ταξιδεύουν με ελληνική σημαία και τα υπόλοιπα 1.210 χωρητικότητας 25.267.900 τον. γκρός είναι εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια.

Η ΠΛΗΡΗΣ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ξεφεύγοντας από την επί δεξαετίες καθιερωμένη στατιστική παρουσία των μεγεθών της Ναυτιλίας μας, παρουσιάζουμε αμέσως εν συνεχεία την ανάλυση του ελληνόκτητου στόλου κατά σημαία, ηλικία και κατηγορία πλοίου, με στόχο να δώσουμε μια πλήρη απεικόνιση των 2.058 ποντοπόρων πλοίων που συνθέτουν τη τεράστια χωρητικότητα των 48.700.000 τον. γκρός.

Από τα πλοία αυτά 860, χωρητικότητας 23.683.856 τον. γκρός είναι υπό ελληνική σημαία και τα υπόλοιπα 1.198, συνολικής χωρητικότητας 25.016.144 τον. γκρός είναι εγγεγραμμένα σε άλλες 15 σημαίες. Στην κατηγορία των φορτηγών πλοίων περιλαμβάνονται τα πλοία μεταφοράς κοντέινερς, στα μπάλκ κάρριερς και τα μικτά σκάφη και τέλος στα δεξαμενόπλοια και τα σκάφη μεταφοράς υγραερίων.

Από πλευράς κατηγορίας πλοίου, τα μπάλκ κάρριερς και μικτά ανέρχονται σε 1.058 πλοία συνολικής χωρητικότητας 25.650.584 τον. γκρός και καλύπτουν το 52,67% της ελεγχόμενης από Έλληνες χωρητικότητας. Ακολουθούν τα δεξαμενόπλοια που αριθμούν 443 μονάδες με συνολική χωρητικότητα 19.092.845 τον. γκρός, που αντιπροσωπεύει ποσοστό 39,2% και στη τρίτη θέση βρίσκονται τα φορτηγά με 557 πλοία, χωρητικότητας 3.956.571 τον. γκρός.

Στην ανάλυση της ηλικίας των πλοίων που συνθέτουν την ελληνόκτητη ναυτιλία, παρατηρείται ότι ποσοστό 37,17% καλύπτουν τα πλοία ηλικίας μεταξύ 16-20 ετών, ενώ τα νέα πλοία ηλικίας κάτω των 10 ετών είναι μόλις 269 συνολικής χωρητικότητας 6.819.648 τον. γκρός, που αντιπροσωπεύει ποσοστό 13,07% του συνόλου.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να τονισθεί ότι σχεδόν το 60% της ελληνόκτητης χωρητικότητας (33.258.986 τον. γκρός) καλύπτουν τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί μεταξύ 1972-1981, ενώ τα άνω των 20 ετών αντιπροσωπεύουν ποσοστό 26,87% της συνολικής χωρητικότητας.

Η Κυανόλευκος κυματίζει στους ιστούς του 41,78% του συνόλου των πλοίων και σε χωρητικότητα καλύπτει το 48,63% του τοννάζ, ακολουθούμενη από τη Κυπριακή με ποσοστό 26,38% των πλοίων και 22,35% του τοννάζ.

Τα άλλοτε παραδοσιακά ανοικτά νηολόγια της Λιβερίας και του Παναμά καλύπτουν αντι-

στοιχα 8,72% και 5,81% της ελληνόκτητης χωρητικότητας, ενώ η Μάλτα έχει στο νηολόγιο της σήμερα το 7,2% της ελληνόκτητης χωρητικότητας.

Οι πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζουν τα συγκεντρωτικά μεγέθη της Ναυτιλίας μας κατά κατηγορία πλοίων, που χωρίζονται κατά ηλικία σε τέσσερις περιόδους σύμφωνα με το έτος ναυπήγησής τους (έως 10 ετών, 11-15 ετών, 16-20 ετών και άνω των 21 ετών) καθώς και τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα που ανήκει στις 16 σημαίες υπό τις οποίες δραστηριοποιείται η Ελληνόκτητη Ναυτιλία.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Φορτηγά και Κοντεϊνερόπλοια:

Ναυπήγηση 1982-92.....	25	τ.γκρός	185.931
Ναυπήγηση 1977-81.....	145	»	1.217.628
Ναυπήγηση 1972-76.....	172	»	1.381.598
Ναυπήγηση έως 1971.....	215	»	1.171.414
Σύνολο πλοία	557		3.956.571

Μπάλκ κάρριερς και Μικτά:

Ναυπήγηση 1982-92.....	173	τ.γκρός	4.642.979
Ναυπήγηση 1977-81.....	256	»	5.360.287
Ναυπήγηση 1972-76.....	413	»	11.084.792
Ναυπήγηση έως 1971.....	216	»	4.562.526
Σύνολο πλοία.....	1.058		25.650.584

Δεξαμενόπλοια:

Ναυπήγηση 1982-92.....	71	τ.γκρός	1.990.738
Ναυπήγηση 1977-81.....	70	»	3.701.833
Ναυπήγηση 1972-76.....	180	»	10.512.848
Ναυπήγηση έως 1971.....	122	»	2.887.426
Σύνολο πλοία.....	443		19.092.845

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Ναυπήγηση 1982-92.....	269	τ.γκρός	6.819.648
Ναυπήγηση 1977-81.....	471	»	10.279.748
Ναυπήγηση 1972-76.....	765	»	22.979.238
Ναυπήγηση έως 1971.....	553	»	8.621.366
Σύνολο πλοία.....	2.058		48.700.000

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ

Σημαία	Πλοία	Τον. Γκρός	ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	12	100.284
			ΚΕΎΛΑΝΗΣ	2	4.186
			ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	10	90.467
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	860	23.683.856	N. ΜΑΡΣΑΛΛ	9	1.303.979
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	543	10.888.032	ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΣ	4	77.382
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	112	4.248.213	ΜΑΥΡΙΚΙΟΥ	1	15.907
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	211	2.834.215	N. ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	2	32.442
ΜΑΛΤΑΣ	207	3.508.077	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	1	39.869
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	64	1.783.782			
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	15	33.250	Σύνολο πλοία	2.058	48.700.000
ΛΙΒΑΝΟΥ	5	56.059			

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1982-92.....	7	τ.γκρός	65.363
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-81.....	59	»	535.012
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1972-76.....	43	»	402.205
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1971.....	85	»	413.610
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92.....	125	»	3.600.575
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-81.....	119	»	2.794.378
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1972-76.....	150	»	4.268.538
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1971.....	60	»	1.236.430
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92.....	50	»	1.460.450
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-81.....	38	»	2.748.126
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1972-76.....	75	»	5.175.089
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1971.....	49	»	984.080
Σύνολο σκάφη.....	860	»	23.683.856

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ
1982-92

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Αλέξανδρος III.....	1.584	Κάρμεν.....	21.122
Άλφα Τσάλλεντζ.....	10.511	Αλκαίος.....	11.213	Κατερίνα Δρακοπούλου.....	8.750
Αρκάδι.....	4.097	Αλκμήνη.....	10.996	Κόμετ.....	14.374
Ειρήνη.....	12.811	Άλμα.....	11.584	Λασίθι.....	4.965
Ζίμ Μπραζίλ.....	14.103	Άμφιων.....	11.173	Λητώ.....	11.264
Κλέλια Χ.Φ.....	12.453	Άναγγελ Απόλλο.....	10.996	Μάνθος.....	5.874
Πάλ Μπαίη.....	8.911	Άναγγελ Άρης.....	10.996	Μαρία Καλλίκη.....	10.620
Πελφλάϊερ.....	2.477	Άναγγελ Βίκτορυ.....	10.996	Μούτσαϊνα.....	5.785
Σύνολο πλοία 7.....	65.363	Άναγγελ Σκάυ.....	10.993	Μπάλκαν Ρήφερ.....	8.874
		Ανεμώνη.....	10.996	Μυκήναι.....	11.633
		Άσιαν Ρήφερ.....	8.837	Μυρσινίδι.....	5.785
		Άτλας.....	11.804	Ουάσιγκτον Στάρ.....	12.214
		Αυλίσ.....	10.993	Πάλ Φάλκον.....	9.835
		Άφρικαν Γκλόρυ.....	6.096	Πασίφικ Προσπέριτυ.....	6.298
		Βελήμαχι.....	10.986	Πέλλα.....	10.993
		Βενέτικο.....	12.238	Πελμαρίνερ.....	1.5599
		Βιβή Μ.....	1.600	Πελτσέησερ.....	2.815
		Γεώργιος Χατζηκυριάκος.....	3.321	Πόπη Π.....	10.558
		Γκίκας.....	10.991	Πύργος.....	1.592
		Εμπρός.....	8.890	Ρέα Στάρ.....	1.573
		Έναρξις.....	10.985	Ρηλάϊαντ.....	9.774
		Εξπρές.....	12.688	Σακούρα Ρήφερ.....	7.098
		Εφδύμ Τζούνιουρ.....	10.996	Σάννου.....	3.482
		Εφδύμ Χόουπ.....	10.342	Σερ Τζών.....	10.995
		Ζίμ Γένοβα.....	16.471	Στέφανος.....	9.837
		Ζίμ Γιοκοχάμα.....	13.977	Φρη Γουαίηβ.....	9.418
		Ζίμ Οζάκα.....	13.941		
		Ιόνικ Ρήφερ.....	6.933	Σκάφη 59.....	535.012

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ
1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Αλέξανδρος II.....	1.598
ACX Γιασμίν.....	12.234		
ACX Όρτσιν.....	12.234		
Αιόλικ Ρήφερ.....	6.933		
Αλέξανδρος II.....	1.598		

**ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ
1972-76**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αγία Γαλήνη.....	8.243
Άνεμος.....	8.376
Αουρόρα Πέρλ.....	6.051
Βάρενβελς.....	11.802
Δαίδαλος.....	7.323
Δυστός.....	3.847
Ειρήνη.....	11.282
Εμεράλδ.....	10.801
Εξπρές Ολύμπια.....	4.658
Ευθύης.....	10.006
Ζίμ Καοσιούγκ.....	15.952
Ζίμ Λιβόρνο.....	32.465
Ζίμ Μέλμπουρν.....	15.455
Ζίμ Πουσάν.....	32.465
Ιόνιαν Άϊλαντ.....	9.547
Ιόνιαν Γκάλαξυ.....	9.964
Κάβο Πειρατής.....	12.772
Καπετάν Λεωνίδας.....	12.458
Κάρμεν Καρίνα.....	14.212
Λάρα Σ.....	8.848
Λεβάντ Φόρτσουν.....	11.076
Λήγουαντ.....	14.212
Λυδία II.....	8.740
Μαριγώ.....	9.824
Μάρκ Τσάλλεντσερ.....	1.599
Μίνι Λάιονες.....	1.563
Μίνι Λήτζεντ.....	1.588
Μίνι Λίζαρντ.....	1.562
Μίνι Λούμ.....	1.577
Μίνι Λύμφ.....	1.587
Ναυαρίνο.....	8.915
Πέλαγος.....	8.376
Πρωτοπόρος.....	3.166
Πύλος.....	9.284
Σάντβικ.....	1.598
Σαρωνικός.....	8.901
Σίλβερ Άϊμπεξ.....	11.866
Τζάντε Μπαϊν.....	9.081
Τιρόλ.....	12.464
Τροβατόρε.....	5.595
Χίος Κλίππερ.....	6.680
Χίος Πράϊντ.....	6.671
Ωκεανίς.....	9.753
Σκάφη 43.....	402.205

**ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ
ΕΩΣ 1971**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αγγελική.....	8.374
Άθηνες Εξπρές.....	6.326
Αθήναι.....	9.443
Άναγγελ Τσάμπιον.....	9.229
Αννούλα.....	9.826
Αριέλ.....	7.571
Αρτέμων.....	8.344
Ατλάντικ Τρέιντερ.....	6.738
Αφροδίτη.....	2.335
Βυζαντινός Μονάρχης.....	9.374
Γαλήνη.....	1.584
Δήλος.....	8.825
Εβία.....	10.029
Ελένη.....	8.630
Ελπίδα.....	1.554
Ελπίς.....	9.885
Ζανέτ.....	4.503
Ιντσόν Γκλόρυ.....	12.840
Κάρος.....	12.702
Κάρπαθος.....	12.701
Λάκων.....	8.825
Λιμών Τρέιντερ.....	9.505
Λισμπόα.....	2.557
Λόγιαλτυ.....	9.045
Μαντελέν.....	9.169
Μαρία Σ.....	1.592
Μίνι Λαγκούν.....	1.591
Μίνι Λάινερ.....	1.598
Μίνι Λάϊτ.....	1.585
Μίνι Λάμα.....	1.591
Μίνι Λάντ.....	1.592
Μίνι Λάπ.....	1.592
Μίνι Λας.....	1.592
Μίνι Λατρία.....	1.591
Μίνι Λέϊμπορ.....	1.563
Μίνι Λέϊς.....	1.570
Μίνι Λη.....	1.557
Μίνι Λήγκ.....	1.592
Μίνι Λίμπρα.....	1.592
Μίνι Λίνκ.....	1.592
Μίνι Λίντ.....	1.592
Μίνι Λόουφ.....	1.563
Μίνι Λόρυ.....	1.598
Μίνι Λοτ.....	1.584
Μίνι Λότζικ.....	1.587

Μίνι Λούναρ.....	1.592
Μίνι Λώντ.....	1.592
Μίνι Σακούρα.....	1.580
Μπάλτικγουντ.....	3.881
Μπίλλης.....	963
Μπλου Σκάυ.....	4.077
Μύκονος.....	8.981
Νάξος.....	9.865
Ναυσικά.....	1.653
Νέπτουν Σκάυ.....	1.598
Νηρεύς.....	9.942
Νοκονγούντ.....	4.507
Παλλάς.....	7.890
Πασίφικ Τρέιντερ.....	6.631
Πελμπόδερ.....	1.599
Πέππου.....	1.183
Πετρόλα 30.....	2.796
Πετρόλα 40.....	1.781
Πετρόλα 80.....	1.599
Πετρόλα 142.....	1.594
Πετρόλα 143.....	1.594
Πίστις.....	3.768
Ποσειδών.....	3.292
Προσπάθεια.....	9.865
Ραφαέλλο.....	5.169
Ρέντγουντ.....	3.999
Σέριφος.....	12.228
Ση Λαΐδη.....	9.767
Ση Γουέηβ.....	1.503
Σίφνος.....	10.663
Σκιάθος Ρήφερ.....	6.702
Σταυράκης II.....	1.584
Τρίαινα.....	999
Υπερίων.....	2.167
Φαίαρ Μιλού.....	2.910
Φενίσιαν Φλάγκ.....	2.174
Φιλία.....	7.201
Φρόνησις.....	9.885
Φωτεινή Φ.....	2.928
Χίος Ρήφερ.....	8.190

Σκάφη 85..... 413.610

**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αγαμέμνων.....	13.800
Αγία Μαρίνα.....	22.511
Αγία Σοφία.....	24.500

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

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

EXPERIENCE AND FLEXIBILITY

ASRY'S SUCCESS IN BAHRAIN SINCE 1977 HAS RESULTED IN THE RECENT ADDITION OF 2 FLOATING DOCKS WITH A CAPACITY OF UP TO 120,000 DWT WHICH WILL BE IN OPERATION BY MID-1992

ASRY's experience now includes:

- ✓ Several major life extensions on VLCC's valued up to \$10 million each
- ✓ Engine overhauls for all types of main and auxiliary engines.
- ✓ Turbine repairs including blade replacement and rotor balancing.
- ✓ Major repairs and renewals of cargo and ballast piping.
- ✓ Boiler repairs including refractory replacement and retubing.

DOCKS AVAILABLE IN BAHRAIN WILL THEN BE:



GRAVING DOCK
375 x 75 METRES



FLOATING DOCK
252 x 45 METRES



FLOATING DOCK
227 x 41 METRES

GIVING GREATER CAPACITY
AND FLEXIBILITY FOR
VESSELS UP TO 500,000 DWT.

- ✓ Turbo charger overhaul and repairs.
- ✓ Repairs to automation and electronic controls of all types.
- ✓ Pitting repairs and steel renewals in excess of 1,000 tonnes per vessel.
- ✓ Major tank coating work for chemical tankers.
- ✓ Sophisticated welding of high tensile and stainless steel.
- ✓ High speed blasting and coating for ULCC/VLCCs and smaller vessels

ASRY
Arab Shipbuilding and Repair Yard Company
PO Box 50110, HIDD, Bahrain, Arabian Gulf
Telephone 671111 Fax 670236 Telex 8455 ASRY BN

ASRYMAR
Arab Shipbuilding and Repair Yard Marketing Services Limited
39 Pall Mall, London SW1Y 5JG
Tel 071-839 2944 (5 lines) Telex 918482 ASRYMR G Fax 071-839 1300



ARAB SHIPBUILDING AND REPAIR YARD COMPANY

BRAZIL:- SONAVE COMERCIO E REPRESENTACOES LTDA. CHINA, PEOPLES REPUBLIC OF:- WALLEM GROUP SHANGHAI CYPRUS:- N BOGDANOS MARINE BUREAU LTD
FRANCE:- C J P NAVAL GERMANY:- TURBO- TECHNIK REPARATUR- WERFT DASSLER KG GREECE:- N BOGDANOS MARINE BUREAU LTD HONG KONG:- WALLEM
SHIPPING (HK) LTD INDIA:- INTERLINKS MARINE PVT LTD ITALY/ MONTE CARLO/ SWITZERLAND:- BANCHERO-COSTA & C SPA JAPAN:- AALL AND CO INC
NORWAY:- EBBE C ASTRUP AS PAKISTAN:- MARINE SERVICES (PVT) LTD ROMANIA:- BLUE DANUBE AGENCY & TRADING CO LTD SINGAPORE:- (ASEAN AREA):-
FRONTLINE SINGAPORE PTE LTD SPAIN:- INTERNATIONAL BROKERS SA (INTERBROK) SWEDEN/ FINLAND/ DENMARK:- AB AUGUST LEFFLER & SON TURKEY:-
CERRAHGIL A.S. UK/BENELUX:- ASRYMAR LIMITED USA:- MARINDUSTRY WORLDWIDE INC USA (OFFSHORE MARKET):- JAMES L TAYLOR & ASSOCIATES USSR:-
NORLAR SERVICES LTD.

World Marine

Ship Agency

Services in **Hong Kong**



World Marine

Supervisory and Port Operations

Services in **P.R. China**

Please route your enquiries, to the nearest **World Marine** office:

Hong Kong	Tel: 782.6963	Tlx: 46592 WMAR HX	Fax: 782.6956
Piraeus	Tel: (1) 4135.025/47	Tlx: 241600 WMAR GR	Fax: (1) 411.1118
New York	Tel: (212) 480.4582	Tlx: 4974715 WMAR UR	Fax: (212) 480.4814

Αγιάσος.....	36.000	Λαμύρα.....	36.000	Αϊρήνης Σαφάιρ.....	9.136
Αδάμας.....	45.293	Λήντερ.....	20.494	Αιτζιαν Λαίον.....	38.484
Αϊλαντ Σκίπερ.....	16.800	Μαρία Ι.Α.....	19.800	Ακμή.....	16.080
Αϊλαντ Τζέμ.....	16.800	Μαρίνα Λ.....	30.831	Ακρίτας.....	13.889
Αιτζιαν Γουϊντ.....	20.960	Μάρκος Λύρας.....	21.000	Ακτή.....	14.998
Αιτζιαν Ντόλφιν.....	35.000	Μάρκος Ν.....	22.073	Αλεξάνδρεια.....	14.641
Ακρόπ.....	35.911	Μάρω Λ.....	25.000	Αμαζονία.....	9.328
Αλικράτωρ.....	15.857	Μήλος.....	28.100	Αναγγελ Αργκωνωτ.....	36.061
Αλκιμος.....	24.700	Μιχάλης Π.....	32.239	Αναγγελ Εντήβορ.....	13.889
Αλμπέρτα.....	17.882	Μπάλκ Βέντιουερ.....	31.500	Αναγγελ Μάιτ.....	13.889
ΑΛΣ Αμαλία.....	14.103	Μπράμς.....	21.536	Αναγγελ Σπίριτ.....	13.889
ΑΛΣ Δαναός.....	14.103	Νέστωρ.....	37.000	Αναγγελ Φιντέλιτ.....	13.883
Αλφα Μπρέιβρυ.....	14.283	Νεφέλη.....	39.773	Αναγγελ Χοράϊζον.....	15.378
Αλφα Τζούπιτερ.....	14.400	Νόρθ Βαϊσκάουντες.....	40.300	Ανάμελι.....	14.584
Αλφα Φέϊθ.....	22.000	Νόρθ Έμπερορ.....	36.543	Ανδρέας.....	15.592
Αμαντέους.....	36.958	Νόρθ Κάουντες.....	36.600	Ανδρος Ωκεανί.....	20.676
Αμαρυλλίς.....	14.069	Νόρθ Μαρτσιόνες.....	36.600	Αντζελικ Προτέκτορ.....	34.130
Αμοργός.....	34.000	Νόρθ Ντάσες.....	35.854	Αντώνης Ι. Αγγελικού- σης.....	70.000
Αναγγελ Ατλας.....	10.511	Οινούσιαν Ναβινγκέϊτορ.....	35.600	Αργώ Εξπλόρερ.....	20.328
Αναγγελ Βέντσουρ.....	36.781	Οινούσιαν Σήμαν.....	35.600	Αργώ Τρέιντερ.....	20.328
Αναγγελ Εξπρές.....	29.487	Οινούσιαν Σκάυ.....	35.600	Αρμενιστής.....	16.300
Αναγγελ Ήγκλ.....	20.432	Οινούσιαν Στρένγκθ.....	35.600	Ασκόνα.....	30.500
Αναγγελ Ντίγκνιτ.....	24.643	Οινούσιαν Φάδερ.....	35.600	Ατλάντικ Σέϊλορ.....	37.456
Αναγγελ Όνεστ.....	18.641	Ολύμπικ Γκάλαξυ.....	35.417	Ατλάντικ Σπλέντορ.....	31.654
Αναγγελ Πάουερ.....	36.781	Ολύμπικ Μέλοντ.....	17.879	Ατλάντικ Στέητμαν.....	35.840
Αναγγελ Πρόγκρες.....	36.781	Ολύμπικ Μέριτ.....	17.879	Βανκούβερ.....	35.840
Αναγγελ Σαξές.....	24.643	Ολύμπικ Μίρακλ.....	17.879	Γαλήνη.....	39.236
Ανάφη.....	34.400	Όμικρονβετσουρ Λ.....	59.859	Γαλισσάς.....	17.412
Ανδρος.....	34.500	Όσεαν Γουϊντ.....	20.669	Γκόλντεν Λακ.....	11.733
Αντίτα Λ.....	35.808	Παναγιώτης Λ.....	35.127	Γκόλντεν Τρέιντερ.....	14.530
Αντζελικ Σπίριτ.....	36.353	Πανδαισία.....	34.395	Γουόρλντ Αιγέυς.....	19.264
Αντζελικ Φαίηθ.....	36.353	Πανθέα.....	34.253	Γουόρλντ Άμφιων.....	19.267
Αραμπέλλα.....	13.508	Πανταζής Λ.....	35.127	Γουόρλντ Αρετούς.....	19.265
Αρήτη.....	23.459	Πανώρια.....	34.447	Έθνος.....	16.726
Αριστοτέλης.....	13.600	Πετραλιά.....	18.775	Ευγενία Κ.....	16.935
Αρκάς.....	36.309	Πήτερ Λ.....	35.808	Ζαννής.....	22.857
Άρτεμις.....	36.648	Πολυδεύκης Π.....	12.824	Ζηνώ.....	23.100
Αρχάγγελος.....	22.172	Σάμτζων Κάπταιν.....	35.490	Ηλιόπολις.....	34.035
Αρχιμήδης.....	25.063	Σίλβερ Λήντερ.....	16.800	Ηστούιντ.....	16.700
Ατλάντικ Σέηβιορ.....	37.452	Σίλβερ Χάππινες.....	13.911	Θαλασσινή Αύρα.....	58.397
Ατλάντικ Σοβερέϊν.....	35.954	Σουβρέττα.....	22.342	Κάβο Αλέξανδρος.....	16.267
Βόρη.....	20.009	Στάμος.....	35.835	Κάβο Γέρακας.....	13.913
Γκάλφ Γουϊντ.....	21.200	Στάρ Κένταυρος.....	23.653	Καλή Λ.....	35.716
Γουίμέα.....	34.253	Σωτήρας.....	31.323	Κάλμα.....	19.483
Δάφνη.....	35.746	Τετιέν.....	25.000	Καπετάν Γιάννης.....	3.1850
Δημήτρης Α.....	25.911	Τζιουελ Ι.....	35.762	Καπετάν Μιχάλης.....	15.819
Δώρικ Άρμουρ.....	34.620	Τοπάζ.....	28.000	Κάσσορ.....	65.874
Δώρικ Τράιντεντ.....	21.300	Τραίντεντ Μαρίνερ.....	18.210	Κοίμησις.....	34.188
Ειρήνη Λ.....	90.747	Φεϋρούζ Ι.....	17.217	Κυβερνήτης.....	21.194
Ελ Φλαμένκο.....	36.800	Φεϋρούζ ΙΙ.....	19.049	Κώστας Κονιαλίδης.....	29.710
Έλεν.....	37.811	Φεϋρούζ ΙΙΙ.....	19.049	Λία.....	33.191
Έλλην.....	19.370	Φεϋρούζ ΙV.....	19.049	Μάνα.....	30.263
Ελπίς.....	37.472	Φραγκίσκος Χ.Κ.....	22.000	Μάουντ Πεντέλη.....	33.500
Εμεράλδ.....	28.000	Χλόη.....	36.202	Μαρία Αγγελικούση.....	10.994
Έφαιστος.....	45.025	Ωμεγαβέντσιουρ Λ.....	59.850	Μαρία.....	29.761
Θάλεια.....	33.374			Μαρία Φ.....	14.060
Θεομήτωρ.....	36.979	Σκάφη 125.....	3.600.575	Μαρκέσα.....	33.509
Θεοφανώ Λιβανού.....	24.000			Μαρουδιώ.....	19.974
Ιόνιαν Γουϊντ.....	20.960			Μέιτζορ Μπαζίλ.....	15.688
Ίος.....	34.400			Μοριάς.....	13.357
Ιωάννης Ζαφειράκης.....	35.626			Μπαντρυ.....	35.282
Καλλιρόη Πατρονικόλα.....	17.879			Μπουένα Φορτούνα.....	16.935
Κάπταιν Τζών Λ.....	36.284			Ναγούσαινα.....	35.233
Κάπταιν Τζώρτζ Λ.....	36.341			Νάνη.....	14.651
Κάπταιν Τζώρτζ Τσαγκά- ρης.....	29.281			Νέα Ελπίς.....	16.478
Καρδάμυλα.....	32.078			Νέα Τύχη.....	16.478
Κάστωρ Π.....	14.315			Νεντλούντ Ιάβα.....	21.121

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αγία Δύναμις.....	32.508
Αγιοδεκτίνη.....	10.301
Αϊρήνης Εμεράλντ.....	9.136

Ντέβον.....	10.076
Ντέζερετ Φάλκον.....	17.100
Ντόμπερ.....	13.598
Ολύμπικ Γκλόου.....	29.710
Ολύμπικ Πρόμις.....	14.644
Ολύμπικ Τζέμινυ.....	29.710
Ολύμπικ Φοίνιξ.....	14.638
Όλυμπος.....	14.318
Ουαϊτ Όπαλ.....	13.864
ΟΥΕΚ Ρότερνταμ.....	18.576
Π.Σ. Παληός.....	16.505
Πάλ Μαρίνος.....	14.397
Παλόμα.....	28.738
Παμισός.....	16.237
Πανάκεα.....	24.941
Παντελής Α. Λαιμός.....	65.545
Παξοί.....	12.518
Παρασκευή ΙΙ.....	15.460
Πατέρας.....	31.006
Πέτρα.....	35.921
Πετριάνα.....	31.624
Πετρόπολις.....	31.368
Πλάτων.....	9.674
Ράμπιχ Μπαϊη 2.....	32.023
Ρόδος.....	70.282
Ρόμπιν.....	17.495
Ροσάνα.....	11.348
Σαν Βιλ.....	19.742
Σαν Π.....	35.522
Σάρλα.....	15.533
Ση Γιούνιον.....	38.514
Σκιάθος.....	18.805
Σουβρέττα.....	34.034
Σοφία Κ.....	15.364
Στάρ Κανόπους.....	19.886
Ταϋγετος.....	14.607
Τζωρτίνα.....	11.348
Τον Χίλλ.....	19.211
Τοπάζ.....	15.284
Τρεϊντγουϊντ.....	16.500
Τσέρρυ Φλάουερ.....	13.663
Υβόνη.....	14.059
Φλώρα Κ.....	15.364
Φοίνικας.....	15.379
Φοίνιξ.....	64.971
Φόρουμ Βίκτορυ.....	35.713
Φρίντον.....	14.584
Χίος Χάρμονυ.....	15.500
Χριστίνα Κ.....	16.935

Σκάφη 119..... 2.794.378

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αγία Τριάς.....	16.819
Άγιος Μηνάς.....	32.760
Αιγιάλη.....	55.783
Άϊλαντ Σκάϋ.....	11.084
Αιτζιαν Ση.....	53.964
Ακρόπολις.....	13.638
Αλεξάνδρα.....	10.058
Αλεξάνδρεια.....	22.575
Αλκυονίς.....	13.631
Άλφα Σκάϋ.....	52.459
Άμιλλα.....	13.631
Αμόλιανη.....	34.366
Άναγγελ Γκλόρυ.....	13.633
Άναγγελ Γουϊσντομ.....	13.348
Άναγγελ Λίμπερτυ.....	13.633
Άναγγελ Πίις.....	13.631
Άναγγελ Προσπέρτυ.....	13.633
Άναγγελ Τράϊουμφ.....	13.633
Άναγγελ Φόρτσουν.....	13.633
Άναγγελ Χόνουρ.....	13.633
Άναγγελ Χόουπ.....	13.633
Ανδρολέων.....	26.275
Άνδρος Άριες.....	119.505
Άνδρος Άτλας.....	119.505
Άνδρος Μελέτιμ.....	32.781
Ανιμάρ.....	10.527
Αντζελίνα Λ.....	12.913
Αραγκόν.....	10.73
Αρετή.....	13.631
Αριάνα.....	23.134
Αρίων.....	13.633
Αρμονία.....	23.144
Αρμπέλλα.....	22.575
Αρχάγγελος.....	30.149
Αστήρ.....	13.633
Βεργώ.....	57.527
Γεώργιος Κ.....	12.204
Γκλόμπαλ Στάρ.....	59.995
Γκόλντεν Εμπάιρ.....	16.014
Γκόλντεν Ευαγγελίστρια.....	16.439
Γκόλντεν Ήγκλ.....	13.036
Γκόλντεν Πολυδύναμος.....	13.005
Γκόλντεν Γουώρντ.....	12.919
Γκόλντεν Σπήρ.....	12.919
Γκόλντεν Τσέις.....	13.036
Γουέστερν Γεώργιος.....	19.960

Γουϊντγουαρντ.....	14.212
Γουόρντ Αγάμενων.....	19.264
Γουόρντ Αιητζαξ.....	19.451
Γουόρντ Απόλλο.....	19.426
Γουόρντ Άργκονωτ.....	19.264
Γουόρντ Άργκους.....	19.451
Γουόρντ Άρες.....	19.264
Γουόρντ Αχιλλεύς ΙΙ.....	19.451
Γουόρντ Μαρίν.....	19.451
Γουόρντ Ρικάβερυ.....	114.933
Δελφίνι.....	19.906
Δημήτρης Ν.....	45.502
Δημήτριος.....	62.565
Διάφορος.....	52.831
Δώρικ Κάστλ.....	37.661
Εβμάρ.....	16.398
Εριμάνθια.....	12.557
Ευημερία.....	13.631
Έφεσσος.....	18.958
Ζίνι.....	11.348
Ηρώ.....	17.129
Θάλεια.....	16.873
Θεαγένης.....	9.986
Ιλιάδα.....	12.165
Ιντεάλ Πρόγκρες.....	38.278
Ιφιγένεια.....	13.767
Ιωάννα.....	25.647
Κάβο Σίδερο.....	15.967
Καλλιόπη Λ.....	15.938
Καρυάνα.....	34.067
Κλέων.....	59.319
Κόνκαρ Άλπιν.....	114.543
Κόνκαρ Βίκτορυ.....	39.219
Κουκαμπούρα.....	40.720
Λέων.....	70.931
Λητώ.....	18.104
Λίκα.....	61.615
Λούσσιος.....	63.287
Μάγδα Π.....	21.755
Μαίρη Λ.....	22.246
Μαίρη Μ.....	22.577
Μαίρη Ν.....	22.297
Μαντώ V.....	17.432
Μαργαρώ Ρ.....	20.032
Μαρία Γ.Λ.....	15.938
Μαρίκα.....	18.055
Μαριτζίνη.....	30.077
Μάρκα Λ.....	14.785
Μαρκίζ.....	28.082
Μέναλον.....	34.715
Μερακλής.....	28.082

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni Street
GR 185 35 Piræus
Tel.: 4224321-4
Fax: 4224320
Tlx: 212527/212332

Μίνως.....	28.082
Μίστερ Μιχαήλ.....	28.082
Μιχάλης Β.....	20.715
Μόντερέυ.....	421.825
Μπάτης.....	78.373
Μποέμ.....	17.728
Νένα.....	39.866
Νίκαια.....	19.831
Νιμρόντ.....	39.004
Οδύσσεια.....	121.165
Όουσεν Τρεϊντερ.....	13.243
Ορλάντο.....	37.784
Πάνκας Ιντόμιταμπλ.....	39.219
Πάνορμος.....	10.104
Παρασκευή Μ.Υ.....	20.797
Πάτμος.....	16.406
Πεντέλη.....	57.802
Πεταλούδα.....	16.704
Πίστις.....	13.631
Πόιντ Κλήαρ.....	57.102
Πολικός.....	4.737
Ποντοπόρος.....	15.976
Πόπη.....	19.564
Ρόκος Βεργωτής.....	11.60
Ρόλλον.....	38.611
Σάμος.....	13.633
Σή Τάιγκερ.....	13.631
Σήμπερντ.....	36.465
Σινσέριτυ.....	9.123
Σπύρος Μ.....	13.179
Στάδιον.....	18.701
Στάνταρντ Βέρτσου.....	32.510
Στάνταρντ Εντέβορ.....	31.334
Στέλλα.....	13.036
Τάντα.....	16.997
Τατιάννα Λ.....	14.785
Τζώρτζ Λ.....	14.786
Τίγρης.....	67.904
Τοσκάνα.....	36.204
Τρέζουρ Άιλαντ.....	13.639
Τσέρρυ.....	13.663
Φαίαξ.....	56.192
Φαίδρα.....	12.519
Φαλκονέρα.....	41.133
Φανή — Άννα.....	15.162
Φειδίας.....	19.747
Φιντίας.....	55.842
Φλάγκ Λήντερ.....	20.713
Φλάγκ Τομ.....	20.513
Φολέγανδρος.....	65.685
Φόρουμ Άιλαντ.....	18.933
Φόρουμ Γκλόρυ.....	40.568
Χίος Γκλόρυ.....	15.948
Σκάφη 150.....	4.268.538

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗ- ΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόσ
Αγία Θαλασσινή.....	28.717
Άγιος Μακάριος.....	25.003
Αϊρήνης Ντέστινι.....	78.021
Αλεξάνδρα.....	35.284
Αλίν ΙΙ.....	10.650
Αντζέλικ Γκρέης.....	30.001
Ασημίνα.....	35.001
Άσλεϋ.....	13.363
Αφρός.....	18.328
Βόλος Ι.....	10.340
Βυζάντιον.....	35.041
Γκρέϊς Λ.....	16.306
Δημητρούλα.....	15.090
Δημοσθένης Β.....	24.414
Δώρικ Κάρριερ.....	12.705
Εντράστ Χόουπ.....	30.861
Ευροστάρ.....	16.379
Ευροτζόϋ.....	16.374
Ζεύς.....	87.667
Θαλασσοπόρος.....	12.660
Ιόνιαν Εμπρες.....	14.569
Κάθριν Λ.....	16.285
Καπετάν Λευτέρης.....	15.120
Κάπταιν Βενιάμης.....	15.472
Κάπταιν Διαμανής.....	30.193
Καρυάτις.....	16.040
Κέα.....	18.431
Κόμμον Βέντσουρ.....	15.547
Κόνκαρ Ίντρεπιντ.....	38.820
Κόνκαρ Παϊονήρ.....	22.836
Κρέων.....	18.164
Κριός.....	11.101
Κριτίας.....	9.549
Λάκμος.....	5.643
Λάρρυ Λ.....	16.306
Λεβάντ Πράιντ.....	14.769
Λεβάντ Σπίριτ.....	18.799
Λυδί.....	14.878
Μαίρη.....	22.391
Μάνεσι.....	11.256
Μαρίνα.....	25.108
Μάστερ Πέτρος.....	22.391
Μέντιτερ Κάρριερ.....	14.483
Μιλενάκι.....	15.345
Μις Μαριέττα.....	22.217
Μιχαλάκης.....	23.067
Πατρίσια.....	14.686
Ποσειδών Β.....	11.048

Ρένεσι.....	11.716
Ροδάνθη.....	16.588
Τύχη.....	10.886
Φλάγκ Αντριέν.....	11.384
Φλάγκ Γουίλλιαμς.....	19.974
Φλάγκ Έπος.....	21.374
Φλάγκ Εύα.....	14.885
Φλάγκ Μαρίνα.....	14.885
Φλάγκ Μέρτσαντ.....	12.098
Φλάγκ Πάολα.....	18.570
Φλάγκ Χίος.....	14.786
Χόγκ Κόγκ Γκλόρυ.....	12.373

Σκάφη 60..... 1.236.430

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗ- ΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόσ
Αλκυονίς.....	56.580
Άλφα Ιντέλλιτζενς.....	24.105
Άναξ Τάιγκερ.....	5.280
Ανδρομέδα.....	38.500
Αργυρόνησος.....	29.500
Αρκαδία.....	30.042
Βελοπούλα.....	56.580
Γουόρντλντ Προλόγκ.....	17.199
Γουόρντλντ Προντιούς.....	17.199
Γουόρντλντ Πρόντιζι.....	17.199
Γουόρντλντ Προσές.....	17.199
Γουόρντλντ Πρόφρετ.....	17.199
Δήμητρα.....	31.000
Εύρος.....	23.310
Καστελόριζο.....	29.900
Κοριάννα.....	38.000
Κρήτη Ακτή.....	24.900
Κρήτη Άρτ.....	24.900
Κρήτη Κόλορ.....	26.874
Κρήτη Πάλμ.....	24.000
Κρήτη Ρίβερ.....	24.900
Κρήτη Τσάμπιον.....	24.000
κρήτη Φιλοξένια.....	24.000
Κρήτη Φλέϊμ.....	24.900
Μαντίνεια.....	31.951
Μπουένα Εμπρέσα.....	32.029
Νήσος Σέριφος.....	38.240
Νικόπολις.....	30.684
Ολύμπικ Σερένιτυ.....	53.000
Ολύμπικ Σπίριτ.....	53.000
Ολύμπικ Σύμφωνι.....	52.086
Πάουερβεντσίουρ Λ.....	27.333
Πράιντβέντσίουρ Λ.....	27.333



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

Πρίμαβεντσίουρ Λ.....	27.333
Πρόσπερβεντσίουρ Λ...	27.333
Σαλαμίνα.....	29.506
Σαμοθράκη.....	25.000
Σαν Νίκολας.....	6.471
Σάντα Άννα.....	22.637
Σάντα Μαρία.....	22.714
Σιέννα.....	41.776
Σχοινούσα.....	27.500
Φελίστι Λ.....	31.411
Φερτίλι Λ.....	25.000
Φιντέλι Λ.....	31.321
Φλαμίνια.....	38.626
Φολέγανδρος.....	29.900
Φρατέρνι Λ.....	25.000
Χάλκη.....	27.500
Ψαρά.....	27.500

Σκάφη 50..... 1.460.450

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Ακρόπολις.....	198.764
Αντίπολις.....	30.622
Άραμις.....	751.124
Αργοναύτης.....	75.588
Αργονήσι.....	19.378
Άρτεμις Γαρουφαλίδη.....	66.259
Ατλάντικ Σαν.....	35.315
Γουόρλντ Κίνσιπ.....	40.357
Γουόρλντ Κούδος.....	40.650
Ελλάς Φως.....	254.076
Ενάλιος Τρίτων.....	51.502
Ήγκλ.....	26.973
Καπετάν Γιάννης.....	247.160
Καπετάν Μιχάλης.....	247.160
Κάρετζβεντσίουρ Λ.....	19.982
Κίγκ Αλεξάντερ.....	245.140
Κλίπερβεντσίουρ Λ.....	19.989
Κόνκεστβεντσίουρ Λ.....	19.982
Κρύσταλβεντσίουρ Λ.....	19.882
Λαίδη Έμα.....	18.658
Μαϊανόρος.....	23.000
Μαριέττα Χ.....	26.938
Μαρίνα.....	40.000
Νήσος Δήλος.....	40.570
Νήσος Θήρα.....	29.972
Νήσος Σαντορίνη.....	33.769
Πάρης II.....	42.236
Παρθενών.....	198.163
Πάρις.....	198.163
Πατριότικ.....	125.947

Πετρόλα Γκάζ 2.....	45.755
Πίις Βέντσουρ Λ.....	27.333
Ράμπιχ Μπαίη 1.....	18.325
Ράμπιχ Μπαίη 3.....	69.016
Σαν Αντόνιο.....	4.036
Σήφορντ.....	18.396
Φάλκον.....	265.973
Χώκ.....	26.973

Σκάφη 38 2.748.126

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Άϊντα.....	24.408
Άλφα Σαν.....	52.440
Άλφα Στάρ.....	51.818
Ανάστασις.....	69.222
Άνδρος Γεώργιος.....	115.461
Αντίμηλος.....	17.355
Αντίπαρος.....	28.059
Άργκοσυ.....	19.016
Άσφαλντ Λήντερ.....	18.343
Ατλάντικ Έμπερορ.....	128.399
Ατλαντίς.....	44.601
Βολτάζ.....	1.589
Γέρος.....	30.067
Γιαγιαμαρία.....	16.489
ΓΛ Πανόραμα.....	18.288
Δαίδαλος.....	19.752
Έθνικ.....	125.947
Εριέττα II.....	126.140
Έφεσσος.....	57.160
Ίκαρος.....	19.752
Ιλιάς.....	39.995
Ιρένες Μπλέσιγκ.....	20.570
Κάλαμος.....	50.250
Καπετάν Γιωργής.....	218.447
Καπετάν Παναγιώτης.....	218.447
Κάπταιν Τζών Γ.Π. Λιβα- νός.....	128.161
Καριμπού.....	33.914
Κέρκυρα.....	67.239
Κίμωλος.....	50.352
Κλήαρβεντσίουρ Λ.....	18.744
Κράουν.....	88.886
Κρέβεντσίουρ Λ.....	18.744
Κρήτη.....	116.104
Κρήτη Γουαίηβ.....	42.470
Κρήτη Λάντ.....	42.470
Κρήτη Ση.....	61.064
Κρήτη Σκάυ.....	61.054

Κρήτη Στάρ.....	42.470
Κύθηρα.....	67.289
Κως.....	43.681
Λένι.....	79.249
Λέοντας.....	52.830
Μαριάννα.....	17.432
Μαριάννα VII.....	68.411
Μαρικριστίνα.....	64.948
Μαριπρίμα.....	34.075
Μιχαήλ.....	51.977
Ναύκρατις.....	115.207
Νήσος Αμοργός.....	44.605
Νήσος Ίος.....	18.494
Νήσος Κύθνος.....	44.689
Νήσος Πάρος.....	44.601
Νικόλας.....	56.960
Ολύμπιαν Σπίριτ.....	178.808
Ολύμπικ Άρμωρ II.....	128.234
Ολύμπικ Μπρήζ.....	126.990
Ολύμπικ Σπλέντορ.....	66.259
Όραμα.....	20.768
Παλλάς Αθηνά.....	81.106
Πάρος.....	17.355
Πολύανθος.....	122.812
Πρεστίζ.....	40.632
Σερ Τζών.....	81.438
Σοπέν.....	20.495
Σταύρος Γ.Λ.....	163.810
Τίνα.....	163.810
Φάντασ Λ.....	23.123
Φάροσιπ Λ.....	138.255
Φέλλοσιπ.....	118.215
Φιλικόν Λ.....	41.330
Φίνες Λ.....	24.614
Φόρτσουνσιπ Λ.....	118.216
Φρέντσιπ Λ.....	112.945
Φρήντομσιπ Λ.....	146.309
Χρυσσή.....	101.440

Σκάφη 75..... 5.175.089

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Άβν Όιλ Τρέιντερ.....	51.073
Άθως.....	18.552
Αστυπάλαια.....	17.485
Άσφαλντ Τρέιντερ.....	18.033
Βάρκιζα.....	12.588
Βασίλειος Χ.....	1.423



SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

Βασίλειος XI.....	1.599	Κασσάνδρα	1.597	Πάτμος.....	3.585
Βασίλειος XIII.....	1.809	Κατερίνα Τ.....	2.376	Παύλος Β.....	12.297
Γεώργιος Β.....	18.796	Κορινθία.....	1.579	Πετρόλα 31.....	43.399
Γιάννης Π.Β.....	37.710	Κρήτη Γεράνι.....	14.923	Προμηθέας	60.929
Γκάζ Πρόγκρες.....	2.475	Κρήτη Επισκοπή.....	14.926	Πύρρος Β.....	12.875
Γκάζ Σρυέζ.....	1.598	Κύθνος.....	17.355	Σέριφος	988
Γουαίβ.....	12.732	Λέγκασυ.....	118.865	Σπύρος.....	31.296
Δήλος.....	17.957	Μαζάλ II.....	2.676	Τζέτ II.....	1.591
Ελένη Β.....	1.927	Μαθράκι.....	17.485	Τζουσάρα.....	9.143
Έλιξ.....	1.553	Μαρία Κ.....	51.602	Τιτάν.....	51.281
Ελλάς.....	39.531	Ντίνος Π.....	44.926	Τολμηρός.....	53.829
Ενάλιος Πρωτεύς.....	12.079	Ντόνα Ουρανία.....	17.744	Φαίαρ Δέλτα.....	13.354
Ιωάννα.....	1.110	Οθόνη.....	17.355	Χρυσή Β.....	13.360
Ιωάννα Β.....	22.075	Ορφεύς.....	29.749		
Καπ Ακρίτας.....	2.757	Ουμπαράνα.....	28.133	Σκάφη 49.....	984.080

ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1982-92.....	9	τ.γκρός	52.032
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-81.....	47	»	377.790
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1972-76.....	66	»	494.798
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1971.....	41	»	267.805
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92.....	21	»	444.186
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-81.....	77	»	1.446.075
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1972-76.....	160	»	3.808.940
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1971.....	64	»	1.438.469
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92.....	4	»	73.868
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-81.....	7	»	163.017
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1972-76.....	29	»	1.509.960
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1971.....	18	»	811.092
Σύνολο σκάφη.....	543	»	10.888.032

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ
1982-92

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Βίκυ Ρούσσος.....	2.811
Ευαγγελία III.....	2.641
Κλίππερ Μανδάριν.....	10.511
Κλίππερ Μάτζικ.....	10.520
Ράιντερ Β.....	11.977
Φρίο Ινδιάνικ.....	1.500
Φρίο Ιόνιαν.....	5.286
Φρίο Μπάλτικ.....	1.500
Φρίο Πασιφικ.....	5.286
Σκάφη 9.....	52.032

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ
1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Άγιος Ιωάννης.....	9.154
Άγιος Νικόλας.....	9.155
Άγιος Πορφύριος.....	5.386
Αϊρήνης Ντάϊαμοντ.....	10.720
Ακάμας.....	9.664
Άλμας.....	12.775
Άλτενβελς.....	12.598

Απολλωνία Φάϊτερ.....	1.599	Φρατζής Μ.....	11.249
Αραστού.....	12.774	Φρίο Αμέρικα.....	2.222
Άρτεμις.....	1.598	Φρίο Αρτζεντίνα.....	2.175
Ατλάντικ Λίλυ.....	11.159	Φρίο Κορέα.....	2.162
Βασίλης IX.....	2.996	Φρίο Μπραζίλ.....	2.172
Γκλόρυ Στάρ.....	10.460	Φρίο Ντόλφιν.....	5.205
Γουέστμαν.....	12.214	Φρίο Τζαπάν.....	2.222
Δημητρός.....	12.590	Χρυσόνη Σ.....	5.386
Θεοσκέπαστη Σ.....	3.367		
Ιόνιαν Ση.....	3.489	Σκάφη 47.....	377.790
Κάππα Μαίρη.....	9.112		
Κέϊπ Μαλέας.....	9.942		
Κέϊπ Σύρος.....	8.898		
Κλίππερ Ματζέστικ.....	10.322		
Λακωνικός II.....	10.698		
Λευκοθέα Λ.....	10.354		
Ναρέϊτορ.....	10.982		
Ξενούλα Μ.....	2.491		
Παλ Ήγκλ.....	9.427		
Πανορμίτης.....	9.236		
Πάνορμος Γουίντ.....	10.076		
Πάνορμος Μπαίη.....	10.113		
Παντάναξ.....	8.352		
Παρνασσός.....	4.006		
Περικλής.....	9.783		
Πλανήτης.....	9.236		
Πλάτων.....	9.188		
Ρέμπραντ.....	8.686		
Σκάυμαν.....	11.679		
Συμπλέα.....	8.784		
Τάρμπον Σαντιάγκο.....	11.562		
Τατιάνα Λ.....	10.372		

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ
1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Άγιον Όρος.....	8.829
Άγιος Σπυρίδων I.....	3.480
Αϊνικόλας I.....	12.376
Αλεξανδράκι.....	9.784
Αλτάνα.....	9.824
Αραμπέλλα.....	12.290
Άρτεμις I.....	3.908
Αχιλλεύς.....	8.705
Βαλεντίνο.....	3.822
Βαλή Π.....	8.925
Βίγκορ.....	11.321
Βρύση.....	8.915
Γ. Ρούσσοι II.....	1.599
Γιάννης Ν.Κ.....	9.059



ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

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

Γκούντ Σπίριτ.....	9.784	Χάρμονυ.....	8.183	Χρυσάνθη Σ.....	1.532
Δολίχι.....	1.599				
Εμίλ Σ.....	9.438	Σκάφη 66.....	494.798	Σκάφη 41.....	267.805
Εμίλ Σ. ΙΙ.....	9.440				
Ευαγγελία Ι.....	1.598				
Ευαγγελία ΙΙ.....	1.595				
Κάπρικορν.....	11.954				
Καρίνα.....	11.854				
Καρινιώ Ρήφερ.....	5.379				
Κατερίνα ΙΙ.....	1.532				
Κώστας Η.....	9.192				
Λαίδη Ανθούλα.....	2.834				
Λαίδη Αργυρώ.....	1.575				
Λαίδη Τέρρυ.....	4.123				
Λίτσα Ν.....	3.256				
Λυδία.....	5.915				
Μαιρούλι.....	7.731				
Μανώλης.....	9.800				
Μητέρα Βασιλική.....	12.376				
Μινέρβα.....	4.967				
Μιστράλ.....	6.728				
Μπαρού ΙΙ.....	3.741				
Μυστράς.....	1.480				
Νάξος Πράιντ.....	11.645				
Ντέιμ Μ.....	6.987				
Ορίζων.....	4.503				
Όσσαν Λέικ.....	12.443				
Πάνανδρος.....	8.826				
Παντοκράτωρ Κορφού.....	8.939				
Πέις.....	9.448				
Πρόδρομος.....	11.768				
Ρήτζεντ.....	6.016				
Ρίκια.....	9.810				
Σαίντ Σπυριδών.....	8.734				
Σαν Χάρις.....	3.137				
Σελατάν.....	8.917				
Σέμπο Μουν.....	1.547				
Σίλβερ Τσάριος.....	12.440				
Σωκράτης.....	9.076				
Τζούτ Εξπρές.....	9.044				
Τζών Ν.....	5.907				
Τρίβελς.....	211.644				
Τρόντενμπελς.....	11.644				
Υπάνεμα Ρήφερ.....	10.059				
Φάντασ.....	9.059				
Φρίο Αμαζών.....	5.871				
Φρίο Αμβούργο.....	6.679				
Φρίο Ατλάντικ.....	8.741				
Φρίο Άτλας.....	8.413				
Φρίο Μπρέμεν.....	6.627				
Φρίο Χιλή.....	6.863				
		Ονομα πλοίου.....	Τ.Γκρός.....	Ονομα πλοίου.....	Τ.Γκρός.....
		Αης Γιώργης.....	11.621	Αγία Μαρκέλλα.....	15.046
		Ανέστο Δ.....	8.741	Αννίκα Ν.....	26.132
		Άννα Σιέρρα.....	7.402	Αντζελίνα δη Γκρέιτ Ν.....	22.273
		Άρκτικ Ρήφερ.....	6.678	Άραμης.....	22.000
		Άρο.....	2.571	Άτλας.....	14.644
		Γκαλτάιντ.....	989	Βαμάντ Γουαίβ.....	16.623
		Εσπρίτ.....	9.985	Ερικούσα Γουεϊβ.....	15.952
		Εστρέλλα ντο Μαρ.....	1.199	Θαλασσινή Αξία.....	25.076
		Καλλιώς.....	9.079	Ιολκός Γκάρνερ.....	16.472
		Κάπταιν Νίκος Α.....	8.978	Ιολκός Γκλόρυ.....	41.962
		Κέϊπ Κένεντυ.....	8.373	Καλυψώ Ν.....	20.366
		Κέϊπ Μόντερεϊ.....	9.826	Κάραβος Τρέιντερ.....	31.643
		Κως Αϊλαντ.....	9.199	Κοσμάρ.....	23.247
		Μαραμπού.....	9.810	Μις Αλίκη.....	18.061
		Μαρίνερ.....	9.077	Νίκος Ν.....	23.186
		Μικάδο.....	9.951	Πιπίτσα Πετράκη.....	20.866
		Μπελίτα Μπαίη.....	6.391	Ποντοπόρος.....	16.912
		Νάια.....	9.069	Σεβίλλα Γουαίβ.....	15.933
		Νέος.....	9.082	Ση Κουήν ΙΙ.....	19.494
		Νηρεΐς.....	1.598	Σηντράιβ.....	18.709
		Νίκος Α.....	8.269	Στάρ Κίγκ.....	19.589
		Όλυμπος Ερμής.....	2.606		
		Ομίνα.....	8.466	Σκάφη 21.....	444.186
		Όνουξ.....	9.824		
		Πελάινερ.....	4.095		
		Πελτέινερ.....	4.095		
		Πιονάρ.....	6.162		
		Ρήφερ Πρόγκρες.....	1.573		
		Ρωμιός.....	1.589		
		Σαν Έβανς.....	9.584		
		Σαν Λάκ.....	3.314		
		Σαν Τζούρτζ.....	9.084		
		Σοφία.....	2.712		
		Στάρ.....	1.586		
		Τζούπιτερ.....	9.954		
		Τόξα.....	9.082		
		Φέσσεντ.....	8.767		
		Φιντέλιτυ.....	4.617		
		Φρίο Βενεζουέλα.....	5.631		
		Φρίο Μπαχία.....	5.644		
				Ονομα πλοίου.....	Τ.Γκρός.....
				Αγία Σοφία.....	15.825
				Αθηνούλα.....	15.901
				Αλικαρνασσός.....	9.875
				Ανδρέας Σπίριτ.....	21.908
				Ανθή Π.....	31.076
				Αντίγονος.....	19.166
				Αρήστη.....	20.700
				Άρτεμις Σ.Β.....	23.193
				Άστορ.....	29.871

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

Ατλαντίς Τού.....	14.464	Σίλβερ Εξπρές.....	12.750	Βιέννα Γούντ Ν.....	17.161
Βίκτορι.....	10.441	Σίλβερ Τάρκετ.....	24.917	Βόσπορος.....	10.136
Βιτάλι ΙΙ.....	9.767	Σιμπρόκερ.....	14.825	Βούλκαν.....	15.113
Γεώργιος Λ.....	9.178	Σκίππερ Ν.....	19.993	Γιουρολίμπερτ.....	15.855
Γκόλντεν Χόουπ.....	9.130	Σμύρνη.....	8.989	Γκλάιντερ.....	20.654
Γουόρντ Θέμις.....	20.604	Σουάν.....	19.284	Γκλόμπαλ Ντρήμ.....	31.935
Διομήδης.....	19.166	Στάμων.....	10.976	Γκόλντεν Πρόμις.....	14.036
ΔΣ Παϊονήρ.....	16.885	Σταρλάιτ.....	22.893	Γκόλντεν Στάρ.....	17.355
Επτά.....	14.699	Στάρμαν.....	18.321	Γουίννερ.....	16.421
Ευρυμέδων.....	23.019	Τζένιφερ Τζαϊν.....	16.329	Γρηγορούσα.....	23.938
Θερμαϊκός ΙΙ.....	15.086	Τζώννυ Τού.....	15.660	Ελεούσα.....	11.441
Ιολκός Λέτζεντ.....	29.991	Τρέανα.....	17.339	Έπος.....	16.247
Ιολκός Λήντερ.....	29.991	Τρέιντ Γκρής.....	30.502	Ευαγγελίστρια.....	10.058
Ιολκός Μπαϊ.....	35.416	Τροπεοφόρος.....	10.763	Ευάγγελος Χ.....	17.308
Ιολκός Χίστορι.....	20.436	Φάνης.....	20.608	Ευριδίκη.....	20.546
Ιωάννης Π.....	35.944	Φόρουμ Κέμιστ.....	26.512	Θείος Κώστας.....	28.021
Ιωάννης Ρ.....	12.772	Φόρουμ Πρίνς.....	18.745	Θεογεννήτωρ.....	65.055
СMB Έμπλεμ.....	12.470	Φόρουμ Πρόντακτ.....	26.512	Ιαπετός.....	54.481
Κανάρης.....	21.667	Χαφνία.....	9.918	Ιάσων.....	17.646
Κάπταιν Γ. Γιαννέλος.....	9.941			Ίλιον.....	8.016
Κάραβος Εξπλόρερ.....	18.073	Σκάφη 77.....	1.446.075	Ισμινέτα.....	8.372
Κερύνια Κυ.....	8.976			Καλλιόπη Τ.....	35.827
Κλέο Μ.....	20.265			Καμάρι.....	57.345
Κορονίς ΙΙ.....	15.043			Καπετάν Ανδρέας Γ.....	16.037
Κόσμαν 1.....	14.186			Κάπταιν Λουκάς.....	19.049
Κόσμαν ΙΙ.....	15.389			Κάπταιν Σαράντης.....	26.301
Κυδωνία.....	9.634			Καρλίτα.....	9.996
Κυρία Αρμάου.....	19.566			Κάση.....	76.873
Λάκυμαν.....	16.225			Κατερίνα Φ.....	19.044
Λάπις.....	8.980			Κέα Εξπλόρερ.....	10.805
Λήντερμαν.....	19.373			Κίγκφισερ.....	12.631
Λόρελεϋ.....	15.407			Κίκα.....	19.451
MSC Φεντερίσια.....	14.384			Κίτσα.....	24.800
Μαρία Σιτινά.....	18.604			Κοράλι.....	10.804
Μπισκάυ Μπαϊ.....	30.639			Κόρυτον.....	17.175
Πέλαγος.....	36.411			Κρεΐν.....	20.355
Πελοπίδας.....	21.666			Κυριάκος Μ.....	19.603
Ποντοκράτης.....	15.881			Λαΐδη Σκάυ.....	83.714
Πρίγκιπος.....	15.285			Λασοδίκη ΙΙ.....	14.171
Προϊκόνησος.....	10.442			Λεϊρμπημ.....	15.276
Προύσσα.....	11.243			Λέντζ.....	6.172
Ριζάλ.....	39.562			Λέρος Κάρεϊτζ.....	17.914
Σάμουελ Φράνσις.....	19.199			Λέων.....	15.382
Σεΐλμαν.....	17.798			Λύρα.....	16.299
Σεντούριον.....	31.262			Μαιρλουά 2.....	30.168
Ση Σόννετ.....	15.688			Μαλιμπού.....	16.849
Σηγκρέϊς ΙΙ.....	38.886			Μάουντ Άθως.....	72.343
Σηλάκ ΙΙΙ.....	15.264			Μαργαρίτα Μ.....	18.892
Σηρεΐντερ.....	19.061			Μαρία Α.....	14.873

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αγαμέμνων Σ. Β.	22.685
Αγκράρι.....	43.806
Αδάμαστος.....	15.191
Αζαλέα.....	15.954
Αης Μάμας.....	9.325
Ακρόνησος.....	14.765
Αλεξάντερ.....	9.964
Άλστερ Στάρ.....	113.287
Άλφα.....	28.640
Άμαμη.....	22.656
Άννα.....	15.111
Απόστολος Ανδρέας 4.....	67.914
Αρεθούσα.....	13.265
Αρόσα.....	17.355
Ασπίς.....	16.378
Αστόρια.....	18.829
Ατλαντίς Α.....	9.195
Βένους.....	14.540
Βηταγκράιν.....	15.683
Βηταλάκ.....	16.334

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

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

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627/8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

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

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

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

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

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

- Τή ΖΩΗ, τή δική σας καί τών εργαζομένων γιά σᾶς.
- Τή ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ σας, όπου καί ἂν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, ἐμπορικά καί ἀναψυχῆς.

Μέ «σωστά» ἀνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή ἐξυπηρέτηση.

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



Afloat and Ashore

LR ensures quality
and reliability –
through ship
classification and
industrial inspection
services

Piraeus: 87, Atki Miaouli, 185 38 Piraeus
Phone: (01) 4291051 (5 lines) Telex: 212244 LRS GR
Fax: (01) 4291050

Thessaloniki: 13, Kountouriotou Street, Thessaloniki
Phone: (31) 512987 Telex: 418622 LRTH GR
Fax: (31) 547701

Μαρία Διαμάντω.....	10.108	Σταβέντο.....	19.276	Ατλαντίς Σκάυ.....	10.625
Μαρία Μ.....	17.327	Στάρ Δέλτα.....	24.573	Αυρηλία.....	14.446
Μαριγούλα Κ.....	30.281	Στέλλα Τίγκας.....	17.894	Βάκης Τ.....	25.232
Μαστρογιώργης Σ.....	20.715	Τάμπον Σηλέιν.....	19.420	Βασίπ.....	12.578
Μαστρογιώργης Β.....	15.498	Τέρν.....	19.735	Βασιλική ΙΙ.....	14.671
Ματθιλάκι.....	21.372	Τηλέμαχος.....	19.166	Βητατζού.....	16.917
Νάβιος Προτέκτωρ.....	64.670	Τήνος 'Αϊλαντ.....	12.376	Γεώργιος.....	14.915
Ναυσικά Μ.....	76.084	Τράστ.....	13.550	Γεώργιος Τ.....	18.170
Ναυτίλος Α.Σ.....	30.340	Τρέιντ Βίζιον.....	23.785	Γιουροφρήντομ.....	12.256
Νέσση.....	50.414	Τρέιντ Γουίλ.....	23.757	Γιωργής Κ.....	29.897
Νικήτας Ρούσσος.....	35.567	Τρέιντ Κάριερ.....	30.746	Γιώργος.....	25.084
Νίκι.....	65.459	Τρέιντ Κουέστ.....	43.867	Γκλόμπαλ Σάν.....	14.756
Νόρθ Σήλντς.....	7.266	Τρέιντ Λάιτ.....	13.567	Γκόλντεν Στάρ Ι.....	9.417
Ντέρμπυ Νόρθ.....	35.764	Τρέιντ Μάστερ.....	13.547	Δέσποινα.....	32.758
Ντίμαν.....	22.297	Τρέιντ Νομάντ.....	43.867	Δημητράκης.....	16.619
Ντόνα Μυρτώ.....	17.355	Τρέιντ Ντέαριγκ.....	79.317	Ευτυχία.....	18.734
Ολεμάρ.....	17.399	Τριάς Γιούνιτυ.....	12.463	Ίσις.....	11.248
Όσαν Τρέιντερ.....	13.631	Φιλία.....	13.690	Καπετάν Π.....	26.290
Ούριος.....	15.291	Φλέαρ.....	16.398	Κάπταιν Νικόλας.....	13.532
Πάλμα.....	15.581	Φόρουμ Ακασάκα.....	20.452	Κέϊπ Νόρθ.....	41.565
Πάνθηρ.....	44.140	Φόρουμ Γουίντ.....	20.214	Κωνσταντίνος Μ.....	14.757
Περικλής Γ.Κ.....	36.914	Φόρουμ Κέηπ.....	52.518	Λέρος Σαν.....	49.217
Πέρλα.....	16.402	Φόρουμ Πάουερ.....	23.104		
Πηλεύς.....	30.930	Φόρουμ Τρέιντερ.....	31.972	Μαρίτσα.....	21.228
Πορφυρίων.....	19.166	Φόρτσουν.....	17.918	Μαυρώτισσα.....	16.623
Πούμα.....	14.675	Φόρτσουν Μπαϊ.....	19.959	Μεξικάνα.....	28.373
Πρόγκρες.....	15.539	Φρήπορτ.....	29.709	Μις Μαρία.....	19.061
Πρωταγόρας.....	19.166	Χαλκιδών.....	9.343	Μπλου Στόουν.....	13.867
Πρωτεύς.....	12.982	Χάντερ.....	18.694	Μπράϊτ Στάρ.....	12.193
Πτολεμαίος.....	19.166	Χάππυμαν.....	30.000	Νεφέλη Ι.....	12.202
Πυθία.....	65.885	Χαράλαμπος Β.....	14.986	Νίκος Καζαντζάκης.....	45.752
Ρέιντζετ.....	14.760	Χαρίκλεια.....	33.267	Νόρδερν Στάρ.....	45.752
Ρίβερ Γουέαρ.....	8.405	Χέρον.....	19.407	Όμερ.....	22.912
Σ. Κοσμάς Αιτωλός.....	30.778	Χίος Ντέστινι.....	10.194	Παναγιώτης Α. Περιβο- λιότης.....	41.961
Σάουθ Γουίντ.....	12.498	Χίος Φόρτσουν.....	13.437	Παντάνασσα.....	16.128
Σάρα Μπέτσερ.....	14.095	Χώκ.....	19.451	Πράϊμ.....	10.469
Σενσεϊ.....	18.837			Πρίαμος.....	30.890
Σεντόσα.....	15.784	Σκάφη 160.....	3.808.940	Προσπέριτυ Χ.....	18.525
Ση Κόνσερτ.....	18.124			Ράβεν.....	9.646
Ση Μιούζ.....	18.174			Ράφοντυ.....	11.758
Σημπάλκ.....	33.073			Σ.Β. Εξι.....	13.546
Σημπή.....	29.827			Σαν Τζών Ι.....	11.122
Σημπόνι.....	32.971			Σανράϊζ.....	13.575
Σιντιούτυ ΙΙ.....	18.373			Ση Εσκουάϊρ.....	11.413
Σημπρίνσες ΙΙ.....	16.432			Ση Σπίριτ.....	48.685
Σητζού.....	16.819			Σημαίντ.....	11.188
Σητσάμπιον.....	16.095			Σημπός.....	33.328
Σηφάλκον.....	31.228			Σησόνγκ.....	17.571
Σηχάππυ.....	14.353			Σπέτσαι.....	34.054
Σηχάρμονυ.....	17.129			Σπυρίδων Χ.....	17.878
Σηχόουπ ΙΙ.....	15.275			Σπύρος Β.....	11.870
Σίλβερ Γκλόρυ.....	12.440			Σταμίνα.....	13.942
Σίλβερ Ντίγκνιτυ.....	28.266			Στόρκ.....	15.265
Σμύρνα.....	20.712			Τζέμινι.....	28.415
Σουπερίτας.....	20.538			Τρεμπιζόντ.....	48.501

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αγγελική Δ.....	18.634
Αγία Ελεούσα.....	22.401
Άγιαξ.....	73.652
Αης Νικόλας.....	10.373
Άϊβορυ.....	19.747
Αϊρον Άδωνις.....	50.817
Ανδρία.....	30.572
Άντριου Η.....	16.258
Άπτερα.....	23.597
Αργώ.....	11.041

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

Στη Γλυφάδα επί της Κεντρικής Λεωφόρου, ακίνητο επιφάνειας 1.000 τετρ. μέτρων με υπόγειο 250 τετρ. μέτρων επί οικοπέδου 680 τετρ. μέτρων.

Δυνατότητες διαρρύθμισης εσωτερικών χώρων βάσει των απαιτήσεων νέας χρήσης του.

Σοβαρές προτάσεις τηλ.: 8071 743 ή φάξ: 4123 336

Σκάφη 64..... 1.438.469

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αθήνιαν Θεόδωρος.....	18.500
Αθήνιαν Μπιούτυ.....	18.509

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αθήνιαν Τσάρμ.....	18.509
Αθήνιαν Φιντέλιτ.....	18.350
Σκάφη 4.....	73.868

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αθήνιαν Βικτωρ.....	18.495
Αθήνιαν Ξενοφών.....	18.500
Αθήνιαν Ολύμπικς.....	18.495
Αθήνιαν Χάρμον.....	17.485
Ευβοϊκός.....	68.783
Κάπταιν Ξ. Κυριακού.....	1.800
Κάστωρ.....	19.459
Σκάφη 7.....	163.017

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Άγιος Βλασσίου VI.....	17.355

Αίας.....	122.936
Αιτωλικός.....	64.820
Αμερικαν Ένερτζυ.....	10.641
Βεμαϊλ V.....	2.913
Βέντσιουρερ.....	17.890
Γουϊστντομ.....	106.266
Γουόρντ Ναβικέϊτορ.....	2.219
Εμεράλντ.....	10.150
Ετέρνιτ.....	129.216
Ζαφείρι.....	176.008
Κύπρος Γκλόρυ.....	17.875
Μοράντο.....	16.890
Μπάλι Σαν.....	15.470
Μπλούτανκ Αντβέτσο- ροϋς.....	6.764
Μπλούτανκ Λάνσερ.....	5.105
Μπλούτανκ Τρέιντερ.....	2.998
Μπλούτανκ Φάϊτερ.....	4.706
Μπρίλλιαντ.....	17.980
Νέδι I.....	39.018
Νόβελτ.....	117.718
Ντόλσε.....	113.778
Ορεμπάε.....	39.656
Πίβοτ.....	109.979
Σαϊντ Έλεν.....	25.765
Σίλβερ Χόλτ.....	17.645
Σίλβερ Χόρν.....	17.645
Τσάριος.....	47.133

Χούντα.....	139.421
Σκάφη 29.....	1.509.960

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αρμονία.....	30.647
Γουώρθ.....	39.042
Ελεάνα.....	1.976
Κίγκ Αλεξάντερ.....	46.690
Κούην Εύη.....	52.519
Λήντερσιπ.....	52.075
Μπάτερφλαϋ.....	44.860
Μπλούτανκ Στάρλετ.....	1.991
Μπρήντεν.....	41.524
Μπριτζιτ.....	6.789
Πελοπίδας V.....	104.253
Πέντουλας.....	41.521
Ρόουζ Ντάλλια.....	37.625
Σάββας II.....	39.695
Σάϊνγκ Στάρ.....	128.929
Σηβίνα.....	18.224
Σηπούρχα.....	18.224
Σουπερνάλ.....	103.508
Σκάφη 18.....	811.092

ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-81.....	3	τ.γκρός	33.341
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1972-76.....	5	»	59.616
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1971.....	1	»	9.716
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92.....	13	»	319.418
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-81.....	13	»	319.418
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1972-76.....	17	»	392.106
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1971.....	12	»	392.199
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92.....	4	»	157.942
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-81.....	5	»	216.620
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1972-76.....	20	»	1.321.677
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1971.....	7	»	388.401

Σύνολο σκάφη.....	112	»	4.248.213
-------------------	-----	---	-----------

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Θαλασσινή Μάνα.....	11.003
Κεν Γκέιλ.....	11.929
Ρίο Βέντσουρ.....	10.409
Σκάφη 3.....	33.341

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Απολλωνία V.....	4.869

Ελίνα.....	8.788
Μπραζιλαν Σκάυ.....	31.861
Ωρόρα Ντάϊμοντ.....	7.049
Ωρόρα Τζέμ.....	7.049
Σκάφη 5.....	59.616

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Θερμοκρασίας, Υγρασίας, Πίεσης,
Πεχά, Στροφών, Στάθμης, Ροής,
Αγωγιμότητας, Καυσασερίων, Βάρους,
Ταχύτητας ανέμου, Φωτισμού

SIGMA HELLAS LTD.

Φιλωνος 98β, Πειραιας 185 36
Τηλ. 4137923, 4180167. Fax 4519020

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Ρέϊνμποου Στάρ.....	9.716
Σκάφος 1.....	9.716

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αλφειός.....	35.209
Αργολίς.....	32.224
Γκόλντεν Φάλκον.....	24.843

Γουόρλντ Γιουτίλιτυ.....	24.500
Γουόρλντ Εμπάιρ.....	28.268
Μίλητος.....	32.506
Μυρίνα.....	32.506
Ουάιτ Ρόουζ.....	13.852
Παντίας.....	21.426
Πασίφικ Όσεαν.....	22.100
Σεβαστάκι.....	12.811
Σηστάρ ΙΙ.....	218.173
Τζώρτζ Λύρας.....	21.000
Σκάφη 13.....	319.418

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αλφειός.....	30.747
Ατλάντικ Πράιντ.....	38.467
Επτάλοφος.....	39.814
Ευλιμένη.....	29.875
Ευνίκη.....	29.875
Ζάρα.....	16.366
Ήβη.....	16.379
Ήρα.....	16.930
Ίστρια.....	31.000
Κεν Άιλαντ.....	9.909
Κεν Ρούμπι.....	11.686
Κεν Σάν.....	11.956
Κεν Σπάνκερ.....	12.965
Κόνπολις.....	39.814
Νιού Μούν.....	12.876
Νιούτον.....	10.579
Σουέρτε.....	33.408
Σκάφη 17.....	392.106

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αίλσα.....	16.235
Άκρον.....	67.201
Άλαλινχορν.....	18.724
Αουκ.....	35.354
Άτλας Πράιντ.....	112.306
Γιουροπήγας.....	14.315
Γκλόμπαλ Μακάτσα.....	30.450
Γκόλντεν Στάρ.....	12.291
Έλμπελλα IV.....	23.980
Ίναχος.....	25.045

Ισμένιος.....	25.035
Κάλλιαν Σ.....	18.695
Κορνήλιος.....	35.014
Κωνσταντίνος.....	51.403
Μάδερ Ερόικ.....	34.745
Μαρίκα 7.....	81.263
Μιστράλ.....	39.050
Νάντελχορν.....	18.723
Ποντιακή Δόξα.....	16.268
Πόντος.....	35.840
Σηφέαρερ.....	29.763
Στράλχορν.....	31.725
Τρέιντ Αμπάσσαντορ.....	18.953
Τρέιντ Εντέαβορ.....	50.849
Τρέιντ Φόρτιτουντ.....	113.950

Σκάφη 25..... 957.177

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Γιουρόπα.....	54.610
Γκλόμπαλ Λίγκ.....	54.996
Γρυπαρίων.....	37.115
Εντερπράιζ.....	35.487
Καπετάν Γιωργής.....	31.584
Νίκκο Στάρ.....	29.198
Ντόνα Λούλα.....	17.335
Πόρος.....	20.670
Πριναρίτης.....	10.339
Τάεσχορν.....	18.736
Τσάμπιον.....	52.765
Τσόκο Στάρ.....	29.344
Σκάφη 12.....	392.199

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Μπόου Μαρίνερ.....	22.587
Νίσυρος.....	81.400
Πρόδικος.....	26.996
Πρωτεύς.....	26.959
Σκάφη 4.....	157.942

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Βένους V.....	42.048
Κόνδωρ.....	26.976
Μετώρα.....	43.857
Μέτσοβορ.....	43.857
Ολύμπικ Στάρ.....	59.882
Σκάφη 5.....	216.620

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αιτζήαν Σαν.....	60.930
Αναξ.....	122.296
Άνδρος Χρυσή.....	129.796
Άξων.....	98.905
Αράμπιαν Σή.....	118.197
Ασπίλος.....	56.003
Έλλεσποντ Άρντεντ.....	51.227
Έλλεσποντ Άρροου.....	44.396
Έλλεσποντ Άρστερ.....	59.353
Έλλεσποντ Καρέϊτζ.....	45.000
Έλλεσποντ Ντίγκνιτυ.....	44.589
Έλλεσποντ Σερένιτυ.....	39.995
Έλλεσποντ Τενασιτυ.....	43.441
Έλλεσποντ Χόουπ.....	51.501
Κατερίνα Π.....	17.218
Μονεμβασία.....	61.183
Πολυξένη Κ.....	60.937
Πράιμ Γιούνιτυ.....	44.989
Χαβάϊαν Μόναρκ.....	44.699
Χάρμου.....	126.392
Σκάφη 20.....	1.321.677

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Έλλεσποντ Ένερτζυ.....	47.344
Έλλεσποντ Φαίθ.....	41.965
Κοννέκτικατ.....	101.438
Νόρδερν Ντάνσερ.....	62.357
Πηνελόπη.....	25.503
Ροζαλίντ.....	38.714
Ση Πάουερ.....	71.080
Σκάφη 7.....	388.401

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832288 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1982-92.....	5	τ.γκρός	34.194
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-81.....	8	»	69.889
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1972-76.....	24	»	164.730
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1971.....	36	»	209.598
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92.....	8	»	170.913
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-81.....	14	»	210.209
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1972-76.....	26	»	551.932
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1971.....	28	»	468.371
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92.....	11	»	224.748
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-81.....	14	»	61.899
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1972-76.....	12	»	390.032
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1971.....	25	»	277.700

Σύνολο σκάφη..... 211 » 2.834.215

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Σίλβερ Ντρήμ.....	13.911
Φρίο Ελλένικ.....	4.999
Φρίο Κανάρις.....	4.999
Φρίο Μαραθών.....	5.286
Φρίο Ναρούτο.....	4.999
Σκάφη 5.....	34.194

Όλγα Μ.....	1.985
Πέργαμος.....	4.551
Πράϊμ Βίκτορυ.....	1.596
Πράϊμ Βίζιον.....	1.599
Προσπέριτυ.....	11.383
Προφήτης Ηλίας.....	5.071
Στόρμι Άννι.....	12.376
Τζιόβι.....	3.531
Φρίο Αλάσκα.....	1.756
Φρίο Καρίμπικ.....	3.699
Φρίο Ολύμπικ.....	2.987
Φρίο Οσεάνικ.....	3.563
Χάππινες ΙΙ.....	13.687
Ωρόρα Κοράλ.....	6.744

Σκάφη 24..... 164.730

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Άδωνις.....	9.833
Αναστασία ΙΙ.....	4.713
Άμπαν ΙΙ.....	11.559
Γουαδελούπη Ι.....	11.503
Ζερβός.....	9.123
Στέλλα Φ.....	9.112
Φρίο Γαλικία.....	6.680
Ωρόρα Τζέιντ.....	7.366
Σκάφη 8.....	69.889

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αιτζήαν Ρήφερ.....	9.710
Αλέγκρε.....	8.896
Βαλπαράϊζο Ρήφερ.....	5.881
Δημήτρης Ν.....	6.614
Ελευθερία Κ.....	11.804
Κίναρος V.....	10.053
Κλέλια.....	10.982
Κώς.....	8.936
Ν. Μερσίνη.....	8.558
Ντίγκνιτυ.....	8.768

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αβάντι.....	9.132
Αγιος Νικόλαος.....	5.997
Αθανάσιος Δ.....	4.507
Αλιμος Ι.....	3.056
Ατλάντικ.....	1.804
Βλαχέρνα Μπρήζ.....	12.360
Γαλάζιο Κύμα.....	4.085
Γουαϊνβ Κρέστ.....	9.067
Διαμαντής Π.....	9.048
Διόσκουροι.....	2.547
Εύδηλος.....	1.220
Ηρακλής.....	2.875
Ιταζάι Ρήφερ.....	7.995
Κανάριαν Ρήφερ.....	1.658
Κιούγκα Τσέφ.....	1.572
Κότυ Ι.....	2.635
Λέτζεντ.....	3.864
Λιπαρίτ Μπαίη.....	8.766
Μαρ Κούριερ.....	9.101
Μήλος Λ.....	8.501
Μπολερό Ρήφερ.....	9.504
Μπουένος Αϊρες.....	9.603
Μύκονος V.....	8.981
Ολύμπιος Απόλλων.....	1.098
Πηνελόπη Ι.....	3.044

Ρέα.....	8.825
Σητεία Μπαίη.....	11.069
Σπάρτα.....	1.595
Τζώρτζ Ν.....	5.406
Φρίο Αδριατικά.....	8.034
Φρίο Αιτζήαν.....	9.342
Φρίο Αντάρκτικ.....	8.065
Φρίο Άρκτικ.....	1.971
Φρίο Άφρικα.....	1.568
Φρίο Μεξικό.....	5.537
Χίος Φαίηθ.....	6.166
Σκάφη 36.....	209.598

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Γκόλντεν Κόνδωρ.....	24.843
Γκόλντεν Μιζουσίμα.....	24.850
Γκόλντεν Πρίνς.....	21.193
Γκόλντεν Τρίνιτυ.....	21.193
Εσμεράλντα Ι.....	22.629
Νικόλας.....	24.843
Ολύμπικ Μέντωρ.....	17.879
Πηνελόπη ΙΙ.....	13.483
Σκάφη 8.....	170.913

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αλεξάντερς Ντέαριγκ.....	14.856
Αχιλλεύς.....	17.656
Γκόλντεν Τέννου.....	14.531
Γκόλντεν Τσάλλεντζερ.....	13.005
Γκόλντεν Φόρτσουν.....	11.733
Γκόλντεν Χόουπ Ι.....	14.531
Γκούτ Παλ.....	21.737
Εύπο Αγεός.....	13.035
Εύπο Αγκνίκ.....	15.356
Εύπο Άγκσα.....	15.355
Κρίσσα.....	12.784

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

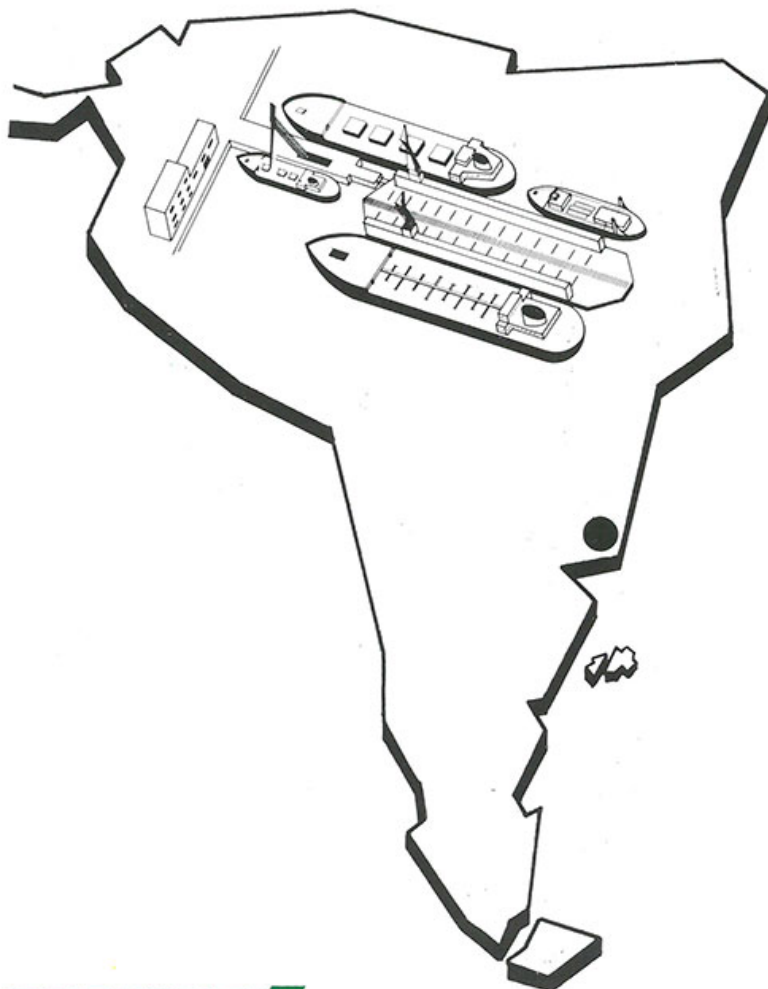
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY
TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.
Tel.: 4290810 (10 lines) Tlx.: 212051/212670 STAR GR
Cbl: TSAKOSHIP PIRAEUS
Fax: 4290853

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,
Tel.: 4221956 - 4221964
Fax: 4224328 - 4224332
Tlx.: 212282 SSRS

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,
Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.



ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

41 ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ 17.000 ΕΩΣ 70.000 D.W.T.

3 ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ B/C CAPE SIZE 161.000 D.W.T.

ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΣΤΑ ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ

- ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
- ΣΥΝΕΧΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ
- ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΙΣΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ
- ΓΡΗΓΟΡΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗΝ ΙΕΡΑΡΧΙΑ
- ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΜΙΣΘΟ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ
- ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΚΑΙ ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ
- ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΙΑΤΡΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ
- ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ.

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25, 185-35 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 4224500

TELEX: 213037, 212567 ANGE GR

FAX: 4224819, 4224803

Κυκλάδες.....	16.600
Νταυνάμικ.....	16.432
Χρυσοβαλάντου Γκρέις..	12.598
Σκάφη 14.....	210.209

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αγιογαλουσένα.....	14.777
Αλκυονίς.....	30.277
Αντώνης Π. Λεμός.....	15.934
Αρκαδία Ι.....	89.566
Αττικός.....	16.366
Γιούνιτι 1.....	58.821
Γκόλντεν Παναγία.....	13.027
Γκόλντεν Σιμίζου.....	13.024
Γκόλντεν Τσάριος.....	12.959
Γκόλντεν Χοράϊζον.....	13.036
Έλενα V.....	20.713
Εύπο Αγκνάρ.....	9.651
Ιωάννα Κ.....	15.608
Καμέλια.....	19.476
Κίγκ Σέιλντ.....	20.486
Κλεάνθης.....	15.756
Νιούκαστλ Σίτυ.....	10.089
Νόρθ Στάρ.....	16.402
Πήγασος.....	15.798
Πόλλουξ Ι.....	14.741
Ρούμπι Ι.....	22.626
Σάμτζων Μαρίνερ.....	29.068
Σαν ΙΙ.....	14.523
Σάουθ Άϊλαντ.....	12.322
Σολ.....	22.126
Χίος Τσάρμ.....	14.760
Σκάφη 26.....	551.932

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αγία Μαρκέλλα.....	17.180
Αϊντήαλ Γκάβελ.....	22.181
Αλκμίνη Α.....	20.819
Ανδρέας Ν. Χατζηκυριά- κος.....	3.826
Βητασκάυ.....	12.222
Γκλόμπαλ Σήχορς.....	16.815
Γκόλντεν Κράουν.....	1.2959
Ελπίδα.....	15.723
Έρλυ Στάρ.....	12.916
Ερύθριανη.....	19.044

Ζεύς Ι.....	17.447
Λάκυ Γκρήκ.....	8.648
Λίμπεξελ.....	17.872
Ορσόλα Β.....	35.284
Όσεαν Βόϊς.....	11.434
Προγκρέσιβ.....	10.722
Προμηθεύς.....	9.626
Ρόκκο Σαν.....	71.877
Σάντρα Κ.....	11.329
Σημπάλκ Ι.....	9.812
Σημπάλκ ΙΙ.....	3.472
Σημπάλκ ΙΙΙ.....	5.699
Φλάγκ Δέσποινα.....	15.621
Φλάγκ Μυρσινίδη.....	37.310
Φλάγκ Τίνα.....	13.580
Φόρτσιουνέιτ.....	10.735
Χόουπ ΙΙ.....	15.404
Χριστίνα Σ.....	9.170
Σκάφη 28.....	468.371

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Γκάζ Νορντση.....	23.508
Γκά Φαρήστ.....	8.903
Κόμπε Τζ.....	4.433
Κόρδερν Ναβιγκέιτορ.....	2.469
Ολύμπικ Φαίηθ.....	81.400
Σάουθερν Ναβιγκέιτορ.....	3.793
Στέινλες Γκόβενορ.....	4.710
Στέινλες Λήντερ.....	4.711
Στέινλες Μαρίνερ.....	4.711
Στέινλες Σέιλντ.....	4.710
Σκάφη 11.....	224.748

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αναξ Πούμα.....	2.856
Γκάζ Κορέλ.....	5.640
Γκάζ Μαρμάρια.....	3.040
Γκάζ Μείτσορ.....	13.760
Γκάζ Πασίφικ.....	4.764
Γκάζ Ρεντσή.....	3.040
Γκάζ Φιντέλιτυ.....	2.635
Θήτα Ίκαρος.....	995
Κάπταιν Λουκάς ΙΙΙ.....	4.397
Οτάρου 1.....	3.818
Στέινλες Έμπερορ.....	3.405
Στέινλες Κομμάντερ.....	4.656
Στέινλες Σαμπόρτερ.....	3.627

Χέγκ.....	5.266
Σκάφη 14.....	61.899

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1072-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Έλλεσποντ Προσπέριτυ.....	42.813
Έλλεσποντ Σπίριτ.....	52.321
Θήτα Άλτας.....	20.322
Θήτα Μινέρβα.....	4.937
Θήτα Μιστράλ.....	1.272
Ιόνιαν Τσάλλεντζερ.....	17.697
Καρνά.....	15.028
Κίγκ Μινως.....	55.878
Μάττερχορν.....	106.718
Τρέιντ Ρηζόλφ.....	25.394
Φαέθων.....	1.954
Χαβάϊαν Κίγκ.....	44.698
Σκάφη 12.....	390.032

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Βάϊν.....	13.408
Γκάζ Αδριατική.....	1.973
Γκάζ Αιτζίαν.....	6.482
Γκάζ Γιβραλτάρ.....	3.311
Γκάζ Κασπίαν.....	3.476
Γκάζ Σαππλάϊερ.....	24.696
Γκάζ Τσάννελ.....	7.992
Δελφοί.....	11.841
Δίμινι Στάρ.....	6.785
Ελ Μιούρα.....	2.445
Θήτα Αίωλος.....	1.887
Κρήτη Ρόκ.....	26.621
Κύδων.....	15.522
Μαριγκόλντ.....	17.487
Μαριμπράς.....	28.986
Μίνι Λίλυ.....	1.781
Πάρος.....	1.871
Στάρ Μπήκον.....	71.080
Στέινλες Κίγκ.....	1.586
Στέινλες Κουήν.....	2.940
Στέινλες Λαϊόδη.....	999
Στέινλες Ντιούκ.....	6.183
Στέινλες Ορκάγκερ.....	12.098
Στέινλες Πρίνσεζ.....	1.453
Χεμ Γιούνιτυ.....	4.697
Σκάφη 25.....	277.700



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

ΜΑΛΤΑΣ

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-81.....	12	τ.γκρὸς	73.291
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1972-76.....	19	»	149.886
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1971.....	28	»	174.258
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92.....	3	»	54.614
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-81.....	15	»	257.879
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1972-76.....	37	»	859.443
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1971.....	43	»	885.769
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-81.....	3	»	94.996
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1972-76.....	28	»	582.682
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1971.....	19	»	375.259
Σύνολο σκάφη.....	207	»	3.508.077

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρὸς
Ανεζίνα.....	6.597
Ανθένορ Εξπρές.....	1.123
Απολλωνία Νομπίλιτ.....	3.827
Άρμα.....	9.387
Γιούκον.....	1.064
Ευανθία.....	9.448
Νέπτον Τράιντεντ.....	1.592
Νηρέυς.....	9.577
Περσεύς.....	9.577
Πορταίτισσα.....	8.767
Ταύγετος.....	8.957
Τζοζέφα.....	3.375
Σκάφη 12.....	73.291

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρὸς
Αγία Μαρίνα.....	6.242
Άγιος Σπυρίδων.....	11.281
Ακουάριους.....	9.943
Άλκιστις.....	5.150
Αντζέλικα.....	11.461
Απολλωνία Μπόντ.....	1.581
Βιρτζίνια.....	8.958
Λάρκ.....	9.599
Λίνκ.....	9.090
Μάρτιν.....	9.067
Μέγα Γιούνιον.....	9.250
Μέγα Λάκ.....	8.945
Μέγα Μπρήζ.....	8.681
Μέγα Ρίο.....	8.788
Μπραζίλια Ρήφερ.....	7.563
Νέπτον Βαρκελώνη.....	2.226
Παναγιώτης.....	3.759
Πολυξένη.....	9.481
Τροπεοφόρος.....	8.826
Σκάφη 19.....	149.886

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρὸς
Αγγελική Κ.....	1.594
Αμαλία.....	1.924
Απολλωνία Μπάννερ.....	1.520
Βένους.....	1.516
Βιρτζίνια.....	9.099
Γεώργιος Μ.....	8.868
Γιονάιτεντ Γκλόρυ.....	10.152
Ευστράτιος Γ.....	10.204
Θάλλεια.....	10.152
Κοπακαμπάνα Ρήφερ.....	8.201
Λαίδη Ανέτα.....	2.990
Μέγα Στάρ.....	11.298
Μοντεβιδέο Ρήφερ.....	4.971
Ναντίν.....	1.498
Νέπτον Σαν.....	1.518
Ντίγκνιτ V.....	8.813
Ντίππαχ.....	9.522
Όσιρις I.....	5.480
Ουρανία.....	9.627
Παυλίνα.....	9.907
Πέτρος Η.....	1.419
Ράνια.....	1.599
Ρέα Ση.....	2.995
Ρήφερ Τούρμπο.....	8.021
Στόρκ.....	9.609
Τζάντ.....	1.498
Τόμ Κατ.....	11.020
Φιντέλιτ.....	9.243
Σκάφη 28.....	174.258

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρὸς
Αλέξης.....	15.904
Ασπιδοφόρος.....	20.537
Σημόναρκ.....	18.173
Σκάφη 3.....	54.614

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρὸς
Αλεξάντερς Αμπίλιτ.....	14.162
Αλεξάντερς Γιούνιτ.....	16.767
Ανατολή.....	15.355
Ελλίνα III.....	14.274
Κάπταινγιάννης Λ.....	14.349
Κοράλ.....	15.397
Λυκαβητός.....	9.247
Μπελούγκα.....	14.886
Πάνορμος Σ.....	17.807
Πέργαμος.....	11.431
Σημάτζικ II.....	14.275
Σημιούζικ II.....	14.275
Σηπέις.....	15.225
Σηράιντερ.....	30.370
Υπάνεμα.....	40.059
Σκάφη 15.....	257.879

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρὸς
Αγία Θαλασσινή.....	52.448
Άγιος Νεκτάριος.....	16.773
Άγιος Ραφαήλ.....	9.689
Άγιος Χαράλαμπος.....	15.478
Άλγκα.....	16.134
Αλεξάντερς Όαθ.....	14.243
Αμόλυντος.....	43.243
Άνδρος Αντάρες.....	115.135
Αξιονεστίν.....	14.591
Άρχων.....	16.349
Γιάννης.....	11.049
Γκλόμπαλ Τζαϊν.....	15.438
Δάμων.....	20.712
Ελευθερώτρια.....	17.510
Εξόνη.....	15.871
Εξπλόρερ.....	10.074
Κάπρικον 1.....	14.969
Λασσία.....	16.191
Λεβάντες.....	27.833
Λήντερ Α.....	15.208

Μακεδών.....	31.427
Μαντράκι.....	13.993
Μαρίλια Α.....	19.928
Μάριος.....	10.526
Παλιέρ.....	35.101
Περίανδρος.....	16.249
Πεντάντορ.....	14.963
Πρωτόκλητος.....	60.998
Ρέα.....	30.930
Ρομίνα.....	9.702
Ση Κίγκ.....	16.018
Σηγκάρντιαν.....	30.343
Σηλίνκ.....	18.963
Σηφάιτερ.....	18.794
Φλέτσα.....	18.907
Χριστίνα ΙΙ.....	14.868
Ωρόρα.....	17.674
Σκάφη 37.....	859.443

Μαρία Δ.....	16.587
Μαρίνα.....	18.628
Μιλάγκρο.....	19.921
Μίλτα.....	20.001
Μπέλλα.....	23.919
Μπλού Ση.....	23.919
Μπλού Σκάυ.....	15.954
Ντίμι.....	11.689
Όσσαν Γρ.....	13.459
Σ.Β. Επτά.....	20.002
Σάουθ Στάρ.....	43.867
Ση Ήγκλ.....	14.674
Σηβένους.....	19.847
Σημπρήζ Ουάν.....	11.005
Σκύρος.....	19.920
Φλάιγκ Φάλκον.....	24.956
Φρή Πάουερ.....	15.809
Φρή Πίς.....	15.688
Φρή Πρόγκρες.....	15.688
Χάρμονυ Ι.....	12.348

Πράιμ Νόμπλ.....	1.966
Πράιμ Ντιούτυ.....	30.369
Σαίντ Νικόλας ΙΙ.....	25.765
Ση Όαθ.....	16.277
Σηκάπτειν.....	18.204
Σηκρός.....	20.704
Σηλαίδη.....	17.659
Σημπόρν.....	17.798
Σημπρέιβρυ.....	17.795
Σηπράιντ ΙΙ.....	18.631
Σηπρόμις.....	17.777
Σηράμπλερ.....	17.310
Σησκούτ.....	42.619
Σητάνκ.....	18.661
Σητρέϊντερ ΙΙ.....	15.285
Σηφόρτσουν.....	17.659
Σηφρέντ.....	20.812
Σκαυλάιν.....	17.466
Τζιοβάννα.....	18.204
Χρήστος.....	3.668

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αλ Ταϊφ.....	24.956
Αλεξάντερς Καρέιτζ.....	12.578
Αλίντα.....	19.375
Ανέμη.....	24.876
Άννα Α.....	14.500
Αποστόλης.....	11.055
Άστρον.....	14.691
Άφθορος.....	38.780
Βένους Τ.....	16.224
Γουόρντ Ντιούετ.....	56.800
Δαλάκι.....	16.229
Δημήτριος Γ.Ρ.....	19.644
Ελένη Μ.....	19.344
Ελλη Μ.....	12.387
Ερατίνι.....	14.569
Ευρυάλη.....	16.229
Θεοτόκος.....	55.032
Ιόνιαν Κίγκ.....	16.588
Καπετάν Αλέξανδρος.....	16.098
Καπετάν Μ.....	23.950
Κίμωλος ΙΙΙ.....	6.995
Λινάρδος.....	51.072
Λίσσος.....	13.881

Σκάφη 43..... 885.769

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Γκουντέρμες.....	18.017
Εκουέιτορ.....	58.336
Σόνια.....	18.643
Σκάφη 3.....	94.996

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1972-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Αποχερον.....	17.977
Βόγιατζερ Ι.....	1.999
Γαρδένια.....	17.309
Θεά Τύχη.....	3.662
Κάπρικον.....	17.246
Κοσμάς Α.....	15.994
Μαυκόπ.....	18.021
Νταυνάμικ.....	105.845

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1971

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός
Άνδρος.....	7.950
Αύρα.....	1.848
Αυρηλία.....	10.973
Δίμινι Ήγκλ.....	1.817
Θεομάνα.....	26.174
Κατερίνα Π.....	38.878
Κωνσταντίνος Δ.....	10.814
Λάρνακα.....	22.046
Λεμάνια.....	2.656
Λούντα.....	41.477
Μύκονος.....	7.950
Πριμαβέρα.....	40.675
Σέριφος.....	1.598
Σηβέντσουρ.....	14.130
Σίλβερ Ένερτζυ.....	80.824
Ταλούσια.....	10.064
Τιτάνικ.....	15.090
Φλαμίγκο Ι.....	12.636
Φρήμαν.....	26.759
Σκάφη 19.....	375.259

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

Ακολουθεί συνοπτική ανάλυση του περιορισμένου αριθμού ελληνόκτητων πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα υπόλοιπα 11 ξένα νηολόγια:

ΜΠΑΧΑΜΑΣ

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-81.....	10	τ.γκρός	89.380
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1972-76.....	10	»	80.768
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1971.....	5	»	27.188
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92.....	3	»	53.273
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-81.....	13	»	248.952
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1972-76.....	10	»	347.179
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1971.....	2	»	23.006
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-81.....	2	»	244.089
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1972-76.....	8	»	623.985
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1971.....	1	»	45.962
Σύνολο σκάφη.....	64	»	1.783.782

ΟΝΔΟΥΡΑΣ

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-81.....	1	τ.γκρός	5.868
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1972-76.....	1	»	2.144
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1971.....	10	»	20.306
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1971.....	3	»	4.932
Σύνολο σκάφη.....	15	»	33.250

ΛΙΒΑΝΟΣ

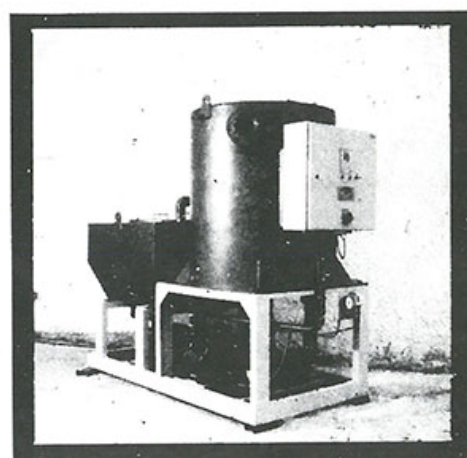
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1972-76.....	1	τ.γκρός	11.171
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1971.....	2	»	22.328
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1971.....	2	»	22.560
Σύνολο σκάφη.....	5	»	56.059

TRITON SEWAGE TREATMENT PLANT

- According to regulations Annex IV MARPOL 73/78
- Tested and certified by M.S.I./GREEK MINISTRY OF MERCANTILE MARINE according to IMO res. MEPC 2 (VI) and USCG rules title 33/part No. 159 C.F.R.
- Provide Sanitary service from 18 up to 2.500 persons/ day, depending on model and ship's toilet type (Gravity system-vacuum etc.)
- Provide the following advantages:
 - Compact size
 - Light weight and volume
 - Easy to install
 - Fully automatic and reliable operation
 - Prompt delivery
 - Little maintenance

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING LTD.
DERVENAKION & MESOLOGIOU 39 Str., 185 45 PIRAEUS

Phone: (01) 463 7034 — Fax: (01) 461 7423
Telex: 21 1363 POLY GR.



ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1982-92.....	3	τ.γκρός	32.437
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-81.....	4	»	31.310
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1972-76.....	1	»	8.831
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1971.....	2	»	17.889
Σύνολο σκάφη.....	10		90.467

Ν. ΜΑΡΣΑΛΛ

Μπάлк κάρριερς ναυπηγήσεως 1972-76.....	3	τ.γκρός	256.846
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-81.....	1	»	173.086
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1972-76.....	5	»	874.047
Σύνολο σκάφη.....	9		1.303.979

ΑΓΓΛΙΚΗ

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1982-92.....	1	τ.γκρός	1.905
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-81.....	1	»	1.747
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92.....	2	»	73.730
Σύνολο σκάφη.....	4		77.382

Ν. ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1972-76.....	2	τ.γκρός	32.442
Σύνολο σκάφη.....	2		32.442

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ

Μπάлк κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1971.....	1	τ.γκρός	39.869
Σύνολο σκάφη.....	1		39.869

ΜΑΥΡΙΚΙΟΣ

Μπάлк κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1971.....	1	τ.γκρός	15.907
Σύνολο σκάφη.....	1		15.907

ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1972-76.....	2	τ.γκρός	7.449
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1971.....	4	»	7.464
Μπάлк κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-81.....	1	»	10.688
Μπάлк κάρριερς ναυπηγήσεως 1972-76.....	2	»	34.737
Μπάлк κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1971.....	3	»	39.946
Σύνολο σκάφη.....	12	«	100.284

ΚΕΎΛΑΝΗ

Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1971.....	1	τ.γκρός	1.252
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1972-76.....	1	»	2.934
Σύνολο σκάφη.....	2		4.186

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΜΙΣΘΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟ ΔΟΓΜΑ ΤΟΥ «ACT OF STATE»

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΤΡΑΤΑΚΗ

Όπως αναμφίβολα γνωρίζουν οι εφοπλιστές των οποίων τα καράβια επισκέπονται Αμερικανικά λιμάνια, οι αλλοδαποί ναυτικοί (καθώς και οι Αμερικανοί συνάδελφοί τους) δικαιούνται ημερομίσθια δύο ημερών ως ποινή για κάθε ημέρα αδικαιολόγητης καθυστέρησης των δεδουλευμένων ημερομισθίων τους (κώδικας ΗΠΑ 46 παρ. 10313). Αυτός ο νόμος πρωτοψηφίστηκε από το Κογκρέσσο πριν αρκετές δεκαετίες, με σκοπό να προστατεύσει τους ναυτικούς από ασυνείδητους πλοιοκτήτες, που συχνά αρνούνταν να πληρώσουν το πλήρωμά τους έως ότου μπορέσουν να διαπραγματευθούν πολύ χαμηλότερα ποσά από αυτά που πράγματι δικαιούνταν οι ναυτικοί, όσον αφορά αμφισβητούμενες υπερωρίες και απαιτήσεις ακόμη και για τον βασικό μισθό. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι, προτού αρχίσουν να δρουν τα εργατικά σωματεία, οι ναυτικοί βρίσκονταν εξ ανάγκης στο έλεος των εργοδοτών τους, οι οποίοι συχνά αγνοούσαν ή καταπατούσαν τα δικαιώματά τους. Επομένως, ο νόμος που επέβαλε την καταβολή ημερομισθίων δύο ημερών ως ποινή για κάθε ημέρα καθυστέρησης είχε ως σκοπό να παράσχει κάποια προστασία στους Αμερικανούς, αργότερα δε και στους αλλοδαπούς ναυτικούς, σε μία περίοδο που η διαπραγματευτική τους δύναμη σχετικά με τη διαπραγματευτική δύναμη των εργοδοτών τους, ήταν κάθε άλλο παρά ίση. Όπως διερμήνευσε κάποιο δικαστήριο πριν μερικά χρόνια, «ο σκοπός του Νόμου

Ο κ. Χρήστος Στρατάκης είναι εταίρος και διευθυντικό στέλεχος στη δικηγορική εταιρία Poles, Tublin, Patsides & Stratakis με έδρα τη Νέα Υόρκη και ασκεί τη δικηγορία στη Νέα Υόρκη επί 32 χρόνια. Ειδικεύεται σε όλους τους τομείς του ναυτικού δικαίου.

περί μισθού ως ποινής ήταν «να εμποδίσει την εξαπάτηση μιας γενικά άπορης τάξης» και να εξασφαλίσει ότι οι αλλοδαποί ναυτικοί «δεν εγκαταλείπονται στη στεριά χωρίς χρήματα», με αποτέλεσμα να «γίνονται δημόσιο βάρος στο λιμάνι».

Δυστυχώς, με την πάροδο του χρόνου και το ριζικό μετασχηματισμό της δυναμικής των εργασιακών σχέσεων στη ναυτιλία, οι Αμερικανοί δικηγόροι συχνά χρησιμοποίησαν το νόμο αυτό ως μέσο για να επιτύχουν σκοπούς που δεν είχαν καμιά σχέση με τον αρχικό στόχο του νόμου. Ετσι, σε πολλές περιπτώσεις, αυτό που ο νομοθέτης χρησιμοποίησε ως μέσο εξισορρόπησης μεταξύ του ναυτικού και του εργοδότη του έγινε όπλο για την επίτευξη σκοπών εντελώς διαφορετικών από τους σκοπούς του νομοθέτη. Μια τέτοια περίπτωση είναι η προσπάθεια εκ μέρους των εργατικών σωματείων να δραστηριοποιήσουν αλλοδαπά πληρώματα που υπηρετούν σε πλοία με σημαίες ευκολίας. Η συνήθης διαδικασία είναι να πείθουν λίγα μέλη του πληρώματος να εγείρουν αγωγή κατά του πλοιοκτήτη και του πλοίου του σε Αμερικανικά λιμάνια και να απαιτούν καταβολή επιπλέον ημερομισθίων ως ποινή, με βάση τη διαφο-

ρά μεταξύ του πίνακα μισθών και ημερομισθίων που έχει θεσπίσει το σωματείο και την πραγματική αμοιβή τους. Πολλοί πλοιοκτήτες, αντιμετωπίζοντας την περίπτωση έκδοσης μίας εξοντωτικής δικαστικής απόφασης, εάν η υπόθεση τραβιόταν για χρόνια στα δικαστήρια, συχνά πιέστηκαν να προβούν σε ένα βιαστικό συμβιβασμό και υπέγραψαν συλλογικές συμβάσεις εργασίας με το εργατικό σωματείο.

Σε μια υπόθεση που πρόσφατα εκδικάστηκε από το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο του Νιού Τζέρσεϊ και επικυρώθηκε από το Εφετείο των Ηνωμένων Πολιτειών για την Τέταρτη Περιφέρεια (Fourth Circuit), η παραπάνω τάση φαίνεται να έχει κάπως αναχαιτισθεί (υπόθεση *Tismo, et al, κατά M/V «Ippolytos» in rem and Prometheus Maritime Corp., et al, 776 F. Supp. 928, 1992 AMC 667*, επικυρώθηκε «κυρίως για τους λόγους που ανέφερε το (πρωτοβάθμιο) περιφερειακό δικαστήριο», 947 Fed. 2d 937). Η εν λόγω υπόθεση αφορούσε απαιτήσεις Φιλιππινέζων μελών του πληρώματος, που διεκδικούσαν βασικούς μισθούς καθώς και ημερομίσθια ως ποινή κατά του κυπριακής σημαίας πλοίου «Ιππόλυτος» και των πλοιοκτητών του.

Οι ανωτέρω ναυτικοί προσέλαβαν Αμερικανούς δικηγόρους, οι οποίοι προέβησαν σε κατάσχεση του πλοίου στο Νιούαρκ του Νιού Τζέρσεϊ και απαίτησαν αποζημίωση με ποινή για μη καταβληθέντα ημερομίσθια, με βάση την κλίμακα του Κυπριακού Σωματείου (το οποίο εί-

COULOUTHROS LTD.

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

Fax: 8393560

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

TELEPHONE: 01-9307561

ναι μέλος της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές — ITWF) αντί του Φιλιππινέζικου του οποίου οι συγκεκριμένοι ενάγοντες ήταν μέλη.

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαπιστώθηκε ότι οι Φιλιππινέζοι ναυτικοί είχαν υπογράψει ατομικές συμβάσεις εργασίας εγκεκριμένες από το Φιλιππινέζικο Σωματείο Εργασίας Εξωτερικού. Οι συμβάσεις αυτές προέβλεπαν ότι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των ναυτικών θα διέπονται από τους νόμους και τις συνθήκες της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων. Επιπρόσθετος όρος ήταν ότι το Φιλιππινέζικο Σωματείο θα έχει πρωταρχική και αποκλειστική δικαιοδοσία για οποιοσδήποτε διαφορές απορρέουν από τις συμβάσεις. Τέλος, οι συμβάσεις εργασίας ρητά ενσωμάτωναν δι' αναφοράς μια διμερή συμφωνία που είχαν υπογράψει το 1984 οι Δημοκρατίες των Φιλιππίνων και της Κύπρου.

Οπως παρουσιάστηκε από επίσημα στοιχεία του φακέλλου της υπόθεσης οι κυβερνήσεις της Κύπρου και των Φιλιππίνων είχαν όντως υπογράψει μια Εμπορική Ναυτιλιακή Συμφωνία στις 20 Ιουλίου του 1984, η οποία, μεταξύ άλλων προέβλεπε ότι:

«Οποιοσδήποτε διαφορές απορρέουν από την αντίστοιχη σύμβασης εργασίας ανάμεσα σε ένα πλοιοκτήτη του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και ένα ναυτικό του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους «θα παραπεμφθούν προς διευθέτηση μόνο στην αποκλειστική δικαιοδοσία του αρμοδίου Δικαστηρίου ή

των (αρμοδίων) αρχών, ανάλογα με την περίπτωση, στη χώρα εθνικότητας του ναυτικού όπου η σύμβαση εργασίας υπογράφηκε και εγκρίθηκε».

Τα πράγματα απέκτησαν περισσότερο ενδιαφέρον, όταν προέκυψε κατά την αποδεικτική διαδικασία ότι οι πλοιοκτήτες είχαν υπογράψει σύμβαση εργασίας με το Κυπριακό Σωματείο η οποία προέβλεπε πέντε μισθών και ημερομισθίων διάφορο του εγκεκριμένου από το Φιλιππινέζικο σωματείο. Σχετικά με το σημείο αυτό, οι πλοιοκτήτες προέβαλαν ως επιχείρημα το ότι η Κυπριακή συλλογική σύμβαση είχε σκοπό να εφαρμόζεται μόνον ως προς τα κυπριακής καταγωγής μέλη του πληρώματος.

Σε ένστασή τους για απόρριψη της αγωγής, οι εναγόμενοι προέβαλαν, μεταξύ άλλων λόγων, το ότι οι περί δικαιοδοσίας διατάξεις στη Ναυτιλιακή Συμφωνία μεταξύ της Κύπρου και των Φιλιππίνων ήταν εφαρμοστέες και το δικαστήριο έπρεπε να αρνηθεί να εκδικάσει την υπόθεση συνακόλουθα με το δόγμα του «act of state».

Ως «act of state» νοείται μια επίσημη πράξη ξένου κυρίαρχου κράτους, που εκφράζεται ή εκτελείται μέσα στην ίδια του την επικράτεια. Στην παρούσα περίπτωση, επιχειρηματολογήθηκε ότι μία συνθήκη που συνάπτεται ανάμεσα σε δύο ξένα κυρίαρχα κράτη αποτελεί «act of state» κι επομένως το δικαστήριο όφειλε να σεβαστεί τους όρους της.

Το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών έχει για πολλά χρόνια τώρα νομολογήσει ότι, σύμ-

φωνα με την αρχή του διαχωρισμού των εξουσιών, τα δικαστήρια οφείλουν να μην αποφαινούνται επί της εγκυρότητας αλλοδαπών «acts of state» γιατί κάτι τέτοιο ενδέχεται να δημιουργήσει προβλήματα στην εξωτερική πολιτική του κράτους και να αποτελέσει εισβολή σε θέματα που είναι της αποκλειστικής αρμοδιότητας της εκτελεστικής εξουσίας. Σε αντίθετη περίπτωση, τα Αμερικανικά δικαστήρια θα βρίσκονταν στην ανεπιθύμητη θέση να αποφαινούνται για την εγκυρότητα μιας επίσημης πράξης που εφαρμόστηκε από μια ξένη χώρα μέσα στην ίδια της την επικράτεια, πράγμα που θα αποτελούσε ακραία άσκηση δικαιοδοτικής πολυπραγμοσύνης.

Στην παρούσα περίπτωση όμως, το δικαστήριο αντιμετώπιζε μία συγκεκριμένη διάταξη Αμερικανικού νόμου (δηλ. του νόμου περί καταβολής ημερομισθίων ως ποινής) που επέβαλε την άσκηση δικαιοδοσίας και την έκδοση αποφάσεως επί της υποθέσεως, εάν παρακρατούνταν ημερομισθία χωρίς επαρκή λόγο.

Συνεπώς, το θεμελιώδες θέμα που έθετε η υπόθεση αυτή ήταν εάν το δόγμα του «act of state» υπερίσχυε της διάταξης περί αποκλειστικής δικαιοδοσίας που περιείχε ο νόμος περί καταβολής ημερομισθίων ως ποινής.

Αποφαινόμενο, ότι η φιλοσοφία και οι στόχοι που υποκρύπτονται στο δόγμα του «act of state» ήταν ανώτερα αυτών που σχετίζονταν με το νόμο περί καταβολής ημερομισθίων ως ποινής, το δικαστήριο διακήρυξε ότι οφείλει να μην «το-



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

ποθετεί τον προστατευτισμό πάνω από τις αρχές της διεθνούς αβρότητας (comity)». Το Αμερικανικό δικαστήριο αιτιολόγησε την απόφασή του λέγοντας ότι εφόσον η κυβέρνηση καθενός από τα έθνη αυτά είχε αποφασίσει ως προς την επίλυση των διενέξεων των ναυτικών του, το δικαστήριο δεν είχε το δικαίωμα να καταστήσει ανίσχυρη αυτή την απόφαση, ασκώντας δικαιοδοσία σύμφωνα με το νόμο περί καταβολής ημερομισθίων ως ποι- νής.

Παρόλο που τα δικαστήρια στις Ηνωμένες Πολιτείες έχουν, ως γενικό κανόνα, το δικαίωμα να εκδίδουν αποφάσεις για όλες τις υποθέσεις που παρουσιάζονται σ' αυτά με τον προσήκοντα τρόπο, οφείλουν ωστόσο να θεωρούν τις πράξεις των ξένων χωρών που ασκούνται μέσα στην ίδια τους την επικράτεια έγκυρες και δεσμευτικές. Συνεπώς, όταν εκδικάζουν διαφορές μεταξύ αλλοδαπών, τα δικαστήρια οφείλουν να δίνουν μέγιστη σημασία στα «acts of state» τα οποία μπορεί να περιορίζουν ή ακόμη και να αφαιρούν την άσκηση δικαιοδοσίας από αυτά.

Δεν ξέρουμε εάν τα Αμερικανικά δικαστήρια θα κατέληγαν στο ίδιο αποτέλεσμα σε περιπτώσεις που ε-

πιδιώκεται η εξυπηρέτηση τομέων ή θεμάτων που έχουν θεμελιωδώςτερη σκοπιμότητα. Αυτό μένει να διαπιστωθεί μελλοντικά. Στην παραπάνω υπόθεση, ωστόσο, κρίθηκε ότι οι βαθύτεροι στόχοι και φιλοσοφία που υποκρύπτονται στο «act of state» υπερίσχυαν εκείνων που σχετιζόνταν με το νόμο περί καταβολής ημερομισθίων ως ποινής. Παρόλ' αυτά, το δικαστήριο αποφάσισε ότι ήταν αρμόδιο ως προς το πλοίο για να είναι βέβαιο ότι η αλλοδαπή απόφαση δεν θα «εξεδί-δετο κατά παράβαση των αρχών της χρηστής διαδικασίας (due process) και της θεμελιώδους ευθυκρισίας». Ετσι, το δικαστήριο επέδειξε αβρότητα προς την Κύπρο και τις Φιλιππίνες, με την προϋπόθεση ότι οι ενάγοντες ναυτικοί θα τύγχαναν μιας έντιμης δίκης ανεξάρτητα από το τελικό αποτέλεσμα.

Θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι στο σημείο αυτό υπάρχει κάποια ανωμαλία στο αιτιολογικό του δικαστηρίου. Κατά πρώτο, εξετάζοντας τη δικαιοδοσία του, τόσο στο διαδικαστικό όσο και στο ουσιαστικό πεδίο, αποδίδει σεβασμό στο δόγμα του «act of state». Κατά δεύτερο, διατηρεί κάποιο είδος ουσιαστικής δικαιοδοσίας για να εξα-

σφαλίσει ότι τα δικαιώματα των αλλοδαπών εναγόντων δεν θα καταπατηθούν στην ίδια τους τη χώρα. Παρόλο που το δικαστήριο αποφάσισε ότι «δεν σκοπεύει να ενεργήσει ως δικαστήριο δεύτερου βαθμού...», εντούτοις διατήρησε τη δικαιοδοσία του για να αποφανθεί κατά πόσο η αλλοδαπή απόφαση θα είχε εκδοθεί σύμφωνα με τις παραπάνω αρχές. Σίγουρα, ένα Αμερικανικό δικαστήριο δεν θα έπρεπε να θεωρεί τον εαυτό του έσχατο κριτή του τι είναι θεμελιωδώς δίκαιο ή άδικο σ' όλο τον κόσμο. Εν τούτοις σύμφωνα με διεθνείς κανόνες, οι αρχές της δημόσιας τάξεως (public policy) είχαν πάντοτε ισχυρότατη απήχηση. Συνεπώς, εάν στην εξεταζόμενη υπόθεση η αλλοδαπή απόφαση που θα εκδιόταν, ήταν τέτοια ώστε να «συνταράξει τη συνείδηση του δικαστηρίου», βασικά δόγματα διεθνούς δικαίου θα προσέδιδαν σ' ένα Αμερικανικό δικαστήριο το δικαίωμα να ακυρώσει την απόφαση αυτή.

Το μέλλον θα δείξει εάν σε παρεμφερή θέματα που μπορεί να τεθούν στα δικαστήρια, θα ακολουθηθεί ή ίδια συλλογιστική.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ



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) 211582 - LME GR

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR



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



Open

by Mochi Craft

Τριάντα χρόνια παράδοσης έχουν καθιερώσει το ναυπηγείο μας στην κορυφή της ευρωπαϊκής ναυπηγικής πυραμίδας. Γι' αυτό όσοι αποκτούν ένα Mochi, απολαμβάνουν την αξιοπιστία της κατασκευής και τη λειτουργικότητα της σχεδίασης αφήνοντας στους άλλους μόνο το πλεονέκτημα να τους θαυμάζουν.



Mochi 57:
17.47 μέτρα μήκος
τρεις ανεξάρτητες
καμπίνες συν μία
πληρώματος
και απεριόριστη
ευκολία χειρισμών.
Σχεδίαση: Paolo Caliani



ΤΡΙΚΑΡΔΟΣ ΕΠΕ - ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 119

151 24 ΜΑΡΟΥΣΙ, ΤΗΛ: 8068101-9, FAX: 8068209

The Ageing Tanker Fleet - Who Cares?

By Tormod Rafgard, *Advocat M.N.A.*
Managing Director INTERTANKO.

Τον περασμένο Απρίλιο, κατά τη διάρκεια του επί-
σιου δείπνου του Norwegian Club, στο Λονδίνο, ο
διευθύνων σύμβουλος της Ένωσης των Ανεξάρτητων
Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Ιντερτάνκο) κ. Τορ-
μοδ Ράφγκαρντ, παρουσίασε τη πλήρη εικόνα των θεμά-
των που απασχολούν σήμερα τους ανεξάρτητους δια-
χειριστές δεξαμενοπλοίων, αλλά και γενικότερα τις
θαλάσσιες μεταφορές του πετρελαίου.

Το κείμενο που ακολουθεί συνοψίζει τα κυριώτερα
σημεία της εμπειριστατωμένης αναφοράς του κ. Ράφ-
γκαρντ, ο οποίος διευθύνει την «Ιντερτάνκο» τα τε-
λευταία 22 χρόνια.

«Well, we are all ageing, and the differences be-
tween a tanker and a human being are many, but
we have one thing in common, I believe, much of
our performance and well being, depends upon
maintenance. This reminds me of the Greek owner
90 years of age who said «If I hand known that I
should live so long, I would have taken better care
of myself».

As you probably know, the average age of the
tankers is approaching 14 years - the bulk of the
tonnage was built between 1974 and 1977. We have
made some investigations, and statistics have told
as that at no time since the last world war has the
average age of the tanker fleet been so high. Most
of the time it has been well under 10 years. Of co-
urse age should not be focused in isolation from o-
ther factors when marine safety is considered. Ma-
ny of the tankers built in the early seventies are not
inferior to their younger colleagues. On the contra-
ry they were built with a steel thickness more rob-
ust than the younger generation of tonnage. Whe-
reas the younger tankers burn less bunker oil than
the older tankers, they are however at a serious
competitive disadvantage because of the higher
capital cost.

Despite the rapidly ageing fleet in the late eigh-
ties, as well as in the current decade, accidents and
pollution of the seas have decreased until the last
year. This may be a surprise to some of you. After
all, the legislative activity in U.S. and in IMO may
imply that pollution from shipping in general, and
from tankers in particular, is a major problem.

Oil pollution of the seas from ships accounts for
less than what comes from land based sources. A
recent Italian investigation has confirmed this and
concluded that most of the pollution in the Adriatic
Sea come from rivers and from tourists.

According to statistics recently presented to IMO
by the U.S. National Academy of Sciences, opera-
tional pollution has also declined sharply during
the last years.

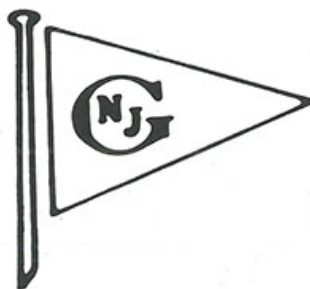
So, what is the problem? The problem is simply
that what was acceptable in the past to the public,
to the politicians, to the media is no longer acce-
ptable. Polluted sea birds seem to attract far more
media attention than incidents where human lives
are at risk or lost. An air crash seems less spectac-
ular than a polluted beach. All the loss of lives due
to accidents with dry bulk carriers have not intere-
sted the press so much.

More than 60% of the tanker fleet, measured in
dwt, is 15 years or older. This part of the fleet ac-
counts for some 116 million dwt and is in other
words built before 1978. If it should be replaced at
say 20 years of age, this replacement should be
done within 5-6 years. That is probably not likely.
You may ask why?

There has been a tanker market depression for
many years, in which the cheapest rust bucket has
been the rate-setter. The chartering divisions of the
oil industry have not always been in line with the
boardroom's decision to support environmental

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

policies.

The present order book with the shipyards totals only 40 million dwt which is still the highest since 1976. 18 million dwt are to be delivered this year, 16 million dwt next year and most of the rest is coming in 1994.

New tonnage is expensive and must be paid for. INTERTANKO felt last year compelled to buy advertising space in Lloyd's List to present this message:

«Quality must be paid for - in shipping as in other industries. The oil companies continue to declare their preference for first class tankers, but their chartering departments often pursue a different strategy in the spot market, the cheapest rust bucket if often treated as the market leader ... the rate-setter!

The oil industry must be induced to pay a premium for quality tonnage. If charterers pay a premium for quality, they also pay a premium for better marine environment and, not least, the ageing tanker fleet would be renewed on a «sound financial basis».

Who is renewing the fleet? Well 75% of it is contracted by optimistic owners: Stolt-Nielsen, Oddfjell, Argonaut, Wah Kwong, Eletson, Bergen Tankers, Seatankers, United Tankers, Almare, Worldwide, Rasmussen, Haegh, Teekay, Ernst Jacob, Ugland, Mowinckel, Knutsen, Fred Olsen, Tromsø Tankers, Goulandris, Soponata, Jepsen, Gotaas Larsen, Wilhelmsen, Livanos, Bergesen, Moller, Navix, Mitsui, Tokai, Taheiyo Kisen, Sanko, Idemitsu.

Most of the tonnage is ordered without any cargo guarantee, which sometimes is called speculative ordering. In the media shipowners are recommended to renew the fleet, as they are responsible for safe transportation. Their tankers should represent the best possibly modern design. If they later go bankrupt because nobody is prepared to pay up for their capital costs - then they are damned by the same media as greedy, irresponsible and speculative operators. If they stick to the old tanker ladies, then the Shipping Minister, from a country whose name this Club is very familiar with, will probably repeat what he recently said: «there is far too much ship-

ping in the world that is not serious, where the shipowner is out to earn money quickly. Shipping companies must begin to respect the idea that a commitment to quality pays».

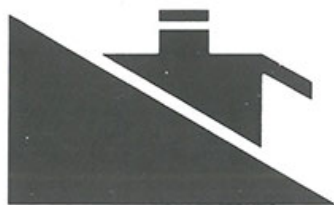
If it only had been so simple — — —,

The same point of view came also across last month when a dry bulk carrier went on ground in the North Sea and threatened to release some tons of bunker oil. The Norwegian newspaperers including the serious ones wrote miles - I am talking about Norwegian miles now - in their columns about an environmental catastrophe and put the accusing finger on the owner (which is right) and on the Captain (which is also right) and not least on the Maritime Directorate which may perhaps not be so fair. The national bureaucracy is after all dependent upon funds to do its job, which means being dependent upon politicians. Politicians regrettably often seem to prefer to talk about protection of the environment rather than to provide money to protect it. My point however is that very little, if any thing was mentioned about the charterers, be it the exporter in Narvik or the importer on the Continent who for some reason, guess why, preferred to charter rust buckets rather than quality bulkers which certainly were available in large numbers. The charterer was never identified in the Norwegian newspapers.

If charterers stopped chartering the rust buckets the only place for them would be the scrap yards in the Far East and not the waters of the North Sea or the Atlantic. If you cross the Atlantic in a plane, you will gladly pay for better service. If you decide to dine at Claridges, which I think is quite a nice experience, you are prepared to pay more than if you grab a hamburger at Wimpys.

I think it is unfair to the shipping industry and perhaps a little ignorant of politicians to tell shipowners that quality pays. History has taught us that investment in new tonnage quite often has been the way to bankruptcy. Instead politicians should find ways to include the oil companies to pay for quality. American politicians have gone the opposite way with OPA 90 which scares some conservative responsible owners from taking crude oil to U.S. Congress have also made cargo owners immune

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni Street
GR 185 35 Piraeus
Tel.: 4224321-4
Fax: 4224320
Tlx: 212527/212332

under federal law for claims for pollution damage. One incentive for the oil industry to charter good tonnage which does not pollute was thereby been removed by the U.S. Congress.

Why are not the oil companies contracting more tonnage? Shell, BP, Conoco and Chevron have ordered some tankers. But their 4% share of the contracts is not very impressive. They probably realize that we still have a substantial tonnage surplus and that it is convenient to let independents take the risk enabling the charterers to enjoy continued subsidized transportation? It may be cheaper to rent than to own.

Tanker brokers and shipping magazines have for many years written about a two tier market rewarding safety and quality tonnage. This is good publicity for the charterers. But does it reflect what has happened in the market place?

Maybe there finally are a few positive indications, but the truth and nothing but the truth is sometimes very sensitive and difficult to find.

I would like to quote John Spruyt in one of his recent «The Last Word» columns in Loyd's List. He said:

«Most charterers, even large oil companies, are short-term traders, specifically encouraged by their world commodity structures to take a short-term view of almost everything».

Although INTERTANKO for good reasons may be sceptical of the New York based Tanker Advisory Center's way of classifying tankers, I noted that it has concluded that Saudi Arabia's Vela and the National Iranian Tanker Company (NITC) chartered better quality ships than the oil majors in 1991. We are informed that Japanese charterers scored an even higher rating, but did not charter anything like the quantity of ships taken by VELA, NITC or the oil majors.

I wish I could say as Mark Twain said about the music of Richard Wagner, «it is not as bad as it sounds». Well, I do not know. What I have said sounds really awful and I will not say anything more about the charterers.

Let me instead take a quick look at the role of governments.

Governments co-operate through IMO and there is a lot of idealism and good intentions. The practical results, however, may perhaps from time to time be somewhat delayed.

I will only mention a few examples. In 1978 IMO

agreed to impose upon governments the duty to provide reception facilities for oily waste and dirty ballast water from tankers. It took time before this was agreed in IMO. It took, of course even more time before the convention called MARPOL was ratified and implemented in national legislation. This commitment governments have not followed up. Whereas the shipping industry in a depressed market has spent billions of dollars to upgrade their tankers according to MARPOL, many oil exporting nations have not even ratified which is at least an honest position. Several OPEC countries do not have the resources, the personnel to comply.

But what about the importing countries? They have ratified, but port reception facilities are still lacking and this is particularly detrimental in areas where one cannot use the so-called «load on top» procedure as for example in the Mediterranean.

Another example, in the eighties Bergesen invested in excellent modern tankers designed according to MARPOL with segregated ballast tanks, that is tanks in which there should be no cargo. This means less need for reception facilities because there is usually then no need to use the cargo tanks for ballast water. When these tankers today are calling European ports, they are punished commercially because the ballast capacity is included in the tonnage of the ship which again is a basis for the port fees. In other words, you are punished for investing in safety. Bergesen pays Rotterdam US \$ 40.000 extra for every call because of its investment in safety. Maybe that is something for politicians to look into?

Who can help? I have some faith in the environmentalists. There is a certain indication that they understand that it is not sufficient, to put the accusing finger on the tanker owner alone. A recently published report from the Friends of the Earth has examined to what extent contracting governments have followed up their obligations under marine safety conventions. The report is not really encouraging for governments. I may be naive, but I believe that tanker owners have potential allies among the environmentalists even if there are hurdles and misunderstandings to overcome before we can work together constructively. Safety at sea presupposes a practical compliance with agreed principles also from governments. Paper compliance is not enough.

TORMOD RAFGARD

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Depend on ABS for Expert, Reliable Services

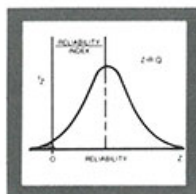
ABS offers all clients in the diverse marine industries a versatile combination of expert survey, verification, engineering, and analytical services.

ABS assures the design and construction of facilities and operation equipment for continuous efficiency and safety and with complete integrity.

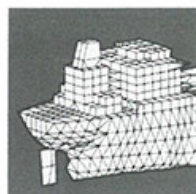
Rely on **ABS**, its 130-year history of service, its trained technical staff, and its worldwide organization.



CLASSIFICATION AND CERTIFICATION Design Review, Material Fabrication/Verification, Periodic/Repair Surveys, Preventive Maintenance, Shipowner Assistance.



RESEARCH AND DEVELOPMENT High Speed Assessment, Sophisticated Technology, Complex Structural, Environmental & Hydrodynamic Analytic Capabilities.



TECHNICAL SERVICES Problem Solving, Consultation, Analytical Analysis, Plan Review, Technical Certification.



SHIP ENGINEERING Plan/Specification Review, Design Analysis, Advisory Services, Owner/Operator Regulatory Assistance, Construction Surveys, Classification & Certification.



OFFSHORE ENGINEERING Drilling Systems, Floating Production, Moorings/Buoys & Offshore Support Vessel Services, CVA, Certification & Inspections.



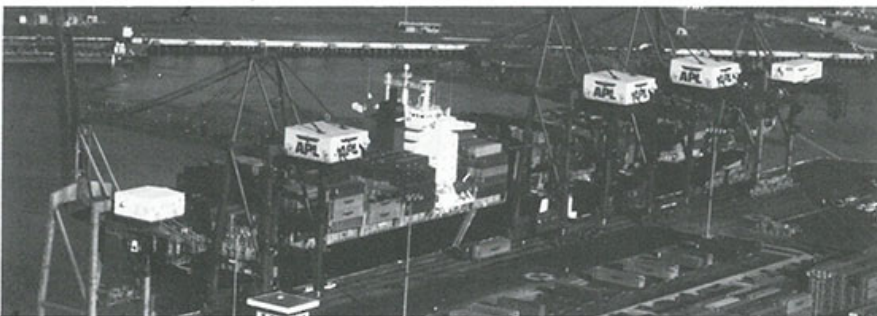
SMALL CRAFT SERVICES Design Review & Construction, Inspection to determine Structural/Mechanical Integrity.



YACHT SERVICES Private/Commercial. Confidence in your purchase starts with establishing the integrity for intended service.



GOVERNMENT SERVICES Provides a full complement of Technical Services for vessels used in Government Service.



INTERMODAL SERVICES Development of Technical Standards for Containers and providing Inspection and Certification.



FOUNDED 1862

ABS

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING & AFFILIATED COMPANIES

Offices in 159 Major Ports

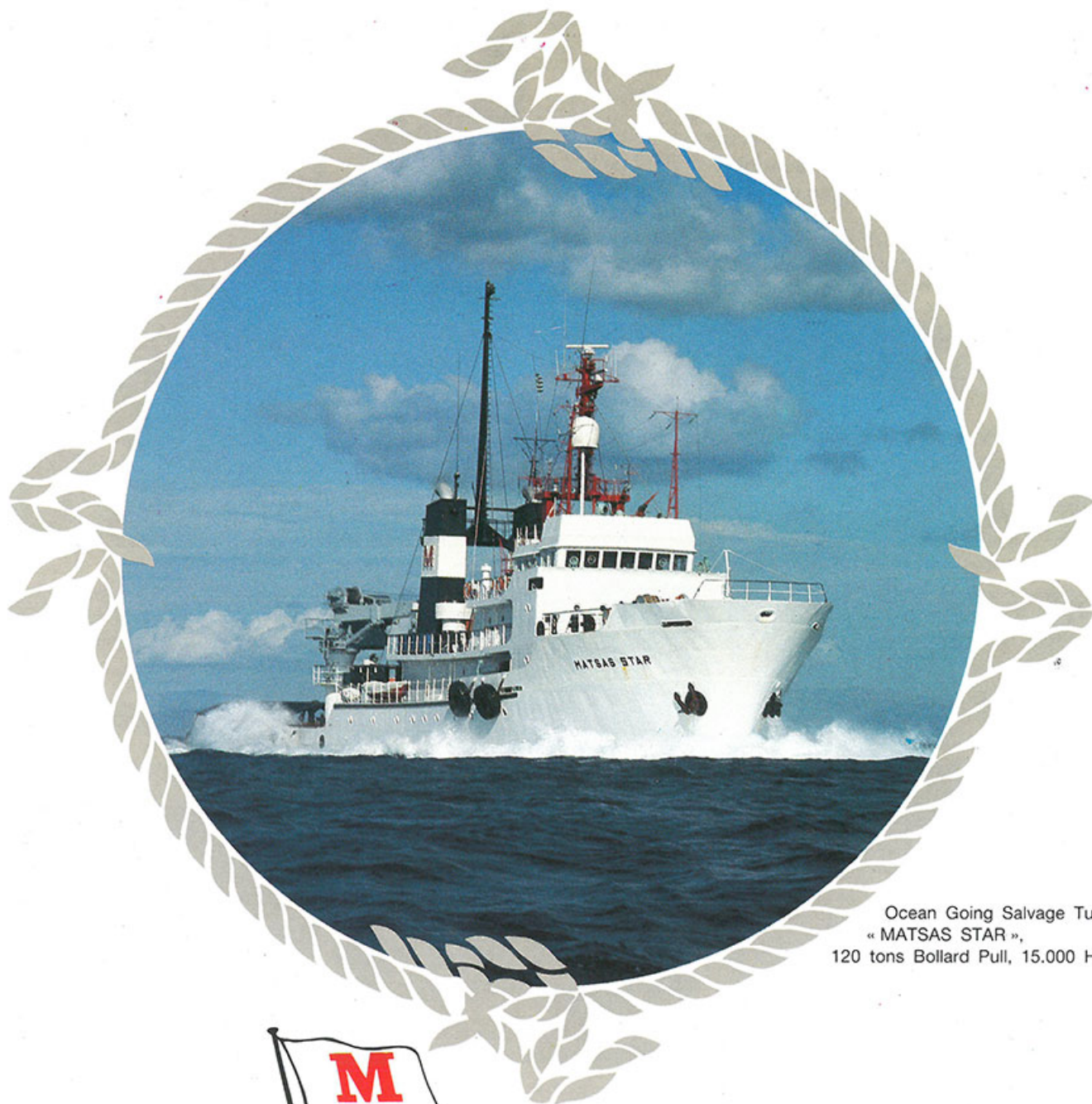
ABS EUROPE: ABS House, 1 Frying Pan Alley, London E1 7HR, England Tel: (44-71) 247-3255 Telex: 885621 Fax (44-71) 377-2453

EASTERN REGION: Akti Miaouli and Filellinon St., No. 1-3, P.O. Box 80139, GR185 10, Piraeus, Greece Tel: (30-1) 429-3215 Telex: 212494 Fax: (30-1) 429-3218

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

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



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

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

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

An underwater photograph of a young child looking up towards the water's surface. The water is clear and blue, with sunlight filtering through from above, creating a bright, shimmering effect. The child's face is in the lower center of the frame, looking upwards with a slight smile. The water's surface is visible at the top of the image, with ripples and bubbles. The overall mood is peaceful and serene, emphasizing the clarity and beauty of the sea.

as clean as ...

The sea is the source of life for all of us.
By offering our services to the shipping
industry, we are protecting the sea
environment, that is, life.

VERA®

MARINE ENVIRONMENT PROTECTION SERVICES

SHIPPING SA

2, AFENTOU LI STR.,
18536 PIRAEUS GREECE
PHONE: 4183873/4 - 4515503 - 4130042
TELEXES: 213033/IPOK, 211678/GISA
FAX: 4523140
CABLES: VERASHIP - PIRAEUS

Το όριο ηλικίας των πλοίων δεν αρκεί να επιλύσει όλα τα προβλήματα

Με το βρεταννικό χιούμορ του, που πολλές φορές φθάνει στον σαρκασμό, ο χρονογράφος του «Λόυδς Λίστ» Michael Grey, εκφράσθηκε σε πρόσφατο δημοσίευμά του με τίτλο «Απόψεις», για το θέμα της ηλικίας των πλοίων, πιστεύοντας ακράδαντα ότι η καθιέρωση ορίου ηλικίας και μόνο δεν δίνει απάντηση σε όλα τα προβλήματα.

Ξεκινώντας με ορισμένες υποθετικές αγγελίες για τη ζήτηση υπερήλικου τοννάζ, συμπεραίνει ότι τέτοιες αγγελίες είναι σήμερα εντελώς απίθανες. Σε ένα ναυτιλιακό κόσμο που εδράζεται πλέον στη ποιότητα και όπου όλοι δείχνουν ιδιαίτερα ευαίσθητοι για τον κίνδυνο της ρύπανσης, η ανάπτυξη μιας βιώσιμης αγοράς υπερήλικων πλοίων δεν έχει μεγάλες πιθανότητες.

Προς τι λοιπόν όλες αυτές οι αντιδράσεις στη πολιτική των Ην. Πολιτειών και των πράσινων φίλων τους που διαμορφώνουν προτάσεις για ένα όριο ηλικίας των τάνκερς, πέραν του οποίου όλα τα πιστοποιητικά τους θα εξατμίζονται αυτόματα και κάποιος πιλότος θα τα οδηγεί στο πλησιέστερο διαλυτήριο;

Κανείς ως τώρα δεν τόλμησε να

θέσει όριο ηλικίας στα πλοία. Γιατί δεν πρόκειται για κύπελλα γιαουρτιού που γράφουν επάνω τους την ημερομηνία λήξεως και αλλοιμονό σου αν τα φας ύστερα από αυτήν. Πρόκειται, για όνομα του Θεού... για πλοία, ογκώδεις χαλύβδινες κατασκευές με ενσωματωμένα συστήματα, για τα οποία η ηλικία είναι εντελώς άσχετη. Οι αρχικές προδιαγραφές, η ικανότητα των ναυπηγείων που τα κατασκεύασαν και η εμπειρία των επιθεωρητών, αποτελούν στοιχεία πολύ πιο ουσιαστικά από την ηλικία.

Διερωτάται κανείς ποιά είναι η σχέση της χρήσης και μεταχείρισης ενός πλοίου με τη διάρκεια της ζωής του. Ας πάρουμε λοιπόν για σύγκριση δύο τάνκερς, αν όχι για άλλο λόγο, τουλάχιστον για να υπάρχει ένα επιχείρημα που υπήρξε αρκετά ενοχλητικό τους προηγούμενους μήνες, καθώς τα υπέρ και τα κατά του ορίου ηλικίας επαναλαμβάνονταν στον IMO από μερικούς πολυπράγμονες ανθρώπους του.

Στο παράδειγμά μας τα δύο τάνκερς ναυπηγήθηκαν τον ίδιο χρόνο.

Το ένα, ας το ονομάσουμε «Καμάρι», πέρασε τη ζωή του στα προ-

σεκτικά χέρια μιας και μόνης εταιρίας. Το άλλο, ας το πούμε «Σουρωτήρι», πέρασε από έναν σκληρό πλοιοκτήτη σε έναν κερδοσκόπο, ύστερα σε μία μικρή πετρελαϊκή εταιρία και κατέληξε σε κάποιον μονοβάπορο εκμεταλλευτή. Το πρώτο, στον εικοσαετή βίο του, είχε τον περισσότερο καιρό τύχει άγρυπνης περιποίησης κάτω από ένα σχεδιασμένο πρόγραμμα συντήρησης και όσο ταξίδευε τα κανονικά του ταξίδια διακόπτονταν από τακτικές επιθεωρήσεις και μηχανικούς εκσυγχρονισμούς. Γενικά δέχθηκε μια επαγγελματική διαχείριση με τα υψηλότερα δυνατά επίπεδα.

Το φτωχό «Σουρωτήρι», αν είχε ανθρώπινη μορφή, θα ήταν αντικείμενο παρακολούθησης μιας ατέλειωτης σειράς συμβουλών και ερευνητικών τηλεοπτικών προγραμμάτων για τα βάσανα και τις καταχρήσεις που γνώρισε στη διάρκεια της ζωής του. Ποτέ δεν συντηρήθηκε όπως έπρεπε, μολονότι κάποιες φορές μερικοί ευσυνείδητοι διαχειριστές του κατάφεραν να το περάσουν από τις επιβαλλόμενες επιθεωρήσεις. Μόλις όμως η γραφειοκρατία τελείωνε και εξασφάλιζε τα τυπικά χαρτικά του, ξανάπεφτε πάλι στα χέρια του στυγνού ε-



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) 211582 - LME GR

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 21126-1-2-3 LME GR

κμεταλλευτή που διεκτραγωδούμε. Μηχανικώς είχε σχεδόν εξ ολοκλήρου εγκαταλειφθεί, σπάνια ναυλωνόταν δύο φορές από το ίδιο πρόσωπο και ήταν τόσο ονομαστό για τη ρύπανση που προκαλούσε, ώστε κάθε φορά που εμφανιζόταν βόρεια του Ουσάντ χτυπούσαν συναγερμό όλα τα λιμάνια της περιοχής. Συγκρούσθηκε, προσάραξε, πήρε φωτιά και επί πέντε απελπιστικά χρόνια που κλείστηκε στον Κόλπο, βομβαρδίστηκε και χτυπήθηκε με Exocet. Ετσι που μονάχα ένας τρελός ή εντελώς απελπισμένος άνθρωπος θ' αποφάσιζε να ανέβει επάνω του πέρα από το ντόκο.

Κι όμως για αυτούς που επαγγέλλονται τη διαγραφή και απόσυρση των πλοίων με αυστηρό κριτήριο την ηλικία τα δύο αυτά πλοία θα ήσαν ίσα και όμοια στα μάτια της Διοίκησης. Και τα δύο θα είχαν την ίδια αξία καθώς η αυθαίρετη ημέρα της διαγραφής θα πλησιάζει. Και ενώ ο πλοιοκτήτης του «Καμάρι» θα προσπαθούσε να το κρατήσει στα υψηλά επίπεδα μέχρι το τέλος, ο γείτονάς του στο αντικρινό γραφείο που κατέχει ακόμα το «Σουρωτήρι» θα έκανε το παν για να είναι βέβαιος ότι δεν ξοδεύτηκε ούτε μια δεκάρα σ' αυτό το ετοιμόροπο ναυάγιο στα τελευταία του χρόνια.

Θα πείτε βέβαια πως γι' αυτό ακριβώς έχουμε όλους αυτούς τους πολυάσχολους ελεγκτές και επιθεωρητές και τις οδηγίες του Διεθνούς Πετρελαϊκού Φόρουμ και τους κρατικούς ελέγχους και τους Νηογνώμονες. Για να προσπαθούν

να πείσουν αυτούς τους φοβερούς πλοιοκτήτες ότι δεν είναι σωστό να κρεμιούνται στο παλιό τους σαρβαλο μέχρι το τέλος. Παρ' όλες όμως τις απεγνωσμένες προσπάθειες όλων αυτών των κρατικών και ιδιωτικών φορέων, υπάρχει ακόμα πολύς κόσμος που καταφέρνει να τους ξεγελάσει.

Η σκέψη του να θέσεις όριο ηλικίας στα πλοία είναι αληθινά εξωφρενική. Δεν είναι αναγκαίο να ανατρέξει κανείς στο 1960 με τα τριανταπεντάχρονα «κάργκο - λάϊνερς», για να καταλάβει ότι μια Ρόλλς Ρόϋς δεν μπορεί να έχει την ίδια μεταχείριση με ένα Φόρντ Έσκορτ. Ωστόσο δεν είναι δύσκολο να αντιληφθούμε για ποιό λόγο προτάθηκε από τους πολιτικούς των ΗΠΑ που ήθελαν να φανεί πως κάτι κάνουν και πόσο επιφανειακά ελκυστικό θα φαινόταν αν εξαλείφονταν μεμιάς όλα τα παλιά τάνκερς από τη θάλασσα και ξεκινούσαμε πάλι από την αρχή.

Πολύ περισσότερη έννοια θα είχε αν χρησιμοποιούσαμε την παράμετρο της χρήσης του τρόπου δηλαδή που χρησιμοποιήθηκε ένα πλοίο στο διάστημα της ζωής του. Οι κατασκευαστές αεροπλάνων ενεργούν πολύ πιο επιστημονικά μετρώντας προσεκτικά τον αριθμό των προσγειώσεων και τις ώρες λειτουργίας της μηχανής και το στρέψ του πλαισίου με ένα πρόγραμμα συντήρησης ανάλογα προσαρμολογμένο. Αλλά η καυμένη η παλιά ναυτιλιακή βιομηχανία έχει μείνει ολόκληρες δεκαετίες πίσω, αφού με τα συστήματά της επιτρέ-

πει τεράστιες σπατάλες στα πιο ευπρόσβλητα μέρη του πλοίου, σοβαρές οργανικές ζημιές και σε πολλές περιπτώσεις την ίδια την απώλεια του πλοίου και του πληρώματός του.

Σ' αυτό το αξιοκατάκριτο κλίμα, το όριο ηλικίας των πλοίων δεν πρόκειται να φέρει κανενός είδους αλλαγή ή βελτίωση. Ίσως μόνο να βάλει μπροστά τη λειτουργία μιάς αγοράς για την ασυνείδητη ναύλωση παλιού ρημαγμένου τοννάζ που ξεκινά να περάσει τους τελευταίους μήνες της βασανισμένης ζωής του. Όποιος αμφιβάλει γι' αυτό δεν έχει παρά να ρίξει μια ματιά σε μερικά ναυάγια του «capesize» στόλου που τελεί ακόμα σε πλήρη απασχόληση, ύστερα από τόσες ζωές που χάθηκαν και ύστερα από τον τόσο θόρυβο που ξεσήκωσαν.

Εστω και αν οι σκέψεις αυτές κριθούν υπέρμετρα κυνικές, η αλήθεια είναι ότι η επιβολή ορίου ηλικίας σε οποιαδήποτε κατηγορία πλοίων (είτε πρόκειται για την παράλογη ρήτρα των 15 ετών που χρησιμοποιούν οι αδαείς ασφαλιστές φορτίων, είτε για τα μέτρα που αποφασίσθηκαν τώρα για τα τάνκερς) παίζει το παιχνίδι ύποπτων συμφερόντων.

Η ηλικία αποτελεί ένα απίστευτα μονοκόματο, δυσπροσάρμοστο και ακατάλληλο όργανο. Η χρησιμοποίησή του σαν μέτρου για την μέτρηση της εμπορικής ζωής ενός πλοίου μοιάζει σαν να μεταχειριζόμαστε πυροσβεστικό πέλεκυ για να κάνουμε περιτομή.

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phones: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932

Fax: 313-7553

Tlx: 23867/21017/21331 FAROS AR

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

N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287

Capt. E. MIRKOS 856 0619

CABLES: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:

Capt. COSTAS TSATIRIS

Phones: 413 4304 — 413 8198

Telex: 21 2884 GENY GR.

Fax: 413 1314

A.O.H. 6524166

Συνεργασία της «Ηπειρωτικής» με την «Σάν Λάϊν» στη Μεσόγειο



Δύο παραδοσιακές εταιρίες θαλάσσιων περιηγήσεων ενώνουν τις δυνάμεις τους για την από κοινού προώθηση των κρουαζιερών στο χώρο της Μεσογείου.

Πρόκειται για την «Sun Line» την οποία ίδρυσε το 1957 ο Μπάμπος Κιοσσέογλου και σήμερα διοικείται από τους γιούς του, κ.κ. Μ.Π. & Αλ. Κιοσσέογλου, και την «Epirōtiki» των Αδελφών Γ. & Α. Ποταμιάνου.

Οι όροι της συνεργασίας παρέμειναν εμπιστευτικοί, αλλά πιθανολογείται η ίδρυση μικτής εταιρίας, για την εκμετάλλευση των τριών πλοίων της «Σαν Λάϊν» και αντίστοιχων πλοίων από το στόλο των 10 κρουαζιεροπλοίων που ελέγχει η «Ηπειρωτική».

Σε γεύμα εργασίας που παραχώρησε στις 25 Μαΐου στο πλοίο του «Στέλλα Σολάρις», ο κ. Αλέκος Κιοσσέογλου ανέφερε χαρακτηριστικά τα εξής:

«Ο πατέρας μου ίδρυσε την Σαν Λάϊν το 1957 αρχίζοντας με ένα μικρό κρουαζιερόπλοιο.

Ο στόλος και η εταιρία μας μεγάλωσαν σημαντικά στα χρόνια που πέρασαν και είμαστε περήφανοι για το γεγονός, ότι σήμερα η οικογένειά μας έχει καθ' ολοκληρία την ιδιοκτησία της εταιρίας καθώς και τη διαχείριση.

Επί 35 χρόνια, υπερήφανα υψώνουμε την ελληνική σημαία και έχουμε δαπανήσει εκατομμύρια δολάρια για την τουριστική ανάδειξη της Ελλάδος με τις διαφημιστικές μας καμπάνιες τόσο στις καλές όσο και στις άσχημες εποχές.

Η οικογένειά μου είναι 100% δεμένη με την ελληνική σημαία και την προώθηση του ελληνικού τουρισμού.

Γνωρίζουμε βέβαια ότι δεν υπήρξαμε οι μόνοι, συνέχισε ο κ. Κιοσσέογλου, που εργαστήκαμε για την επίτευξη αυτού του σκοπού ως ενεργά μέλη του ελληνικού τουρισμού.

Η Σαν Λάϊν είναι έτοιμη για νέα περίοδο ανάπτυξης, ενεργά στοχεύοντας στην επέκταση της εταιρίας και στο να γίνουμε μία από τις

κυρίαρχες εταιρίες, που εκτελούν κρουαζιέρες στον κόσμο. Θα προσπαθήσουμε να εμπλουτίσουμε το προϊόν μας, να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας και να αυξήσουμε το μερίδιό μας στην αγορά.

Θα συνεχίσουμε τον αγώνα μας πρόσθεσε ο κ. Κιοσσέογλου, να καταστεί η Ελλάδα ο πιο σημαντικός τουριστικός προορισμός. Παρ' όλες τις αρχικές ευοίωνες εκτιμήσεις, το 1992 δεν πρόκειται να είναι ιδιαίτερα καλή χρονιά και απαιτεί τις συνεχείς προσπάθειες όλων μας για να αλλάξει αυτή η κατάσταση.

Σαν πρώτο βήμα, σας ανακοινώνουμε ότι η Σαν Λάϊν και η Ηπειρωτική συμφώνησαν να προωθήσουν από κοινού, τον τουρισμό και τις κρουαζιέρες στην Ελλάδα και την Μεσόγειο. Η συνεργασία των δύο ελληνικών οικογενειακών εταιριών κρουαζιερών, είναι για μας μια φυσική κατάληξη και πιστεύουμε ότι η συνδυασμένη εμπειρία και εξειδίκευση στον τομέα των πωλήσεων μπορεί να ενισχύσει τις ελληνικές κρουαζιέρες και κατ' επέκταση τον ελληνικό τουρισμό.

Είμαστε ευτυχείς, κατέληξε ο κ. Κιοσσέογλου, που έχουμε στην χώρα μας μερικά από τα ωραιότερα και ιστορικότερα μνημεία του κόσμου. Ίσως όμως έχουμε επαναπαυθεί νομίζοντας ότι, αυτά τα μνημεία έχουν ήδη αρκετά προβληθεί και ότι ο τουρισμός θα έλθει σ' μās χωρίς να τον ενθαρρύνουμε και να τον καλλιεργήσουμε. Αφήσαμε την υποδομή μας — τα αεροδρόμια μας και τους επιβατικούς μας σταθμούς — να μείνουν πίσω σε ό,τι αφορά τη πρόοδο και αποτελεσματικότητα για να δεχθούν μεγάλο και υψηλής στάθμης τουρισμό.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

akti myrina

For the discerning holiday makers wanting to get away from it all while enjoying all the luxury conveniences of top class accommodation, the AKTI MYRINA is the perfect choice.

The Hotel is a group of bungalows, like a village set among luxuriant vegetation, with quaint alleyways running down to its private sandy beach. Accommodation comprises 110 twin bedded bungalows and 15 Duplex Suites each with its own shady terrace and small walled garden.

Other amenities include two heated swimming pools (one specially for children), private beach, three tennis courts,

three dining rooms, grill room, open air seaside restaurant, bars, boutique, hair salon and disco.

Daily trips to the island's many sandy bays with hotel's caique / island schooner and a variety of water sports.

In addition to the excellent service from our efficient and smiling staff, guests can enjoy delicious Greek and International Cuisine. The location of this unique holiday retreat is on the unspoilt island of Lemnos in the Aegean Sea, dotted with vineyards, almonds orchards and many archaeological sites. Famous for fresh fish which you may enjoy daily in your menu.

Daily flights via Athens and Thessaloniki.



akti
myrina



LEMNOS/GREECE

Head office: 107 Vas. Pavlou St.,
185 33 Kastella, Piraeus
Tel.: (01) 4137907, 4114779, 4138001
Tlx.: 213193/4 DALE GR., 213884 MYRI GR.
Fax.: (01) 4137639

Lemnos
Tel.: (0254) 22681-5, 23681-5
Tlx.: 297173 MYRI GR.
Fax.: (0254) 22352

Represented by:
ROBERT F. WARNER, INC.
a Member of: Distinguished Hotels
RESERVATIONS USA/CANADA 1 (800) 888-1199
Windotel in London
Tel.: 071-730 7144

Η ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΚΕΡΔΩΝ ΑΠΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Οι ενέργειες για την εναρμόνιση της βρεταννικής φορολογικής νομοθεσίας με εκείνη των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, απειλούν να ανατρέψουν πλήρως το οικονομικό περιβάλλον που έχει καταστήσει το Λονδίνο σημαντικό κέντρο δραστηριοποίησης των Ελλήνων Εφοπλιστών, δήλωσε πρόσφατα στη βρεταννική εφημερίδα «Λόυδς Λίστ» ο κ. Μιχάλης Περαιτός.

Σύμφωνα με πρωτοσέλιδο της δημοσίευμα της 22 Μαΐου, οι Έλληνες εφοπλιστές του Λονδίνου, πο θεωρούνται ότι εδρεύουν στο εξωτερικό, φορολογούνται επί των

μερισμάτων που έχουν αποκτηθεί από δραστηριότητες στη Βρεταννία. Ωστόσο, οι προτάσεις για την εναρμόνιση του βρεταννικού φορολογικού καθεστώτος με τα κοινοτικά δεδομένα, προβλέπει ότι θα φορολογούνται τα κέρδη από τις δραστηριότητες των εφοπλιστών σε διεθνή κλίμακα.

Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, η οποία εκπροσωπεί τους Έλληνες εφοπλιστές του Λονδίνου, ασκεί ήδη έντονες πιέσεις στις βρεταννικές αρχές, προειδοποιώντας για τις συνέπειες που θα έχει μια τέτοια τροποποίηση του υπάρχοντος φορολογικού

καθεστώτος.

Κατά την «Λόυδς Λίστ», ο κ. Μ. Περαιτός δήλωσε ότι περιμένει την έκβαση των συνομιλιών μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών και της βρεταννικής κυβέρνησης, αλλά τόνισε ότι εξετάζει ήδη σοβαρά το ενδεχόμενο μετεγκατάστασης της εταιρείας Pegasus Ocean Services από τα παραδοσιακά ντόκς του Λονδίνου στην Ελλάδα.

Ακόμη, ο κ. Περαιτός υπογράμμισε:

«Η εναρμόνιση του φορολογικού καθεστώτος θα ανατρέψει ριζικά το οικονομικό περιβάλλον. Δεν είμαι μόνος μου. Υπάρχουν 200 ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία στο Λονδίνο και βλέπω αρκετούς από τους συμπατριώτες μου να επαναπατρίζονται.

Το Λονδίνο υπήρξε μια άριστη τοποθεσία για τη δραστηριοποίηση των εφοπλιστών, δεδομένου ότι, ήταν το κέντρο του ναυτιλιακού κόσμου.

Αν εξαναγκασθούμε λόγω οικονομικού περιβάλλοντος να μεταφέρουμε τις δραστηριότητές μας στην Ελλάδα, θα το κάνουμε με λύπη και από όσα γνωρίζω οι ελληνικές εταιρείες του Λονδίνου επιθυμούν να παραμείνουν στη Βρεταννία, αλλά αν δεν είμαστε πλέον καλοδεχόμενοι θα πρέπει να φύγουμε».

Η οικογένεια Περαιτός είναι εγκατεστημένη στο Λονδίνο από το 1948 και διαχειρίζεται σήμερα στόλο συνολικού τοννάζ 1,4 εκατ. τον. d.w., απασχολεί 30 άτομα και όπως οι άλλες εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, το διοικητικό της προσωπικό αποτελείται από Βρεταννούς.

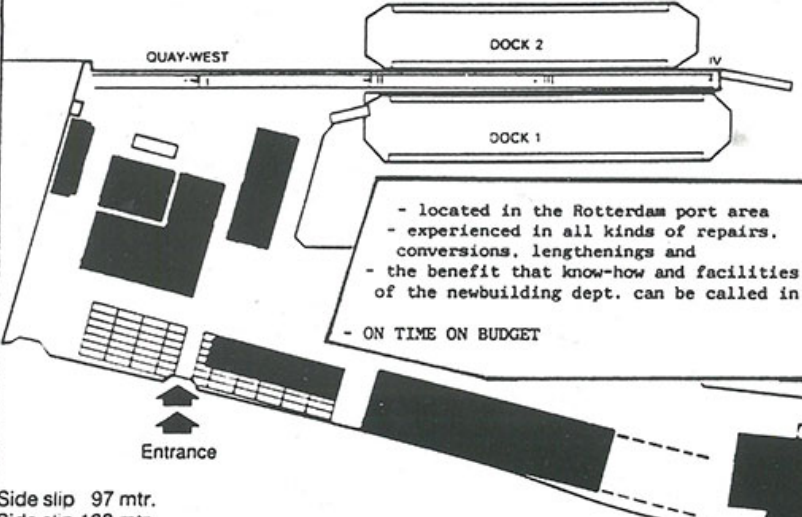
Σύμφωνα με τον κ. Περαιτό, η απομάκρυνση των Ελλήνων πλοιοκτητών από τη Βρεταννία, θα μπορούσε να πλήξει τη χρημαδοτική και ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου.



Bolnes Dockyard

Member of the YWC Group

Oostdijk 25 - 3077 CP Rotterdam - Holland
P. O. Box 9357 - 3007 AJ Rotterdam - Holland
Tel. 010-4799799/Fax 010-4793760/TLX. 20459 vliet nl



- located in the Rotterdam port area
- experienced in all kinds of repairs, conversions, lengthenings and
- the benefit that know-how and facilities of the newbuilding dept. can be called in
- ON TIME ON BUDGET

Side slip 97 mtr.
Side slip 123 mtr.
Dock 1 175x25.80 mtr. 25.000 t dw
Dock 2 160x23.85 mtr. 18.000 t dw

Exclusive Representatives

ANDREAS P. LAMBOS - MARITIME SERVICES ASSCS
TEL: 9232761/9231912 FAX: 9225985 TLX: 218263 ANPL

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON, SS MERIDIAN AND MV ZENITH



CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 429 0300/4

RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2/3, FAX. 363 4271, TLX 216396 NAVI GR

NEW YORK • MIAMI • LONDON • GENEVA • FRANKFURT • PARIS • GENOA • BRUSSELS • MADRID

ΚΑΙ ΠΑΛΙ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ....

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Το ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης είναι για την Ελλάδα πρόβλημα που καίει. Ως εκ τούτου, θα μου συγχωρεθεί, ελπίζω, αν απασχολήσω και το παρόν τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» με το ίδιο θέμα, αυτό που ήταν ο πυρήνας του άρθρου μου στο πανηγυρικό τεύχος της 15ης Ιανουαρίου 1992 (αριθ. 1356/1115).

Αφορμή, άλλωστε, για μια τέτοια επανάληψη μου παρέχει και το σχετικό άρθρο του επιτίμου αρχηγού Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη, στο φύλλο της 1ης Μαΐου, όπου μου γίνεται και η τιμή πολλαπλής αναφοράς στο όνομά μου και στις σχετικές με τη ναυτική εκπαίδευση θέσεις μου, εν πολλοίς καλοκευτική. Και είναι ακριβώς από εκεί που αισθάνομαι, ότι πρέπει να αρχίσω. Διότι μέσα από την κατά βάση αποδοχή της πρότασης για πανεπιστημιακή ανα-

βάθμιση των ναυτιλιακών σπουδών, με πολλή ομολογουμένως λεπτότητα, διατυπώνει και το φόβο της «διαρροής» των σπουδαστών του «Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου», της συνέχισης, δηλαδή, και του σήμερα σε μεγάλο ποσοστό παρατηρουμένου φαινομένου.

Το λάθος είναι προφανώς δικό μου. Διότι, κάτω από τις συνθήκες που γράφτηκε το άρθρο μου του Ιανουαρίου, υπό την πίεση χρόνου και χώρου, δεν διευκρίνισα επαρκώς τα σημεία εκείνα, τα οποία αναφέρονται στους τρόπους αποφυγής επανάληψης του δυσάρεστου φαινομένου της πρόωρης φυγής.

Ας υπενθυμίσω, λοιπόν, ότι ουσιώδη στοιχεία της σχετικής περί αναβαθμίσεως των ναυτιλιακών σπουδών πρότασης μου αποτελούν:

1. Η απαλλαγή (ολική ή μερική)

των αποφοίτων των ναυτιλιακών πανεπιστημίων από τη στρατιωτική θητεία υπό τον όρο — και το τονίζω αυτό ιδιαιτέρως — της κανονικής άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος κατά τον μετά την αποφοίτηση χρόνο και η ανάκληση της απαλλαγής σε περίπτωση αδικαιολογήτου παραλείψεως συμπληρώσεως τακτικού χρόνου υπηρεσίας σε δεδομένη χρονική περίοδο. Δεν αισθάνομαι ότι, τη στιγμή αυτή, συντάσσω νομοσχέδιο, γι' αυτό και αποφεύγω την παράθεση συγκεκριμένων αριθμών.

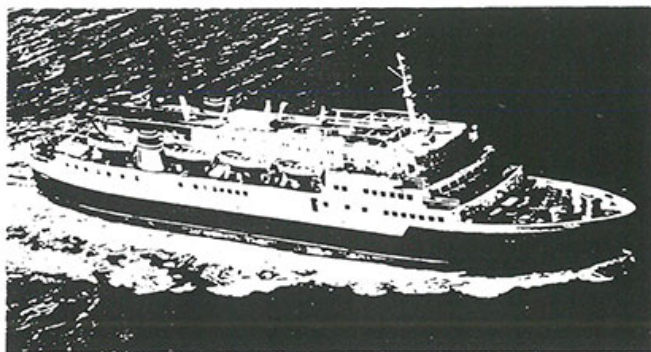
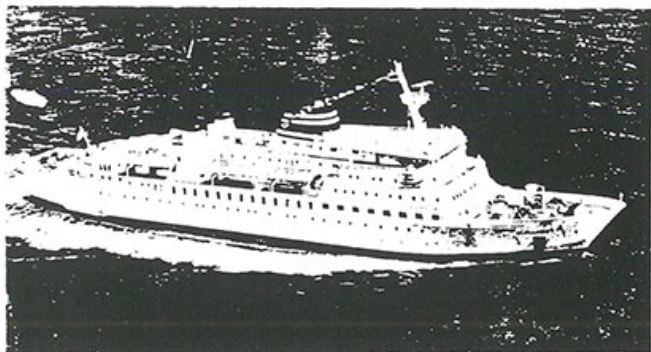
2. Σε περίπτωση αθετήσεως των περί θαλασσίας υπηρεσίας υποχρεώσεών του, ο απόφοιτος θα χάνει αυτομάτως το δικαίωμα καταλήψεως οργανικής θέσεως στο ΥΕΝ, το Λ.Σ. και το ΝΑΤ, όπως λεπτομερώς έχω προτείνει. Και, φυσικά, θα χάνει και το δικαίωμα ασφαλίσεως

ΙΤΑΛΙΑ

από ΕΛΛΑΔΑ

Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Μπρίντιζι

Ε/Γ - Ο/Γ Ουρανός, Αίολος



FRAGLINE



Ρεθύμνου 5α, Αθήνα 10682

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

του στο NAT, ένα ασφαλιστικό ίδρυμα που, υπό τις νέες συνθήκες, θα έχει επανακτήσει, φαντάζομαι, όλη την αίγλη και τη φερεγγυότητα που τόσο αδίκως έχει απωλέσει στις ημέρες μας.

Νομίζω ότι οι σχετικές προτάσεις του κ. Ντούνη, όπως αυτές εκτίθενται στη συνέχεια του άρθρου του, μαρτυρούν πλήρη κατανόηση του προβλήματος και ουσιαστική αναίρεση του προηγούμενης εκφρασθέντος φόβου του περί διαρροής.

Βεβαίως, το ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης, πρόβλημα υπαρκτό που αφορά στην Ελληνική Ναυτιλία στη συνολική της θεώρηση, δεν είναι δυνατό να ανταπυχθεί πλήρως και, ακόμα λιγότερο, να εξαντληθεί στα πλαίσια ενός άρθρου που, εκτός των άλλων, δε μπορεί να απαλλαγεί από την επιδερμική προσέγγιση που διακρίνει τη, λίγο - πολύ, δημοσιογραφική δουλειά που, όσο κι αν παρουσιάζει

αξιοπρόσεκτο κορμό, απαιτεί επισημονική επεξεργασία προκειμένου να βγάλει κλάδους, φύλλα, ανθό και καρπούς.

Εκεί ακριβώς βρίσκεται ο προορισμός, αλλά και η ευθύνη των πανεπιστημιακών δασκάλων, που, αν δεν είχαν την τύχη να συναντήσουν ποτέ στον ωκεανό την Κλειώ ή και τη Νάνσυ, είχαν όμως το πρόνομο να μελετήσουν και να αναγάγουν σε έννοιες κατανοητές και γόνιμες όλα εκείνα τα στοιχεία που συνιστούν την ανθρώπινη εμπειρία και γνώση. Η συνεργασία, άλλωστε, του προμαχώνα με το επιτελείο ήταν πάντοτε στοιχείο απαραίτητο για τη νίκη.

Ευτύχημα αποτελεί εξ άλλου η διαπίστωση (όπως εγώ, τουλάχιστον, τη συλλαμβάνω) πλήρους σχεδόν συμπτώσεως των συμπεριόντων των επί μερους παραγόντων της Ναυτιλίας μας με την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Και αδυνατώ να εννοήσω τους λόγους της αργοπορίας, ή και απροθυμίας, περί τη λήψη αποφάσεων και μέτρων που θα σημάνουν «τομή» στα ναυτιλιακά μας πράγματα που, όπως έχουν σήμερα, οδηγούν σε βέβαιη συρρίκνωση, αν όχι σε αφανισμό, το πιο παραγωγικό κομμάτι της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας.

Κλείνοντας, για μια ακόμη φορά θα επισημάνω την ανάγκη αναλήψεως δράσης αφού η παρούσα κατάσταση και οι τάσεις ελάχιστα ικανοποιούν.

Το γεγονός, άλλωστε, ότι κάποιοι θεσμοί, κάποιες μέθοδοι, «δούλεψαν» για χρόνια ικανοποιητικώς, δε σημαίνει ότι δεν έχουν φθαρεί και ότι δε χρήζουν αντικατάστασης ή, έστω, αλλαγής.

Πράγματι, λόγος πολὺς γίνεται εσχάτως περί ναυτικής εκπαίδευσης. Μπορούμε τάχα αυτή τη φορά να ελπίζουμε;

Γ. ΜΠΑΝΟΣ

South Africa — 24-hr ON-SHIP Repair Service Elgin Brown & Hamer (Pty) Limited

P.O. Box 290/9, Maydon whare 4057
3 Clydebank Road, Bayhead, Durban, Republic of South Africa

SHIP REPAIRERS • MARINE ENGINEERS

- Engine and Hull Repairs • Boller Repairs and Overhauling • Shipwright Joinery
- Cargo Securing • Heat Exchangers

Agency and Engineers for:

Napier Turbo Blowers, Sulzer Engines, Gotaverken Engines, Crespelle Engines

T. Bennett, P. Van Der Waal, J. Thorpe, H. Dean, T. Dawe, R. Imbrioscia

PORT MARINE CONTRACTORS

(PTY) LTD
WILLEM KRUK
ROBERT NIKOLAI

PHONE (031) 256396

- SHIP PAINTING • GRIT SAND BLASTING • TANK HOLD BILGE CLEANING • BOILER CLEANING
- CHEMICAL CLEANING • SEA-GOING MAINTENANCE CREWS (SGM)

PORT SCAFF SCAFFOLDING

STAN NELSON DENNIS BARONET
PHONE (031) 256394



South African Marine Power

PORTS

PORT ELIZABETH
Mangolds Engineering (Pty) Ltd.
D. Baxter
Phone: (041) 558711
FAX: (041) 553813

RICHARDS BAY
Flying Squad
Phone: (031) 256391
TELEX: 6-24462 SA
FAX: (031) 251785

ELECTRO MARINE (PTY) LTD

ELECTRICAL SHIP REPAIRS
AND MOTOR REWINDERS

DURBAN:

JOHN FLYNN
ROGER DESMEDT
LARRY CROOK
PHONE (031) 256395
FAX (031) 251785

CAPE TOWN:

JOHN FLYNN BRUCE LOWTHER
JOHN EIBERG
PHONE (021) 4190510
FAX (021) 4197625



Leros Management S.A.

61-65, FILONOS STR, 18535 PIRAEUS

TELEPHONES : 41.19.853 - 41.19.789

CABLES: "LEROSHIP" FAX: 4110989

TELEX: 241548 LERO GR



M.V. FRIO HELLENIC

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

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

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

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

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4290780-788 (9 Lines)
TELEX: 21-3876/21 - 1650/24 - 1173

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

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

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

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

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Ο ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΩΝΑΣΗΣ έφυγε νωρίς. Με την βαθεία πίκρα για τον (ανεξιχνίαστο, για πολλούς ακόμη) θάνατο του Αλέξανδρου. Έμεινε όμως το έργο του, ένα έργο που δημιουργήθηκε στη μνήμη αυτού του αδικοχαμένου και μονάκριβου παιδιού με πόρους που προήλθαν από τον πλούτο της θάλασσας και που δοξάζει (και ταυτόχρονα προβάλλει) σ' ολόκληρο τον κόσμο αυτή τη δόλια πατρίδα.

Η εκδήλωση της Τρίτης, που συγκέντρωσε το παγκόσμιο ενδιαφέρον με τη βράβευση με τα Βραβεία Ωνάση προσωπικοτήτων όπως ο Πρόεδρος της Κομισιόν κ. Ζακ Ντελόρ, ο δημιουργός του διεθνούς τηλεοπτικού δικτύου CNN, κ. Τέντ Τέρνερ, η Πρωθυπουργός της Νορβηγίας κ. ΓκρόΧάρλεμ Μπρόντλαντ και ιδρυμάτων όπως το Εθνικό Μουσείο Ανθρωπολογίας και Ιστορίας του Μεξικού, οφείλεται σ' αυτό το έργο, το Κοινοφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Ωνάσης, που διευθύνεται από φίλους και στενούς συνεργάτες και συνεχιστές του έργου του Αριστοτέλη Ωνάση. Σ' αυτό αποκλειστικά καθώς και στο γεγονός ότι τα μέλη της Διεθνούς Επιτροπής αποφασίζει για τις προσωπικότητες που θα βραβευθούν οφείλεται και η επιτυ-

χία του Ιδρύματος Αλέξανδρος Ωνάσης. Η επιτυχία αυτή εκφράζεται φόβοι ότι δεν θα υπάρξει τελικά και στο άλλο θαυμαστό δημιούργημα του Ιδρύματος, το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, το οποίο όπως έχει σημειώσει η στήλη, έχει περιέλθει στα χέρια της αναξιόπιστης δημοσίας διοικήσεως. Δι' ό και επαναλαμβάνεται η άποψη να γίνει κάτι όσο είναι ακόμη καιρός ώστε το Κοινοφελές Ίδρυμα Ωνάση να έχει και εκεί τον πρώτο λόγο.

Όπως προελέχθη, το Ίδρυμα Αλέξανδρος Ωνάσης που τόσα προσφέρει στον τόπο, δημιουργήθηκε με πόρους από τον πλούτο της θάλασσας, πλούτος όμως που υπάρχει και σε πολλούς άλλους αλλά τον κρατούν κλεισμένο στα σεντούκια τους γιατί μπορεί να έκαναν λεφτά, αλλά δεν έχουν το ανάστημα που χρειάζεται, δεν έχουν την ψυχική δύναμη να προσφέρουν....

ΣΕ ΑΛΛΕΣ στήλες του παρόντος τεύχους δημοσιεύονται λεπτομερείς πληροφορίες για την πρώτη έκθεση που διοργανώνεται στο ιστορικό πλοίο «Θαλής ο Μιλήσιος» με την οποία εγκαινιάζεται και η νέα ζωή του σκάφους σαν πλωτού μουσείου. Η αναφορά του γεγονότος από τη στήλη γίνεται για να υ-

πογραμμισθούν:

Πρώτο, πόσο ορθή ήταν η απόφαση του ΟΤΕ να δωρίσει το πλοίο στο Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου που ίδρυσε στην ιδιαίτερη πατρίδα του, τη Μύκονο, ο εκλεκτός φίλος των «Ναυτικών Χρονικών» (και του γράφοντος) κ. Γιώργος Δρακόπουλος. Και, δεύτερο, η τεράστια ιστορική, πολιτιστική και εθνική προσφορά του Ιδρύματος αυτού αλλά και του δημιουργού του.

Στην προσφορά αυτή, πέρα από όλα τα άλλα (όπως είναι ο εμπλουτισμός του Μουσείου με σπάνια ευρήματα που επιβεβαιώνουν και αποδεικνύουν την από αρχαιοτάτων χρόνων επίδοση των Ελλήνων στα θαλάσσια έργα, η διάσωση του φάρου του Αρμενιστή και του τελευταίου σκάφους τύπου «περάματος», του ιστιοφόρου «Ευαγγελίστρια» και τώρα και του «Θαλής ο Μιλήσιος» που έχει στοιχίσει πολύ σε μόχθο αλλά και χρήμα) περιλαμβάνεται και η απόδειξη της ελληνικότητας του Αιγαίου, που δεν επιδέχεται και την παραμικρή ακόμη αμφισβήτηση. Στην προσφορά αυτή προστίθεται τώρα και η έκθεση «Μακεδονία και Θάλασσα» με την οποία προβάλλεται η ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων από την εποχή του Μεγάλου Αλεξάνδρου και αποδεικνύεται με αναμφισβήτητα ντοκουμέντα η ελληνικότητα της Μακεδονίας.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ δεν σημειώνονται μόνον στην έκδοση αποφάσεων για την αύξηση των εισφορών προς τα Ταμεία Προνοίας, που όπως σημείωναν τα «Ναυτικά Χρονικά» στο προηγούμενο τεύχος δημιουργούν προβλήματα στις ναυτιλιακές εταιρίες. Καθυστερήσεις υπάρχουν και σε θέματα εκπαίδευσής.

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας, εγκρίνεται η χορήγηση εμβόλιμων εξεταστικών περιόδων τους μήνες Μάιο και Ιούνιο στους τελειόφοιτους (μη φοιτούντες) σπουδαστές παλαιού κανονισμού εκπαίδευσης των Ανωτέρων Δημόσιων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22205 ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ (ΝΥΚΤΟΣ 22956)
(0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ

TELEX: 252171 ILKP

FAX: (0723) 22053

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

(ΑΔΣΕΝ) σύμφωνα με πρόγραμμα, που θα καταρτίσουν οι σχολές.

Υποθέτουμε ότι αυτές οι εμβόλιμες περίοδοι εξετάσεων αφορούν τον Μάιο που έκλεισε χθές και τον Ιούνιο που αρχίζει σήμερα και όχι βεβαίως τους αντίστοιχους μήνες του επομένου έτους. Είναι συνεπώς προφανές ότι τουλάχιστον τον Μάιο εξετάσεις δεν κατέστη δυνατόν να γίνουν και αν ληφθεί υπ' όψιν ότι οι εξετάσεις θα διενεργηθούν με πρόγραμμα που θα καταρτίσουν οι σχολές, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση του Υπουργείου, τότε εύκολα μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι ούτε τον Ιούνιο θα προλάβουν να γίνουν οι εξετάσεις για τις οποίες μεριμνά η υπουργική απόφαση.

ΤΑΚΤΙΚΟΣ αναγνώστης της στήλης — προσοχή, δεν είναι λιμενικός — μας επισήμανε κάτι που θεωρεί άτοπο (ο ίδιος χρησιμοποίησε άλλον χαρακτηρισμό που δεν είναι δυνατόν να αναφερθεί από τη στήλη): Την πτήση πάνω από τις πε-

ριοχές που επλήγησαν από το πετρέλαιο το οποίο διέρρευσε από σοβιετικό δεξαμενόπλοιο έπειτα από σύγκρουσή του με άλλο, επίσης σοβιετικό σκάφος νοτίως της Σκύρου, την οποία πραγματοποίησε δέκα περίπου ημέρες μετά το συμβάν ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης συνοδευόμενος από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος. Δηλαδή, παρατήρησε ο αναγνώστης, δεν υπήρχαν στο Υπουργείο ένας - δύο ικανοί και φυσικά και ειδικοί αξιωματικοί να πετάξουν πάνω από τις περιοχές που επλήγησαν από την πετρελαιοκηλίδα για να διαπιστώσουν αν εξέλιπε ή όχι ο κίνδυνος που απειλούσε την Τήνο και την Μύκονο; Και καλά, πρόσθεσε, ο Υπουργός, πολιτικός είναι ο άνθρωπος που τελούσε εκείνες τις ημέρες υπό τη πίεση του ραδιοσταθμού του κ. Αλαφούζου που έλεγε και ξανάλεγε ότι το Υπουργείο δεν κάνει το παραμικρό για την αντιμετώπιση της καταστάσεως και διάφορες άλλες αρλούμπες, όπως λόγω χάρη αυτό που είπε κάποιος από τους συνεργάτες του εν λόγω

σταθμού, ότι δεν είναι δυνατόν να γίνει πιστευτό ότι ο κ. Παυλίδης δεν έκανε τίποτε για την αντιμετώπιση του προβλήματος επειδή αν ρυπαίνονταν οι Κυκλάδες, οι τουρίστες θα στρέφονταν στα Δωδεκάνησα που είναι η ιδιαίτερη εκλογική του περιφέρεια. Εξηγείται έτσι και φυσικά συγχωρείται, παρατήρησε, η τάση του πολιτικού να «είναι παρών» εκεί που αξιώνει τόσο επίμονα μάλιστα η κοινή γνώμη. Ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος όμως τι ήθελε να δείξει, αφού όπως είναι γνωστό σε όλους δεν έχει την παραμικρή πείρα από τέτοιου είδους ενασχολήσεις;

ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ της επικείμενης ενάρξεως παραγωγικής λειτουργίας του υπερσύγχρονου εργοστασίου κατασκευής σχονιών για ναυτιλιακή χρήση που δημιούργησε ο Οίκος Κατράδη, ο γράφων είχε επισημάνει σ' αυτήν εδώ τη στήλη την τάση του κ. Νίκου Κατράδη για την προσφορά ανταγωνιστικών υπηρεσιών προς την Ελληνική Ναυ-

BTS

TELECOMMUNICATIONS SYSTEMS

market leader for handling
telex fax PSS PSTN E-Mail

for more information

call

Greece 01 - 8975388

Holland 31-2550-62214



τιλία — είχαμε σημειώσει τότε ότι η ίδρυση του εργοστασίου αυτού οφείλεται στην αντίληψη του κ. Νίκου Κατράδη ότι όσοι ζουν και προκόβουν από την Ελληνική Ναυτιλία οφείλουν να συμβάλουν στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου. Και ο κ. Κατράδης είχε πει τότε στον γράφοντα ότι η μέριμνα αυτή πρέπει να είναι συνεχής και αδιάλειπτος γιατί αυτό επιβάλλει το κοινό συμφέρον.

Από ορισμένους τα ανωτέρω είχαν αποδοθεί σε μία τάση προβολής — διαφημίζεις τον Κατράδη είχαν πει μερικοί, αλλά δεν επρόκειτο για διαφήμιση, ούτε και για «κόλπο» για να προσελκυσθεί το ενδιαφέρον στο νέο εργοστάσιο: Η τάση του κ. Κατράδη για προσφορά ανταγωνιστικών υπηρεσιών είναι απολύτως πραγματική και η επιβεβαίωση ήλθε από τους αμέσως ενδιαφερόμενους: Σε πρόσφατη συνομιλία μας, εκπρόσωπος γνωστής ναυτιλιακής εταιρίας υπογράμμισε ότι πραγματικά ο Οίκος Κατράδη προσφέρει ανταγωνιστικές υπηρεσίες στην Ελληνική Ναυτιλία. Και ανέφερε σαν παράδειγμα τις μπαστέκες που η εταιρία του τις βρήκε στον Πειραιά, στον Οίκο Κατράδη, στο ένα τρίτο της τιμής που τις πουλούσε το ίδιο εργοστάσιο που τις παράγει στην Αγγλία. Είναι χαρακτηριστικό ότι λόγω της τιμής με την οποία πρόσφερε τις μπαστέκες ο Οίκος Κατράδη ορισμένοι στην εν λόγω εταιρία θεώρησαν ότι θα επρόκειτο για «μαϊμούδες» αλλά τελικά και έπειτα από επίτοπια έρευνα στη Βρεταννία διαπίστωσαν οι οι μπαστέκες του Οίκου Κατράδη προέχονταν από το συγκριμένο βρεταννικό εργοστάσιο.

Υπάρχει ασφαλώς το ερώτημα πως είναι δυνατόν μια επιχείρηση στην Ελλάδα να πουλάει πολύ φθηνότερα και από το ίδιο το εργοστάσιο παραγωγής στο εξωτερικό ένα συγκεκριμένο προϊόν. Το ερώτημα αυτό το θέσαμε στον κ. Κατράδη ο οποίος απάντησε ότι πρόκειται για μια επιχειρηματική τακτική που εφαρμόζει από ετών ο Οίκος

Κατράδης και του εξασφαλίζει τη δυνατότητα να παρέχει ανταγωνιστικές υπηρεσίες στην Ελληνική Ναυτιλία.

ΑΣΦΑΛΩΣ είναι αυτονόητο ότι δεν είναι μόνον ο Οίκος Κατράδης που προσπαθεί να προσφέρει γενικότερες υπηρεσίες προς την Ελληνική Ναυτιλία. Η στήλη αναφέρει σήμερα και τον κ. Γιάννη Πολυχρονόπουλο που διατηρεί τη γνωστή επιχείρηση ναυτιλιακών ειδών και ταυτόχρονα έχει στρέψει από ετών το ενδιαφέρον της και στον τομέα της προστασίας από τη ρύπανση και έχει προσφέρει τον γνωστό διαχωριστήρα νερού/ πετρελαίου «Ποσειδών» με τον οποίο έχουν εφοδιασθεί πάρα πολλά ελληνικά πλοία.

Ο κ. Γιάννης Πολυχρονόπουλος προσφέρει υπηρεσίες προς τη Ναυτιλία και σαν Πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς. Βαθύτατος γνώστης των θεμάτων του πειραϊκού λιμανιού αλλά και των αναγκών του πλοίου πασχίζει καθημερινά, τρώγοντας έτσι πολλές ώρες από την επιχειρηματική του δραστηριότητα, για την εξεύρεση λύσεων στα προβλήματα που ανακύπτουν γύρω από την εξυπηρέτηση του πλοίου, προβλήματα που πολλές φορές, όπως τελευταία με τις αλλεπάλληλες απεργίες, έχουν οδηγήσει σε φυγή πολλών πλοίων για τα οποία είχαν προγραμματισθεί επισκευές στην Ελλάδα — δηλαδή στο Πέραμα — και που τελικά ματαιώθηκαν και τις κέρδισαν ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες στη Μαύρη Θάλασσα — σύμφωνα με ορισμένες πληροφορίες αυτή τη στιγμή στις εν λόγω μονάδες επισκευάζονται σαράντα περίπου ελληνικά πλοία τα οποία δε ήλθαν στο Πέραμα (ή και έφυγαν από το Πέραμα) λόγω των απεργιών που στο πεντάμηνο Ιανουαρίου — Μαΐου ξηπέρασαν τις 60 ημέρες...

Η δραστηριότητα όμως του κ. Γιάννη Πολυχρονόπουλου δεν περιορίζεται σε καθαρώς επιχειρημα-

τικά ενδιαφέροντα. Όπως είναι ήδη γνωστό, σε δική του πρωτοβουλία οφείλεται και η πλήρης αποκατάσταση του σπιτιού της Φιλικής Εταιρίας στην Οδησό το οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σαν μουσείο και σαν χώρος για τη διοργάνωση πολιτιστικών και εμπορικών εκδηλώσεων αλλά και η δημιουργία γραφείων ανταλλαγής πληροφοριών σε θέματα εμπορίου, μεταφορών και επενδυτικών δραστηριοτήτων στην Οδησό και στον Πειραιά.

ΣΙΓΗ ΙΧΘΥΟΣ εξακολουθούν να τηρούν οι αξιωματούχοι εκείνοι στο Υπουργείο Ναυτιλίας που με τις ενέργειες και τις παραλείψεις τους έχουν καταδικάσει μια σημαντική μερίδα ναυτικών μας σε στασιμότητα που τελικά τους οδηγεί εκτός του ναυτικού επαγγέλματος. Πρόκειται για τους ναυτικούς μας που ελλείπει πλοίων με Ελληνική σημαία αναγκάσθηκαν να εργασθούν στα λεγόμενα ανασφάλιστα και η εξαγοραζόμενη υπηρεσία τους στα πλοία της κατηγορίας αυτής λαμβάνεται υπ' όψει μόνον για συνταξιοδοτικούς λόγους και ως εκ τούτου δεν μπορούν να μετάσχουν σε εξετάσεις για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων. Ετσι έχουμε πλέον «γέρους» υποπλοίαρχους και Β' μηχανικούς ενώ από κοντά στα «γερατεία» τους ακολουθούν και οι ανθυποπλοίαρχοι και οι Γ' μηχανικοί.

Οι υπεύθυνοι αρνούνται να ικανοποιήσουν το αίτημα για αναγνώριση σαν προαγωγικής ακόμη και της υπηρεσίας που αποκτήθηκε σε ανασφάλιστα πλοία μετά την αναγκαστική απόλυση των ενδιαφερομένων από τα πλοία στα οποία υπηρετούσαν βάσει του νόμου για την ανακύκλωση — οι στρογγυλοκαθισμένοι στις αναπαυτικές τους πολυθρόνες και λαμβάνοντες σωρηδόν τις προαγωγές αρμόδιοι δεν συγκινούνται με τίποτε — ούτε ακόμη και από το γεγονός ότι το αίτημα για την αναγνώριση σαν προαγωγικής της υπηρεσίας αυτής έχει τεθεί και από το Κομμίτη και ότι πολλοί από τους ναυτικούς της κατηγορίας αυτής έχουν απογοητευθεί και διαρρέουν από το ναυτικό επάγγελμα.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΥΔΡΟΦΟΡΑ

ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 200 ΚΥΒΙΚΑ

PAXMAN HP 440 - ΑΡΙΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.

Π.Γ.Ε. ΕΝ ΙΣΧΥΕΙ. ΤΙΜΗ 16 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΑΧΜΕΣ

Πληροφορίες: Τηλ.: 0721-88381

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟ
«ΘΑΛΗΣ Ο ΜΙΛΗΣΙΟΣ»
ΕΚΘΕΣΗ
«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ»
ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ ΤΩΝ ΥΠΟΥΡΓΕΙΩΝ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Στα πλαίσια των εκδηλώσεων κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Ναυτιλιακής Εκθέσεως «Ποσειδώνια 1992» και με την αξίεπαινη πρωτοουλία του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, ο «Θαλής ο Μιλήσιος» θα δεχθεί τους πρώτους επισκέπτες εγκαινιάζοντας τη νέα του ζωή ως πλωτό Μουσείο.

Μέσα στον «Θαλή το Μιλήσιο» θα παρουσιαστεί έκθεση με τίτλο: «Μακεδονία και Θάλασσα», με εκθέματα που προβάλλουν τη ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων στη διάρκεια της εκστρατείας του Μ. Αλεξάνδρου, όπως ομοιώματα πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν εκείνη την εποχή, σπάνια χαρακτηριστικά και χάρτες, βιβλία σπάνιων παλαιών εκδόσεων, καθώς και άλλα σημαντικά ιστορικά αντικείμενα.

Σήμερα το μεσημέρι στις 13:00, λίγες ώρες πριν από την εναρκτήρια τελετή των «Ποσειδωνίων» θα γίνει από το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου επάνω στο «Θαλής ο Μιλήσιος» εκδήλωση για την παρουσίαση του πλοίου και της εκθέσεως «Μακεδονία και Θάλασσα», υπό την αιγίδα των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Πολιτισμού. Το πλοίο θα είναι αγκυροβολημένο κοντά στην είσοδο των «Ποσειδωνίων» (Παλιό Τελωνείο).

Υπενθυμίζεται ότι ο «Θαλής ο Μιλήσιος» είναι το μοναδικό καλωδιακό ατμόπλοιο στον κόσμο, που διατηρεί τις αρχικές του ατμομηχανές και το παλαιότερο πλοίο καταχωρημένο στα Ελληνικά Νηολόγια. Ναυπηγήθηκε στις Η.Π.Α. το 1909 (είναι δηλαδή παλαιότερης κατασκευής από τον «Τιτανικό» και το «Αβέρωφ»). Παραχωρήθηκε από τους Αμερικανούς στην Ελλάδα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (1947) και χρησιμοποιήθηκε επί 40 χρόνια από τον Ο.Τ.Ε. στην πόντιση καλωδίων για την αποκατάσταση - επέκταση του τηλεπικοινωνιακού δικτύου στο θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου. Τον Ιούνιο του 1991, το πλοίο δωρήθηκε από τον Ο.Τ.Ε. στο Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, με σκοπό να αποκατασταθεί και να χρησιμοποιηθεί ως πλωτό μουσείο. Πριν περάσει χρόνος από τότε, το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου κατόρθωσε να εκπληρώσει την υποχρέωσή του συνεχίζοντας παράλληλα την υλοποίηση ενός βασικού στόχου, που είναι η διάσωση και αποκατάσταση μοναδικών παραδοσιακών και ιστορικών πλοίων και γνήσιων ναυτικών κειμηλίων.

Με την αποπεράτωση του όλου έργου αποκαταστάσεως, ο «Θαλής ο Μιλήσιος» θα ταξιδεύει και πάλι στα νησιά του Αιγαίου και θα αποτελεί πλέον ένα ζωντανό πλωτό μουσείο που θα προβάλλει τη ναυτική ιστορία και παράδοση της χώρας μας διεθνώς.

Είστε ιδιοκτήτης σκάφους, θέλετε μόνο την απόλαυση και ζητάτε:

- Πάντα να είναι στη κατάσταση που εσείς θέλετε.
- Οι επισκευές να τελειώνουν εγκαίρως και σωστά, όπου κι αν βρίσκεται.
- Η απασχόληση σας στη διαχείριση των οικονομικών να αφορά μόνο στο αποτέλεσμα.
- Το πλήρωμα σας να έχει ένα πολύτιμο κι έμπιστο συνεργάτη.
- Το χρόνο που παραμένει ελεύθερο, πεπειραμένοι επαγγελματίες ν' ασχολούνται με τη ναύλωσή του.
- Την απαλλαγή από τις χρονοβόρες διαδικασίες της έκδοσης και ανανέωσης των επισήμων εγγράφων.
- Τη σωστή κι επαγγελματική κάλυψη όποιων άλλων αναγκών προκύπτουν.

Για σας που θέλετε ν' ασχολείστε μόνο με τις χαρές που προσφέρει το σκάφος σας, η **Vernicos Yachts** δημιούργησε για πρώτη φορά στην Ελλάδα το...

PROMEDIA



... **Vernicos Yachts Management**
το υπεύθυνο management.



VERNICOS YACHTS

Charter - Financing - Management

Μαρίνα 4, - 166 75 Γλυφάδα, Τηλ.: 8946981-3 - Fax: 8947467



GEORGE MOUNDREAS AND COMPANY S.A.

SHIPBROKERS

- * SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
- * DEMOLITION
- * NEWBUILDING CONTRACTING
- * REPAIRS & CONVERSIONS
- * SPECIAL PROJECTS

The leading Piraeus and international shipbroker
based on long tradition, experience and devotion to the Client.

167, ALKIBIADOU STREET - 185 35 PIRAEUS - GREECE
P.O. BOX: 80324 — 185 10 PIRAEUS
TELEPHONE: (01) 4297090 (8 LINES)
TELEX: 213481/6 SOGE GR
CABLES: SOGENAVI PIRAEUS
TELEFAX: (01) 4297196 (G 3/2)

THE E. G. LOUKEDES GROUP OF COMPANIES



E. G. LOUKEDES

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS SHIPBROKERS - SHIPMANAGERS

Telephones : 41.28.530 - 41.22.789
41.31.219 - 41.73.993
FAX : 41.21.506

97-99 FILONOS STR., 185 35 PIRAEUS
P.O. BOX 80081, PIRAEUS 185 10

Est. 1963
TELEXES: 212246 - 212197 EGRL GR
CABLES : EGRLESHIP OR HUGOTRUM

GELVERI S.A.

GEMİ ACENTELİĞİ VE KIRALAMA, ULUSLARARASI NAKLIYAT
SHIPPING AND CHARTERING AGENTS, INTERNATIONAL TRANSPORT

Barbaros Bulvarı No 47
Özgür Apt. kat 6
80030 Beşiktaş, İstanbul

İSTANBUL ŞUBESİ
İSTANBUL BRANCH

AT ISTANBUL AND ALL TURKISH PORTS

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS - SHIPCHANDLERS ATTENDANCE STRAITS PASSAGES IN TRANSIT

Telephones : 25.91.161 - 25.91.162 - 26.06.577
FAX : 25.82.286

TELEX : 26078 GELV TR
CABLES : GELVESHIP ISTANBUL



«EGREL»

SOCIETATEA MARITIMA
SI COMERCIALA S.R.L.

AT CONSTANTZA AND ALL ROMANIAN PORTS

SHIPAGENTS - SHIPCHANDLERS - BUNKERING REPAIRS - GENERAL TRADE

Telephones : 14.742 - 14.200
TELEX : 14.456 EGRL R
FAX : 14.742

Piatza Ovidiu No.10
8700 CONSTANTZA

ΤΙΜΗ ΣΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ 1992



Σύσσωμη η πολιτική ηγεσία της Ελλάδος, με επικεφαλής τον πρόεδρο της Δημοκρατίας Κωνσταντίνο Καραμαλή, τίμησε με τη παρουσία της τη λαμπρή τελετή απονομής των φετινών βραβείων του Ιδρύματος Ωνάση, που πραγματοποιήθηκε το πρωί της 26 Μαΐου στο Μέγαρο Μουσικής της Αθήνας.

Χαρακτηριστικά επίκαιρη η πα-

ρουσία στην είσοδο του Μεγάρου για την επίσημη υποδοχή των βραβευμένων και προσκελημένων των νέων αγοριών και κοριτσιών του Λυκείου Ελληνίδων, ντυμένων με παραδοσιακές στολές της Μακεδονίας, που υπενθύμιζαν διακριτικά την ελληνικότητα της Μακεδονίας στους ξένους και τιμούσαν κατά κά-ποιο τρόπο τον Μακεδόνα Πρόε-

δρο από τα χέρια του οποίου Ευρωπαίοι και Αμερικανοί θα παρελάβαν σε λίγο τα διεθνή βραβεία.

Το Βραβείο «Αθήναι»

Στον πρόεδρο της Επιτροπής της ΕΟΚ, κ. Ζάκ Ντελόρ απονεμήθηκε το βραβείο «Αθήναι» για τον Άνθρωπο και την ανθρωπότητα, για την μεγάλη του προσφορά στην οικονομική ενοποίηση της Ευρώπης των 12 επί πολλές δεκαετίες.

Το Βραβείο «Αριστοτέλης»

Στον ιδρυτή του τηλεοπτικού δικτύου CNN, κ. Τέντ Τέρνερ απονεμήθηκε το βραβείο «Αριστοτέλης» για τον Άνθρωπο και την Κοινωνία, σε αναγνώριση της δύναμης της σύγχρονης επικοινωνίας, σε συνδυασμό με την ηρωική και αντικειμενική ενημέρωση.

Το Βραβείο «Ολυμπία»

Στο Μουσείο Ιστορίας και Ανθρωπολογίας του Μεξικού απονεμήθηκε το βραβείο «Ολυμπία» για τον Άνθρωπο και τον Πολιτισμό, για τη προάσπιση και διάσωση του μεσοαμερικανικού πολιτισμού και τη κατανόηση των χαρακτηριστικών και ανομοιοτήτων μεταξύ των προϊσπανικών πολιτισμών.

Το Βραβείο παρέλαβε η διευθύντρια του Μουσείου κ. Μαρί Κάρμεν Σέρα Πούσε.

Το Βραβείο «Δελφοί»

Τέλος, στην μαχητική οικολόγο, πρωθυπουργό της Νορβηγίας κ. Γκρό Χάρλεμ Μπρόυντλαντ απονεμήθηκε το βραβείο «Δελφοί» για τον Άνθρωπο και το Περιβάλλον.

Η κ. Μπρόυντλαντ είναι συντάκτρια της έκθεσης «Το κοινό μας μέλλον» που κινητοποίησε διεθνώς τους περιβαλλοντολόγους και υπήρξε η κινητήρια δύναμη για τη Σύσκεψη Περιβάλλοντος και Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών, που θα πραγματοποιηθεί σε έξι εβδομάδες στη Βραζιλία.

REGIS LOW 
INSURANCE BROKERS

*International
Marine Insurance Specialists*

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

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

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

Το έργο και η ιστορία του BIMCO

Με την εντολή για περισσότερη δουλειά, περισσότερες πληροφορίες και περισσότερη ποιότητα για τα μέλη του, ο γνωστός οργανισμός BIMCO (Baltic and International Maritime Council) αντιμετωπίζει τις προκλήσεις ενός ναυτιλιακού περιβάλλοντος που γίνεται συνεχώς πιο περίπλοκο. Ο μεγαλύτερος στον κόσμο ιδιωτικός ναυτιλιακός οργανισμός αριθμεί σήμερα 912 μέλη εφοπλιστές που κατέχουν στόλο 11.577 πλοίων συνολικού τονάζ 363 εκατ. τον. d.w. εκατ. Αριθμεί επίσης 1.567 μέλη ναυλομεσίτες, 58 κλάμπος και 25 διάφορα άλλα μέλη.

Τα τελευταία χρόνια ο οργανισμός έκανε τεράστιες προσπάθειες να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της ευρύτατα διαφοροποιημένης βάσεώς του. Επέμεινε στους δύο βασικούς στόχους του: α) την επεξεργασία των ναυλοσυμφώνων και των άλλων εγγράφων που διευκολύνουν την εργασία του εφοπλιστού και του ναυλωτού και β) την παροχή όσο το δυνατόν περισσότερων και ακριβέστερων πληροφοριών προς τα μέλη του. Ιδιαίτερα ο τρόπος συγκεντρώσεως και παρουσιάσεως των πληροφοριών άλλαξε ριζικά. Πλούτισε και επεξέτεινε τις εκδόσεις του, καθιέρωσε την πληροφορική, δημιούργησε την online γραμμή για πληροφορίες ηλεκτρονικής μορφής και ανέπτυξε το παγκόσμιο ηλεκτρονικό δίκτυο Bimcom για τη ναυτιλία. Παράλληλα ενδυνάμωσε το ρόλο του στην παροχή των ναυτιλιακών ζητημάτων και πέτυχε να αποκαταστήσει στις ΗΠΑ ένα κλίμα κατανόησης

μεταξύ πλοιοκτητών και τελωνειακών αρχών στο ζήτημα της κυκλοφορίας των ναρκωτικών, ενώ παράλληλα κινείται παρασκηνακά για τα προβλήματα της φορολογίας και της ρυπάνσεως.

Ειδικότερα πέτυχε να επέλθει συμφωνία με τις λιμενικές αρχές της Αλγερίας επί ενός σχήματος εγγυήσεων για τα μέλη του που επιτάχυνε σοβαρά τη διεκπεραίωση των εργασιών και τη σύντηξη του χρόνου παραμονής του πλοίου στον λιμένα. Ένα παρόμοιο σχήμα βρίσκεται υπό συζήτηση με τις αρχές του Βιετνάμ.

Τον Οκτώβριο του 1990 μετέφερε την έδρα του από το κέντρο της Κοπεγχάγης σε ένα προάστιο που εξασφάλισε άνετους χώρους για τους υπαλλήλους του που αυξήθηκαν σε 49. Αυτός ο διευρυμένος ρόλος του BIMCO εξύψωσε σημαντικά τη θέση του στην παγκόσμια ναυτιλία και του προσέδωσε κύρος και δύναμη. Στοχεύει τώρα σε μια φάση σταθεροποίησης κατά την οποία ίσως να μη ξεκινήσουν νέα φιλόδοξα προγράμματα αλλά θα σταθεροποιηθούν τα υφιστάμενα. Και η ελαφρά αυτή μεταβολή συνέπεσε με την ανάληψη της γενικής γραμματείας του οργανισμού από τον Finn Fransden, πρώην γεν. διευθυντή της ScanDutch, ο οποίος διαδέχθη τον Torben Skaanild που αποχώρησε το 1991 για να αναλάβει διευθυντική θέση World Wide Agencies του Χόγκ Κόγκ. Πάντως ο νέος υπογράμμισε ότι η εργασία του βασίζεται στις στέρεες βάσεις που έχει θέσει ο προκάτοχός του και ότι σκοπός του

είναι να προωθήσει περαιτέρω την ποιότητα της προσφοράς του οργανισμού ερχόμενος σε επαφή με τα μέλη του και ακούγοντας τα αιτήματά τους.

Εφέτος ο BIMCO συμπληρώνει από την ίδρυσή του 87 ολόκληρα χρόνια κατά τα οποία έγραψε τη δική του ιστορία για την προστασία των συμφερόντων της παγκόσμιας ναυτιλίας. Αξίζει λοιπόν η αναδρομή στις βασικές χρονολογίες που αποτέλεσαν κλειδιά στην ιστορική του διαδρομή.

1901. Ύστερα από ένα προσωρινό boom η ναυτιλία αντιμετωπίζει και πάλι μια επικίνδυνη ύφεση. Ακόμα και τα ατμόπλοια, που είναι κανούργια στο ναυτιλιακό στίβο, αδυνατούν να εργασθούν αποδοτικά. Οι πλοιοκτήτες πολύ στενοχωρημένοι από την κατάσταση σχηματίζουν ενώσεις για να αντιμετωπίσουν την κρίση.

1904. Ο Thomas Cairns της ομώνυμης εταιρίας του Νιούκαστλ εμπνέει στους Βρεταννούς εφοπλιστές την ιδέα ότι ένα κατώτερο όριο ναύλων είναι απαραίτητο στις μεταφορές της Βαλτικής και της Λευκής Θάλασσας. Την ίδια εποχή οι Σουηδοί εφοπλιστές συναντώνται στο Limhamn για να βρουν τρόπο βελτίωσης των ναύλων.

1905 (5 Ιανουαρίου). Ο Cairns τηλεγραφεί στο Σουηδό εφοπλιστή Johan Hansen στην Κοπεγχάγη προτείνοντας συνεννόηση μεταξύ Δανών, Νορβηγών, Σουηδών και Γερμανών εφοπλιστών για να απαιτήσουν όχι υψηλούς αλλά λογικούς ναύλους. Ο Hansen βρίσκει υποστήριξη από τα μέλη της Ενώσεως

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Δανών Εφοπλιστών. Σύμφωνα και οι άλλοι Σκανδιναβοί εφοπλιστές καθώς και οι Γερμανοί και οι Ρώσοι.

1905 (16 Φεβρουαρίου). Αντιπρόσωποι από 102 εφοπλιστικές εταιρίες 10 χωρών συναντώνται στην Κοπεγχάγη. Είναι η ιδρυτική πράξη ενός νέου Οργανισμού. Οι στόλοι τους συμποσούνται σε ένα περίπου εκατομμύριο τον. γκρό. Η συνέλευση υιοθετεί δύο αποφάσεις: Η πρώτη αφορά τους ελάχιστους ναύλους στις μεταφορές ξυλείας. Η δεύτερη περιέχει την ομόφωνη συμφωνία συστάσεως μιας διεθνούς ενώσεως των εφοπλιστών που ενδιαφέρονται στις μεταφορές της Βαλτικής, της Βορ. Θάλασσας και της Λευκής Θάλασσας.

1905 (7 Ιουνίου). Συνέρχεται η δεύτερη γενική συνέλευση μέσα σε κλίμα αισιοδοξίας, ακολουθούμενο από αισθητή ανάκαμψη των ναύλων.

1905 (16-17 Νοεμβρίου). Η τρίτη συνέλευση υιοθετεί τους κανόνες της Κόνφερανς Βαλτικής και Λευκής Θάλασσας. Πρόεδρος εκλέγεται ο Adolf Carl και αντιπρόεδρος ο Thomas Cairns. Είναι η πρώτη μορφή του BIMCO, στην οποία μετέχουν πλοιοκτήτες 1.056 πλοίων 1.624.285 τον. γκρό από 11 χώρες.

1906. Δημοσιεύεται η πρώτη εγκύκλιος του Οργανισμού με αναφορά και ειδήσεις για τους λιμένες.

1908. Δημοσιεύεται ο πρώτος τύπος ναυλοσυμφώνου ύστερα από διαπραγματεύσεις με τους φορτωτές και παραλήπτες. Είναι το ναυλοσύμφωνο Baltcon που εξακολουθεί ακόμα να είναι σε χρήση.

1909. Ακολουθεί το διεθνές ναυλοσύμφωνο Baltice. Γίνονται δεκτοί ως μέλη χωρίς ψήφο οι ναυλομεσίτες, οι οποίοι μετά ένα χρόνο φθάνουν τους 121.

1912. Η διάσκεψη το Βερολίνου αποφασίζει τη δημιουργία ενός επισημου Συμβουλίου περιβεβλημένου με κύρος για να επιδιώξει την συνεργασία με τα P and I Clubs και να επιδιώξει παγκόσμια αναγνώριση των ναυλοσυμφώνων του Οργανισμού.

1920. Μολονότι βασικά ο οργανισμός είναι ένωση ιδιοκτητών ατμοκινήτων πλοίων, η συνέλευση τροποποιεί το καταστατικό ώστε να επιτραπεί η συμμετοχή και των ιδιοκτητών ιστιοφόρων πλοίων.

1921. Ιδρύεται το Γραφείο Πληροφοριών.

1923. Ύστερα από διαπραγματεύσεις με το Norsk Hydro δημοσιεύεται ένα από τα αρχαιότερα εν ισχύει ναυλοσύμφωνα, το Hydro charter.

1941. Παρά τις δύσκολες συνθήκες που κρατούν στην υπό Γερμανική κατοχή Δανία, ο Οργανισμός συνεχίζει τη λειτουργία του και την κατάρτιση ναυλοσυμφώνων.

1947. Μετά τον πόλεμο ο Οργανισμός βρίσκεται με 305 εφοπλιστικά μέλη που κατέχουν πλοία 11 εκατομ. τον. d.w.

1961. Επιτυγχάνεται συμφωνία με τους Σοβιετικούς φορτωτές επί του ναυλοσυμφώνου Sobietwood.

1963. Τα μέλη του Οργανισμού αυξάνονται σημαντικά σε 691 πλοιοκτήτες που κατέχουν 6.058 πλοία συνολικού τοννάζ 48 εκατ. τον. d.w., το οποίο αντιπροσωπεύει το 27% του παγκόσμιου στόλου.

1969. Ο BIMCO γίνεται δεκτός σε συμβουλευτική βάση στους οργανισμούς UNCTAD και IMO.

1983. Το 47% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ανήκει σε πλοιοκτήτες μέλη του BIMCO.

1985. Ο Οργανισμός αλλάζει το όνομά του από «Conference» σε «Council» για να αποφύγει τη σύγχυση με τις Κόνφερανς των τακτικών γραμμών.

1990. Ο BIMCO μεταφέρεται στα καινούρια του γραφεία στο προάστιο Bagsvaerd της Κοπεγχάγης.

Ε.Σ.

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

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

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

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

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

24ΩΡΟ

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

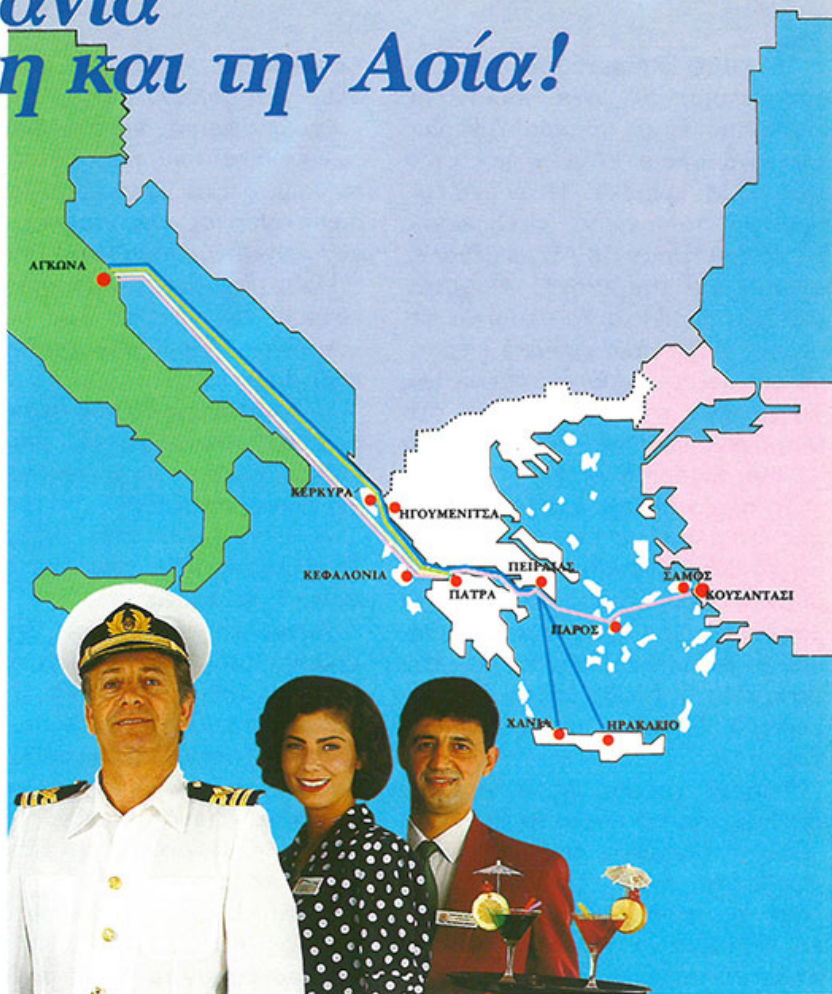
Η Minoan Lines, Πρώτη και Δημιουργική, συνδέει με 10 πλοία 9 ελληνικά λιμάνια με την Ευρώπη και την Ασία!

Η MINOAN LINES γιορτάζει
φέτος 20 χρόνια συνεχούς
δημιουργικής πρωτοπορίας και
ξεχωριστής παρουσίας στην
ελληνική και διεθνή επιβατική
ναυτιλία.

Γιορτάστε και σεις μαζί με την
MINOAN LINES και
προγραμματίστε διακοπές στην
Κρήτη, την Κεφαλονιά, την
Κέρκυρα και την Ευρώπη (μέσω
Ιταλίας) μαζί μας.

Ανακαλύψτε και σεις την
ξεχωριστή ελληνική φιλοξενία
που για 20 χρόνια αφήνει
μοναδικές αναμνήσεις σε
εκατομμύρια επιβάτες!

Για πληροφορίες και κρατήσεις
επισκεφθείτε τον ταξιδιωτικό σας
πράκτορα, ή το Κεντρικό
Πρακτορείο της MINOAN
LINES, Βασ. Κωνσταντίνου 2
(Στάδιο) τηλέφωνα: 7520152,
7512356.



MINOAN LINES

1972 - 1992



Δημιουργικής
Πρωτοπορίας



ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ

«Θα φωνάξεις τον καπετάνιο»

Του υποναυάρχου Λ.Σ. ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

Το 1960 υπηρετούσα σα δόκιμος πλοίαρχος στο ελληνικής πλοιοκτησίας με σημαία Λιβερίας φορτηγό πλοίο «Αγνή» της εταιρίας «C.M. Lemos». Ήταν ένα καινούργιο ιαπωνικής κατασκευής πλοίο του τύπου All Aft με μεγάλες ανέσεις για την εποχή. Ήμασταν στη Νέα Υόρκη και το πλοίο θα παρέμενε για μεγάλο χρονικό διάστημα για δεξαμενισμό και επισκευές. Τα γραφεία της εταιρίας ήταν στο Μπρόντγουαι με την επωνυμία «Triton Shipping Inc.».

Το πλοίο άλλαξε ένα μεγάλο μέρος του πληρώματός του και άδειασε μία θέση ανθυποπλοίαρχου. Ήμουν ο παλαιότερος δόκιμος στο βαπόρι και μου πρότειναν να αναλάβω ανθυποπλοίαρχος με την προϋπόθεση ότι θα έπαιρνα το Λιβεριανό δίπλωμα ανθυποπλοίαρχου.

Υπήρχε χρόνος και άρχισα να διαβάζω για να πάρω το δίπλωμα. Έδωσα εξετάσεις στο Λιβεριανό Προξενείο, ήταν τότε στην Πάρκ Άβενιου, αν θυμάμαι καλά, πέτυχα και περίμενα να πάρω τη θέση του ανθυποπλοίαρχου.

Μου είχε κάνει εντύπωση η μεγάλη σημασία που έδιναν στα θέματα

Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεων στη θάλασσα.

Ετοιμος λοιπόν για την ανάληψη των καθηκόντων, πλήν όμως έπρεπε να με δει και να με εξετάσει και ο αρχιπλοίαρχος της εταιρίας καπετάν Αυγερινός Μαυροφίλιπας.

Ηρθε μία μέρα στο βαπόρι και με κάλεσε στο γραφείο του πλοίαρχου. Πήγα. Ήταν μόνος του και έκοβε βόλτες.

— Ελα δω βρε συ που θες να πιάσεις ανθυποπλοίαρχος, μου είπε κάπως άγρια με τη χαρακτηριστική χιώτικη προφορά.

— Είσαι μόνος στη γέφυρα και βλέπεις μπροστά σαν ένα άσπρο φως. Τι θα κάμεις;

Σκέφθηκα για λίγο και ζήτησα να μου πει προς ποιά κατεύθυνση, αν φαίνεται τίποτα άλλο κλπ. Ο καπετάν Αυγερινός, πιθανόν να μη ζει πλέον, συνέχιζε να βηματίζει χωρίς να απαντά και εγώ άρχισα να λέω. «Θα είναι φανός κορώνης ή εφίστιος μικρού πλοίου ή αλιευτικό,....».

— Α! Α! ξεφώνισε ο καπετάν Αυγερινός. Αυτά κάνετε εσείς οι νέοι και τρακάρουν τα βαπόρια. Θα φωνάξεις τον καπετάνιο! Αυτό θα κάνει παιδί μου, είπε και με έβγαλε έ-

ξω.

Πάει κόπηκα σκέφθηκα και έφυγα λυπημένος. Την άλλη μέρα με φώναξε ο καπετάνιος του πλοίου και μου ανήγγειλε ότι πήρα τη θέση του ανθυποπλοίαρχου και ότι έπρεπε να είμαι πολύ προσεκτικός στη βάρδια και να ρωτώ πάντα.

Πέρασαν τα χρόνια και αναλογίζομαι πάντα αυτά που μου είχε πει ο καπετάν Αυγερινός. «Θα φωνάξεις τον καπετάνιο».

Ο αρχικαπετάνιος αυτός είχε μεγάλη και βαθειά συναίσθηση της έννοιας της ασφάλειας ναυσιπλοΐας. Γνώριζε πως να προστατεύει το πλήρωμα και το πλοίο από τα ατυχήματα. Δεν αμφέβαλε για τις γνώσεις και τις ικανότητές μου.

Ηθελε όμως με τον τρόπο του να μου τονίσει την προσοχή και ανησυχία του αξιωματικού φυλακής γεφύρας. Μπορεί να μη είχε την δική μου άριστη θεωρητική κατάρτιση, ήταν όμως ένας παλαιός, έμπειρος ναυτικός από τις εκατοντάδες Ελλήνων, που με την ναυτοσύνη τους θεμελίωσαν και ανέδειξαν την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία πρώτη στον κόσμο.



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

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

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '92

Η Ναυτική μας παράδοση

Του πλοιάρχου Ε.Ν. κ. ΝΙΚΟΥ ΚΩΣΤΑΡΑ

Κάθε λαός και κάθε άνθρωπος πορεύεται μ' ένα δικό του μύθο από τη ζωή στην ιστορία του. Από τα βάθη του χρόνου, ο Έλληνας προσφέρει, το μόχθο της επιβίωσης πάνω στη θάλασσα και η Οδύσσεια είναι η βίβλος του Ελληνισμού, αφού η «Ελληνική ιστορία άρχισε με τον κόσμο του Οδυσσέα» (G. Finley). Στο επίκεντρο της ζωής του γένους βρέθηκε πάντα η πολυθέλητη θάλασσα. Άλλωστε «το πρώτο πράγμα που έκανε ο Θεός είναι το μακρινό ταξίδι» (Γ. Σεφέρης).

Πέντε και πλέον συναρπαστικές χιλιετίες βιούμε και βιώνουμε τη θάλασσα οι Έλληνες. Και η θητεία αυτή του υγρού στοιχείου κάτω από τους μεσογειακούς αστερισμούς έπαιξε αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση των ιστορικών, κοινωνικών και πνευματικών πεπρωμένων μας. Για να υψώσει στη διαδρομή των αιώνων, έναν ανεπανάληπτο πολιτισμό, που εσφράγισε μ' αυτόν όλες του κόσμου τις εξελίξεις. Αυτόν τον ανεπανάληπτο πολιτισμό με ναυτική παράδοση οφείλουμε να διατηρήσουμε.

Η ναυτική παράδοση είναι η παρουσία της Ελληνικής ναυτοσύνης μέσα στο χρόνο και συνδέεται μέσω των γενεών με την έννοια της συνέχειας. Για τους Έλληνες είναι μια ιδιαιτερότητα κι ένα άνοιγμα στον κόσμο. Μ' αυτή την ιδιαιτερότητα εκφράζουμε την παρουσία μας στα λιμάνια του κόσμου και στους ωκεανούς. Διαμορφώνουμε το δικό μας τρόπο ζωής που είναι η ταυτότητά μας. Αυτή η ναυτική παράδοση που εξέθρεψε γενέες γενεών ναυτελλήνων κινδυνεύει σήμερα να ξεριζωθεί από την καταλυτική εποχή μας.

Και είναι χρέος μας να διασώσουμε και να αξιολογήσουμε τη ναυτική παράδοση μας που βρίσκεται στα πρόθυρα της εξαφάνισής της. Χρειάζεται να υπάρξει μια δημιουργική επικοινωνία, ούτως ώστε οι μνήμες να αποκτήσουν κάποια αξία

και να βοηθήσουν να ξυπνήσουν στο σημερινό μαζάνθρωπο, μερικές αξίες που τώρα βρίσκονται σε λήθαργο. Δεν αρνούμαστε την πρόοδο. Δεν λιθοβολούμε την εξέλιξη αλλά και δεν πρέπει να αδιαφορούμε, να μελετάμε και να αξιολογούμε τη ναυτική παράδοση μας μέσα στα πλαίσια της εποχής μας. Γιατί η παράδοση αποτελεί την προϋπόθεση για την ύπαρξη της ναυτιλίας μας, που εν κατακλείδι ταυτίζεται με τη ναυτική παράδοση, διότι εάν σβήσει η ναυτική παράδοση θα παρακμάσει και η ναυτιλία μας.

Κάποτε ο Άγγλος ναύαρχος Κάννινγκαν είχε πει: «ένα θωρηκτό φτιάχνεται μέσα σε δύο χρόνια» μια ναυτική παράδοση χρειάζεται διακόσια».

Το θαύμα της Ελληνικής Ναυτιλίας δεν οφείλεται στα μεγάλα της καράβια, αλλά στη παράδοση της

ναυτοσύνης του λαού μας, που πρέπει να βιώσουμε και να σεβαστούμε. Σεβασμός στη παράδοση δε σημαίνει περιφρόνηση της τεχνολογίας κι επιστροφή στον ατμό, όπως πιστεύουν μερικοί όψιμοι υποστηρικτές της προόδου. Σημαίνει απλώς εξανθρωπισμός της τεχνολογίας.

Ο σεβασμός προς τη παράδοση εκφράζει τη συνείδηση της μνήμης, αλλά μιας μνήμης, που έχει τη δύναμη να ευαγγελίζεται το μέλλον.

Η ναυτική παράδοση μόνο ως συνέχεια νοείται, ως διαρκής εξέλιξη σε γονιμοποιό επαφή με τις ξένες δημιουργίες.

Με τη ναυτική μας παράδοση η γενεά μας συνδέεται με τις προηγούμενες γενεές αλλά και εκείνες που θάρθουν και εξασφαλίζει τη ναυτική συνοχή των γενεών. Είναι ένα από τα χαρακτηριστικά της Ε-

Metalock

BRASIL

Voyage Repairs for all Brasil

- 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.

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



θνικής μας ταυτότητας, — τα άλλα δύο είναι η Ελληνική γλώσσα και η Ορθοδοξία.

Με τη ναυτική παράδοση ο ναυτίλος δυναμώνει τη ναυτική του συνείδηση και δεν αλλοτριώνεται από τον τόπο του, από την Ιθάκη του. «Οι παλιοί θαλασσινοί βλέπανε το άστρο της τραμουντάνας και βρίσκανε το δρόμο τους. Κι ο άνθρωπος, μέσα στο ατέλειωτο πέλαγος του καιρού, για να ξέρει που πηγαίνει, είχε τη παράδοση που τον οδηγούσε», τονίζει ο μεγάλος Φώτης Κόντογλου και συνεχίζει «ένας λαός που έχει χάσει τη παράδοσή του, είναι σαν τον άνθρωπο που έχει χαμένο το μνημονικό του, που έχει πάθει αμνησία. Το σήμερα και το αύριο είναι δεμένα με τα περασμένα. Το σήμερα θρέφεται από τα περασμένα και τα μελλούμενα από το σήμερα». Γιατί πολιτισμός σημαίνει συνέχεια και τη συνέχεια αυτή εκφράζει η παράδοση.

Όσο αλλάζουμε αβασάνιστα κάθε δικό μας με τα ξένα, όσο υιοθετούμε νέα ναυτικά ήθη, οδηγούμε σε εκτροπή τη παράδοσή μας, που δεν θα μείνει χωρίς συνέπειες και χωρίς τιμωρία. Η ναυτική παράδοση εξάλλου είναι το υπόβαθρο πάνω στο οποίο στηρίζεται και το θεμέλιο πάνω στο οποίο οικοδομείται κάθε καινούργιο ναυτιλιακό δη-

μιούργημα, η ασφαλής γέφυρα που ενώνει το παρελθόν του με το παρόν και το μέλλον του. Όχι για να «λιβανίσουμε» αλλά για να παράλαβουμε «το φύραμα για τη ευδωσία του δικού μας έργου». Γιατί η απομάκρυνση των ανθρώπων από τις παραδόσεις σημαίνει ξέκομμα από τις ρίζες.

Μας χρειάζεται η ναυτική μας παράδοση, ο ανεφοδιασμός, για να μην ξεκόψουμε από το νησιώτικο κλίμα και να κρατήσουμε την ναυτική μας φυσιογνωμία, όπως την συντηρούσαν αιώνες οι караβοκύρηδες μας και οι θαλασσινοί μας. «Οι παλιοί γεμιτζήδες δεν αποτελούσαν ένα απλό εξάρτημα αλλά την ίδια την ψυχή του ιστιοφόρου. Ο караβοκύρης τότε και το καράβι έσμιγαν σε μια δίδυμη παρουσία κιόταν έτριζαν τα πλευρά του σκαριού, έτριζαν και του караβοκύρη τα κόκκαλα. Θαλασσινή είναι από τους παλιούς χρόνους η ιστορία του τόπου μας και σύμβολο της του κουπί και το πανί, ο ανθρώπινος μόχθος, ο αγώνας με τη φυσική δύναμη, την ακαταπόνητη.

Γεμάτα παραμύθια και τραγούδια είναι τα παλιά πλεούμενα με αδαπάνητη μνήμη πανίερη. Οι σημερινοί άνθρωποι τα σκοτώνουν τα παραμύθια, κατασκευάζουν ίσως καινούργια, με βιομηχανικά υλικά, όχι

με την ακήρατη ουσία της ψυχής» όπως τονίζει ο δικός μας Ι.Μ. Παναγιωτόπουλος.

«Ο караβοκύρης, ο εφοπλιστής και ο ναυτιλλόμενος είναι δραστηριότητες που κρατούν ξύπνιο τον άνθρωπο» παρατηρεί η διακεκριμένη καθηγήτρια Ελένη Γλύκατζη Αρβελέρ.

Γι αυτό δεν πρέπει να το ξεχάσουμε και να ζούμε βιωματικά τη ναυτιλία μας από τον Όμηρο έως σήμερα γιατί «το κληρονομικό βάθος των συναισθημάτων μιας ψυχής είναι το σταθερό στοιχείο της». (Γκ. Λέμπου).

Χωρίς ναυτικές ρίζες δεν θα αντέξει η ναυτιλία μας γιατί το ξερίζωμα είναι η πιό επικίνδυνη αρρώστια.

Η ναυτική παράδοση είναι ο βιωμένος χρόνος και απ' αυτήν θα πάρουμε το ζωντανό πνεύμα κι όχι κενούς τύπους, γιατί θα μας δίνει με το καράβι. Θα νοιώθουμε την ανάσα του, γιατί κάθε πλοίο έχει τη δική του ιστορία, το δικό του ριζικό, τα δικά του σκαμπανεβάσματα και το τσούρμιο του με τον καπετάνιο συγκροτούν τον δικό του ψυχικό κόσμο.

Μόνο απ' αυτήν τη ναυτική παράδοση θα δημιουργηθούν νέες οργανικές εκβλαστήσεις, που θα συνεχίσουν το ναυτιλιακό δημιούρ-

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

ΔΙΑΔΟΧΟΣ: (ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ: ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ
ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ ΚΑΙ ΒΑΛΤΙΚΗΝ
ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ CONTINENT

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35-39 ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ

Α' όροφος - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τηλ. (01) 4292122 (01) 4292086

TELEFAX: (01) 4292159 - TELEX: (21) 2557-8-9 SNEA - (21) 3332 SNEA

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: «SNEAL»

γημα, μια δημιουργία που να στηρίζεται και στη ναυτική παράδοση. Γιατί παράδοση και δημιουργία είναι απαραίτητα στοιχεία για την ναυτιλία μας. Η σύγχρονη τεχνολογία να μην διώχνει τη παράδοση αλλά να την εμπλουτίζει. Ναυτικοί πίνακες να στολίζουν τις αίθουσες των караβιών. Βιβλία των θαλασσογράφων μας να γεμίζουν τις βιβλιοθήκες τους. Κασσέτες με νησιώτικα τραγούδια και ταινίες με ελληνικές ιστορίες και τοπία της πατρίδας μας να δυναμώνουν την ιστορική και οικολογική μας συνείδηση ενώ ο βιγλάτορας Άγιος Νικόλαος να δυναμώνει την Ελληνορθόδοξη πίστη μας στις δυσκολίες της θαλασσινής μας ζωής.

Και μια πρόταση: Ας καθιερωθεί το ΚΑΡΑΒΙ σαν διακοσμητικό ελληνοχριστιανικό έθιμο αντί για το χριστουγεννιάτικο δέντρο — που έχει τη προέλευσή του από την Βόρεια Ευρώπη. Ένα караβάκι να στολίζει κάθε ελληνικό σπίτι, μια μαρτυρία της ταυτότητάς μας σαν ναυτικού λαού, που περιβρέχεται από την Ελληνική θάλασσα που θα αποτελέσει έναυσμα για επιμόρφωση των παιδιών μας. Να προστατεύσουν τα δέντρα, να λατρεύουν τη θάλασσα και να αποκτήσουν Εθνική ναυτική συνείδηση και αυτογνωσία. Και μην ξεχάσουμε τη Γοργόνα του Μεγαλέξαντρου στα σαλόνια των караβιών να επιβεβαιώνει, ότι η «Μακεδονία είναι Ελληνική».

Ακόμη τα ναυτιλιακά γραφεία να στολίζονται με τριήρεις, δρόμωνες, γαλέρες, ιστιοφόρα και караβία τους για να μαρτυρούν τη ναυτική συνείδησή τους, ενώ ναυτικές προσωπογραφίες και θαλασσογραφίες θα εκφράζουν το ναυτιλιακό κλίμα μαζί με άλλα αναμνηστικά παλιών караβιών.

Τα ναυτιλιακά και νησιώτικα περιοδικά πρέπει να αφιερώνουν σελίδες τους με ζωντανή παράδοση από τους απόμαχους του κύματος, προτού αυτοί πάρουν μαζί τους την πολύτιμη εμπειρία και τις προσωπικές τους αναμνήσεις.

Επίσης τα ΜΜΕ αντί για «πιστολέρος» και ναυάγια θα έπρεπε να προβάλλουν την θάλασσα και το μεγαλούργημα της Ελληνικής Ναυτιλίας. Το Ναό της Ναυτιλίας ενισχυμένο με τη ναυτική και οικολογική συνείδηση.

Με αυτά δεν παραβλέπουμε ωρι-

σμένες αξιολογικές προσπάθειες που γίνονται σε μερικά νησιά (Άνδρος, Χίος, Οinouσες κ.α.) αλλά πρέπει να ενισχυθούν, να προβληθούν και να επιβραβευθούν τέτοιες πρωτοβουλίες. Οχι αδιαφορία αλλά επιβράβευση και συνέχιση. Δίπλα στους Παρθενώνες τα πρωτόγονα «Ξύλα», τα «υγρά κέλευθα» και τ' άρμενα με το σύγχρονο ναυτιλιακό δυναμισμό, για να ξαναγίνει μια αφύπνιση της ναυτικής παράδοσης από τα ΜΜΕ, όπως «έγινε η Αργώ ενωρίς αντικείμενο δημοτικών ασμάτων, τα οποία εψάλλοντο υπό των ναυτίλων της Ελλάδος, ότε ανεπτύχθη η ναυτιλία» και συνεχίζει ο ιστορικός Σπ. Λάμπρος στην Ιστορία της Ελλάδος «ο μύθος περί τοιούτου Θαυμασίου έργου (της Αργούς) της πρώτης εις αγνώστους θαλάσσας ναυτικής επιχειρήσεως των αρχαιοτάτων της Ελλάδος ηρώων έμελλε να εξεγείρη την φαντασίαν των Ελληνικών λαών» Αλλά η Αρχαία Ελλάδα θα ανήκει στη σύγχρονη, όσο η τελευταία δημιουργεί.

Ετσι θα ανανεώνεται η διαχρονική πορεία της ναυτιλίας μας μέσα από την διαιώνιση της ναυτικής μας παράδοσης και θα βεβαιώνεται η διάρκεια της από τις δημιουργικές ναυτιλιακές προσωπικότητες, που έχουν μέσα τους το δαιμόνιο του Οδυσσέα, που είναι ο οντολογικός πυρήνας της ναυτιλίας μας και τους σπρώχνει εμπρός για να ζήσουν

την δική τους Οδύσσεια, καθότι «η Ελλάδα είναι ένα μικρό караβί που το δέρνουν βοριάδες και νοτιάδες και άνεμοι ανατολικοί και δυτικοί». Γι αυτό υπάρχει ελπίδα να μην ξεριζωθεί η ναυτική παράδοση αλλά ζωντανή και ανανεωμένη να φωτίζει το μεγαλούργημα της ναυτιλίας μας με μια προϋπόθεση ότι ποτίζεται και γαλουχείται με τα νάματα της ναυτικής μας κληρονομιάς. Να εργασθούμε σε βάθος για την ναυτική παράδοση και να στραφούμε με ανοικτό πνεύμα στους ξένους ορίζοντες για να δρέψουμε απ' εκεί ό,τι γλυκό χυμό μας προσφέρουν οι ξένοι πολιτισμοί, η ναυτική εμπειρία και σύγχρονη τεχνολογία έτσι ώστε να αφομοιώσουμε τα ξένα στοιχεία και να τα εκφράσουμε σε μια δημιουργική εμπορική ναυτιλία.

Όσοι έχουν στις φλέβες τους ελληνική αρμύρα ας αφυπνισθούν γιατί η ναυτιλία μας χρειάζεται και την σύγχρονη τεχνολογία και οργάνωση της πληροφορικής, αλλά και τη ναυτική παράδοση, ένα συγκερασμό για να διαδραματίσει σωστά το ρόλο της. Και μια υπόμνηση: Μην ξεχνάς ό,τι κι αν κάνεις, ό,που κι αν πάς: «Πάντα στο νου σου νάχεις την Ιθάκη» που είναι η Ελληνική ναυτική παράδοση, η δική μας μοναδική ταυτότητα, που πρέπει να εκφράζεται και στα «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ».

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ



S.S.R.S. LTD

SHIPPING SPARES, REPAIRS & SUPPLIES

**WORLD WIDE SHIPREPAIRS
SPARE PARTS DEALERS
SALVAGE & TOWING
CONTRACTORS CONSULTANTS**

Managing Director:
George KARETZOPOULOS
Shiprepair Executive:
Dimitris MAVRIDEROS

93 KOLOKOTRONI STREET
185 35 PIRAEUS GREECE

TEL.: 4221956, 4221957, 4221964
FAX: 4224328, 4224332, 4224333
TELEX: 212282 SSRS, 211011 PROG

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΜΕ
ΚΑΙ ΦΕΤΟΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ
ΤΗΣ ΕΚΟ, ΣΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '92
ΜΕΓΑΡΟ ΟΛΠ.
STAND 203

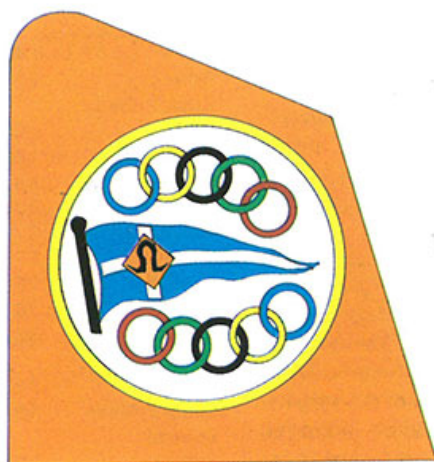
Σ' όποια θάλασσα του κόσμου κι αν βρεθείτε,
ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ σας στηρίζει:

- με την ποιότητα των προϊόντων της,
- με τη συνέπεια των υπηρεσιών της,
- με την πείρα των ανθρώπων της.



Ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ, με δυνατότητες σωστού ανεφοδιασμού
σε όλο τον κόσμο, είναι πάντα κοντά σας. Και επιπλέον, είναι ΕΚΟ!
Η μεγάλη δύναμη που μεγαλώνει και τη δική σας δύναμη.

ONASSIS GROUP



**OLYMPIC SHIPPING & MANAGEMENT S.A.
(FORMERLY OLYMPIC MARITIME S.A.)**

**1, Avenue des Citronniers
B.P. 99 - MC 98007 - MONACO CEDEX
TEL.: 9325 4141 TELEX: 469923 TELEFAX: 93300710**

SPRINGFIELD SHIPPING Co. PANAMA S.A.

**85, AKTI MIAOULI
185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL.: 4290708/4290714/4290719
TELEX: 212317 - 212486 SPIS ER
TELEFAX: 4290671**

OLYMPIC AGENCIES (U.K.) LTD

**NASH HOUSE
SAINT GEORGE STREET
LONDON W 1R 9DQ
TEL.: (071) 49 11 505
TELEX: 265945 OLSHIP G
TELEFAX: (071) 49 10 296**

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΜΑΪΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Μετά την ανάκαμψη του 1987, η αγορά μας έχει συνηθίσει κατά περιόδους να παρουσιάζει σύντομης διάρκειας πτωτικές τάσεις οι οποίες όμως στο σύνολό τους δεν μετέβαλαν το γενικά ικανοποιητικό επίπεδό της.

Η πτώση που παρουσιάστηκε από τις αρχές του χρόνου ήταν και η μεγαλύτερη σε διάρκεια από όλες τις προηγούμενες και το ερώτημα που αφήνει, αναπάντητο μέχρι στιγμής, είναι αν πρόκειται για μια κάπως μεγαλύτερη μεταβολή ή η αρχή μιας ουσιαστικότερης κρίσης όπως, άλλωστε πιστεύουν οι Τραπεζικοί κύκλοι του Πειραιά.

Η δραστηριοποίηση που παρουσιάστηκε τον Μάιο περιορίσε το θέμα μόνο στην αισιόδοξη πλευρά του. Με το ερώτημα αν θα ανέβει πρώτα η ναυλαγορά στα μπάλκερς ή στα δεξαμενόπλοια;

Με δεδομένο τις μεγάλες παραγγελίες και παραλαβές νεοτεκτων τάνκερς (38 εκατ. τον. d.w.), σε αντίθεση με τις πολύ μικρότερες των μπάλκερς, (16,5 εκατ. τον. d.w.) μεγαλύτερη εμπιστοσύνη δίνεται στην συντομότερη ανάκαμψη των τελευταίων.

Βέβαια ένας παράγοντας που ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά και τις δύο αγορές είναι η χρησιμοποίηση των combination carriers στις μεταφορές υγρών ή ξηρών φορτίων.

Αυτό τον μήνα το BIFFEX ανέβηκε στις 1290 μονάδες και πιστεύεται ότι θα συνεχίσει ανοδική πορεία και τον Ιούνιο.

Στον τομέα των αγοραπωλησιών, οι Έλληνες συνεχίζουν να έχουν πρωτεύοντα ρόλο, αγοράζοντας μπάλκ κάρριερς κατασκευής 1977-1985 και αρκετά παλαιότερης ηλικίας δεξαμενόπλοια σε πολύ χαμηλές τιμές.

Γενικά οι τιμές των πλοίων τον Μάιο παρουσίασαν πτώση στα πλοία oneraged, ενώ εκείνες των κατασκευής μετά του '80, σταθερότητα σε υψηλά επίπεδα.

Χαρακτηριστικό είναι ότι ορισμένα που έχουν κατασκευαστεί με υψηλές προδιαγραφές και παραμένουν υπό καλό management πέτυχαν πολύ υψηλές τιμές πωλήσεων, όπως για παράδειγμα το μπάλκερ «Καπετάν Γιάννης» 63.076 τον. d.w., ναυπήγησης 1981, στα 15.000.000 δολάρια.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Pacific Waive	36.766	1984	12.750.000	Νορβηγοί
Ambia Finjo	78.433	1981	16.250.000	Ιταλοί
Ambra				
Hunter	169.317	1974	5.500.000	Τσάκος
Kapetan Yan-nis	63.076	1981	15.000.000	Γουλιαν-δρής
Yarpad	37.566	1969	2.000.000	Έλληνες
Morland	38.230	1987	13.500.000	Αμερικανοί
Oriental Hope	25.370	1984	9.900.000	Ιάπωνες
Eastern Glory	22.18	1980	6.500.000	Taiwan
Kaptan Guv-en	19.394	1969	1.250.000	Έλληνες
Olympos	26.984	1977	4.950.000	Nomadic
Merchant Pi-lot	25.400	1981	5.500.000	Έλληνες
Divnogorsk	27.023	1977	5.500.000	Κινέζοι
Weimar	23.308	1977	3.000.000	Έλληνες
Hanne	27.000	1973	3.000.000	Έλληνες
Vinni	35.104	1979	8.200.000	Νορβηγοί

Spring Gan-net	42.842	1985	15.500.000	Ιάπωνες
Navios Valor	62.344	1972	2.000.000	Έλληνες
Andreas	27.574	1977	5.200.000	Unimar
Silver Sorrel	25.404	1983	8.300.000	Δανοί
Trader I	110.445	1976	13.100.000	Capeco
Brisas I	62.981	1980	8.800.000	—
Melina Alice	26.630	1976	3.600.000	Έλληνες
Green Elliott	24.312	1978	4.500.000	Adriatic
Staberg	27.542	1977	5.500.000	Έλληνες
Shinei Maru	134.176	1981	29.850.000	NYK
Redeemer	117.189	1974	5.000.000	Orwell Inv.
Alexander's				
Oath	26.802	1973	3.200.000	Έλληνες
Adler	27.143	1973	—	Canopus
Captain Nico-las	22.333	1968	—	Έλληνες
Gold View	16.423	1978	3.700.000	Κινέζοι
Begonia	158.118	1974	4.300.000	Polembros
Manaka	22.174	1978	5.000.000	Έλληνες
Essi Anne	27.727	1972	1.850.000	Adriatic
Aragon	17.622	1973	1.650.000	Έλληνες
Timawra	128.369	1976	13.000.000	Χόγκ Κόγκ
Ziyas	106.849	1969	1.850.000	Έλληνες
Arpal	36.010	1969	2.000.000	Έλληνες
Federal				
Calumez	35.927	1977	enblock	—
Federal Rhine	35.910	1977	»	—
Federal				
Schelde	35.922	1977	»	—
Federal St.				
Clair	35.911	1978	24.000.000	Έλληνες
Nordic Trader	18.494	—	5.500.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
British Re-spect	227.747	1974	10.000.000	Andros Mar.
Chevron Oce-an	323.094	1974	6.500.000	Kappa Mar.
Front Rhapsody	133.500	1992	43.000.000	Foresight
World Sym-phony	356.324	1975	6.200.000	Peninsular
Owl Tran-sporter	39.742	1983	enblock	Storli
Petros	39.742	1983	35.000.000	Storli
Seatern	10.951	1981	enblock	—
Seaheron	10.951	1982	15.000.000	—
Asean Prin-cess	9.250	1991	11.500.000	TMM
Knock Adoon	148.000	1992	52.000.000	Great Ea-tern
British Tay	25.549	1973	3.000.000	Απω Ανατ.
Citadelle	148.000	N.B.	57.000.000	Essar Ship.
Signal Hill	148.000	N.B.	57.000.000	Essar Ship.
St. Romauld	148.000	N.B.	57.000.000	Ευρωπαίοι
Mega Sun	135.096	1975	6.000.000	Mosvold
Arthur Phillip	65.103	1974	6.700.000	Χανδρής
Wind Sunrise	31.600	1978	6.600.000	Troodos
World Petro-bras	411.510	1977	38.500.000	Vela
Kosmos Sea-farer	271.877	1974	6.500.000	Polembros

Akama	257.098	1974	22.000.000	Ιάπωνες
Buena Empre-	62.937	1983	22.000.000	Ιάπωνες
sa	254.735	1974	6.700.000	Polembros
Nor Master				
Milos Matije-	70.992	1968	2.100.000	Polembros
vic	36.923	1963	2.000.000	Polembros
Agapi	11.906	1991	36.500.000	Νορβηγοί
Kle	280.000	N.B.	83.000.000	Sinochem
Hitachi	151.805	1977	6.700.000	Kappa Mar.
Valencia	90.657	1977	11.500.000	Ιταλοί
Bonaire				
Nortank Oce-	36.998	1986	19.800.000	Sinochem
anic	8.366	1983	12.500.000	TMM Mexi-
Sletreal				co
Elin	123.619	1975	4.650.000	Varnima
Centaur	81.586	1975	7.000.000	Έλληνες
Hellespont				
Archer	116.783	1978	12.000.000	—

Τουρντέκερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Minerva	17.003	1971	enblock	—
Zeus	17.003	1972	—	—
Neptune	17.003	1970	6.000.000	Έλληνες
Rachel V	19.017	1972	950.000	Έλληνες
Kyoto	16.919	1970	1.850.000	Ταϊλανδοί
Far Suez	14.600	1983	4.500.000	Unicorn
Boringia	19.974	1978	enblock	Blue Marine
Fionia	19.974	1977	28.000.000	Blue Marine
Neptune				
Turquoise	15.069	1976	—	Ταϊλανδοί

Διάφορα:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
St. Louis	8.995	1985	8.800.000	Ταϊβάν
Atlanta	13.433	1983	DM	C.C.N.I.
Zim Uruguay	14.433	1983	DM	C.C.N.I.
Kuo Lung	8.969	1985	9.100.000	Κινέζοι
Tallahassee	14.371	1992	23.750.000	Κινέζοι
Capitaine				
Quiros	11.900	1973	2.400.000	Ινδονήσιοι
Henriette				
Schulte	11.118	1977	4.600.000	Κινέζοι
Blue Ace	10.423	1975	1.900.000	Ταϊλανδοί
Angeliki	9.805	1966	1.000.000	Έλληνες
Global Strider	8.428	1975	1.800.000	Έλληνες
Ilos	10.080	1967	—	Έλληνες
Windward	21.885	1974	—	Έλληνες
Kythnos Roro	2.001	1972	3.075.000	Έλληνες
Hira I	10.359	1974	1.900.000	Τούρκοι
Moutsaina	7.923	1977	2.800.000	Κινέζοι
Uranus Star	6.508	1981	2.850.000	Ταϊβάν
Leon Forte	7.620	1975	400.000	Έλληνες

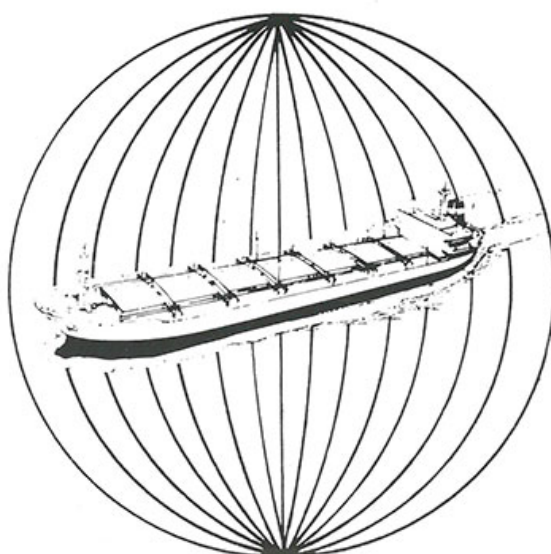
Για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή	USD/LTD
Armonia	56.685	1966	156	B' Desh
Stuvesant	228.274	1977	150	



MARINE MANAGEMENT SERVICES

Ship Managers-Operators



Quick and safe operations worldwide

PIRAEUS 61-65 Filonios Str. GR 185 35
P.O. Box 80 104 GR 185 10
Phone: 4119041-8 Telex 21-2627 21-1279 21-1772
Fax: 4114705 Cables: Marun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED
16 OLD BOND STR. LONDON W1X 3DB
Phone: (71) 4917014 Cables: Tatuk LONDON
Telex: 893356-266311 - Fax: (71) 6296914

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp.
90 Broad Str. New York N.Y. 10 004 Phone: (212) 42 53 730
Cables: Searunner Codes: New Boe Code - Fax: (212) 3634843
Telex: ITT 710-581-3866 RCA 2222 11 WWT 620053

Aleksander Zawadski	11.855	1965	173	Ινδοί
Jay Bola	19.014	1970	110	Σιγκ/ρη
Assimina	70.276	1966	163	Πακιστάνοι
Goran Kovacic	8.900	1967	175	Ινδοί
Anesto D	13.717	1971	185	Ινδοί
Gurhan Guner	42.340	1965	155	Κινέζοι
Mabrouk	63.132	1965	157	As is Αραβ. Κόλπο
Nikos Kazantzakis	87.203	1970	157	Κινέζοι
Tania	15.883	1957	175	Ινδοί
Dimitroula	26.457	1968	153	Κινέζοι
Non Explorer	290.761	1974	153	Κινέζοι
River Maas	103.484	1971	160	Πακιστάνοι
Vallathol	114.147	1976	145	Ινδοί
Byzantion	65.983	1967	—	Μεταπράτες
Raven	4.875	1966	147	Ινδοί
Kota Maju	13.607	1970	178	Ινδοί
Axon	219.287	1972	153	Μεταπράτες
Captain Nikos A	15.383	1968	191	Ινδοί
El Ancora	129.390	1973	158	Κινέζοι
Spiros	61.107	1965	160	B' Desh
MSC Marina	12.319	1969	188	Ινδοί
Rio Vista	19.609	1963	110	As is Κόλπο ΗΠΑ
Rio Colorado	23.542	1967	108	As is Ρότερνταμ
Lissos	25.450	1967	173	Μεταπράτες
Yiannis PV	65.638	1965	155	Μεταπράτες
Georgis V	30.888	1961	155	Μεταπράτες
Robot I	18.649	1956	182	Ινδοί
Giula	4.802	1958	175	Ινδοί

Αυτές οι πωλήσεις αντιπροσωπεύουν το σύνολο των πωλήσεων των δύο τελευταίων μηνών λόγω της έλλειψης δελτίου διαλύσεων τον Απρίλιο λόγω των διακοπών του Πάσχα.

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ:

Πριν 20 χρόνια —

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Havsul	TW	11.472	1959	enblock
Havskar	TW	11.072	1960	enblock
Havlom	TW	11.118	1961	5.295.000
Milora	BC	18.113	1962	2.200.000
Snelandi	BC	16.302	1962	1.790.000
Hermes	MT	87.364	1967	9.645.000
Trollheim	ORE	28.200	1961	1.550.000
Wilchief	MT	19.620	1961	2.000.000
Alfmar	MT	19.380	1959	2.400.000

THE COMPANY IS DEALING IN:

Ship's Equipment, Cleaning Chemicals (Factory), Marine Paints, Life Rafts, Engineering Supplies to Government Agencies, Security Electronics, Supplies for Fire Brigades.

Address: 91, Piraeus Str., & 2, Kithiron,
185 41 Piraeus
Tel.: 4825.810/13, Telex: 21-2601,
Fax: 4825.814

Πριν 10 χρόνια —

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Ocean Prima	TW	16.441	1971	3.600.000
Tours	TW	16.215	1976	8.500.000
Zarathusa	TW	15.964	1961	975.000
Gluden	TW	15.290	1978	7.250.000
Bordagain	TW	15.065	1965	1.450.000
Holstensailor	TW	12.430	1978	13.500.000
Spetses Island	TW	11.176	1970	2.800.000
Stintfang	TW	8.150	1971	3.000.000
Joinus	TW	7.890	1975	1.900.000
Nusantara	TW	5.852	1970	900.000
Ohtsukawa Maru	BC	157.617	1972	5.600.000
Norland	BC	131.000	1979	25.000.000
King William	BC	79.304	1974	7.500.000
Santagata	BC	67.900	1967	3.900.000
Alice	BC	55.742	1977	8.750.000
Miekawa Maru	BC	43.796	1967	1.200.000
Caldereta	BC	34.996	1976	8.500.000
Tensha Maru No 5	BC	26.798	1980	9.900.000
Regal Sabre	BC	26.639	1961	1.450.000
Ariel	BC	19.945	1962	1.450.000
Inere Extasy	BC	19.274	1969	3.300.000
Eastern Link	BC	16.533	1980	6.600.000
Pasato	BC	17.482	1968	2.500.000
Ocean Park	TT	323.088	1974	8.500.000
Julian	TT	285.700	1973	6.300.000
Egmond	TT	240.269	1974	4.150.000
Heogh Laurel	TT	232.786	1971	3.500.000
Afran Wave	MT	128.358	1974	6.100.000
Getafix	MT	99.950	1968	1.375.000
Port Renard	MT	26.444	1961	900.000
Mercator	MT	26.041	1971	6.300.000

Πριν 1 χρόνο — Μάρτιος 1991

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Saint John	TD	16.925	1977	3.500.000
Snowdon	BC	137.444	1983	35.000.000
Berlinda	BC	77.300	1982	17.000.000
Glory Cape	BC	69.000	1987	18.200.000
Besor	BC	59.000	1976	9.250.000
Beer Sheva	BC	51.910	1973	5.250.000
Optimist	BC	49.000	1970	3.600.000
Soaper Cupid	BC	43.500	1988	enblock
Soaper Diana	BC	43.500	1985	35.500.000
Broomer	BC	43.121	1967	2.000.000
Ocean Great	BC	38.135	1983	14.300.000
World Mercury	BC	38.000	1983	13.500.000
Orchid II	BC	35.656	1982	11.800.000
Turkiye	BC	34.027	1973	3.750.000
Patricia VI	BC	33.000	1977	6.050.000
Michalis Lemos	BC	28.504	1978	7.500.000
Rosaleen M	BC	26.000	1972	3.500.000
Anafarta S	BC	25.400	1979	6.100.000
Serafim	BC	25.247	1979	7.250.000
Condon Pride	BC	24.000	1979	6.600.000
Hansa Lubeck	BC	23.165	1978	5.000.000
Hansa Bremen	BC	23.165	1978	5.000.000
Caribbean I	BC	17.415	1977	3.800.000
Ocean Phoenix	BC	11.457	1975	1.850.000
Sea Queen	MT	121.937	1975	15.000.000
Manhatan Queen	MT	85.905	1975	11.200.000
Panorama	MT	36.408	1974	7.950.000
Marathon Key	MT	32.737	1971	3.000.000
Zanab Sky	MT	20.622	1969	1.600.000

TRAVEL STRINTZIS



ANCONA • PATRAS • CORFU
IGOUMENITSA • DUBROVNIC • SPLIT
KILLINI • POROS • MYCONOS
RAFINA • ANDROS • SAMI
SYROS • PAROS • NAXOS • TINOS
IOS • AMORGOS • SANTORINI
CEPHALONIA
ITHACA • CYCLADES



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Συνεχίζεται ο αποκλεισμός της Κούβας

Σύμφωνα με Νομοθετική διάταξη των ΗΠΑ που ισχύει από 23 Απριλίου 1992, τίθεται σε ισχύ κανονισμός ο οποίος αφορά μόνο τα πλοία τα οποία μεταφέρουν επιβάτες ή αγαθά από ή προς τη Κούβα. Ο Κανονισμός αυτός απαγορεύει στα ανωτέρω πλοία την προσέγγιση σε λιμάνια των ΗΠΑ και τον ανεφοδιασμό τους με τρόφιμα ή καύσιμα. Επιτρέπει την προσέγγιση σε λιμάνια της Κούβας υπό την προϋπόθεση ότι θα έχουν απαλλαγεί από ολό το φορτίο προελεύσεως Κούβας προτού προσεγγίσουν σε λιμάνι των ΗΠΑ.

ΙΤΑΛΙΑ

Η προσέγγιση στη Νάπολη

Σύμφωνα με ανακοίνωση των λιμενικών αρχών της Νάπολης, όλα τα πλοία που πρόκειται να προσεγγίσουν στο ιταλικό αυτό λιμάνι πρέπει να αποστέλλουν στο Λιμεναρχείο το όνομα, αριθμό νηολόγησης και σημαία του πλοίου, ολική χωρητικότητα, έτος ναυπήγησης, αναμενόμενο χρόνο άφιξης, τον πράκτορα που αντιπροσωπεύει το πλοίο στη Νάπολη και τη διεύθυνσή του.

Επίσης οι ίδιες πληροφορίες πρέπει να αποστέλλονται με φάξ στο τμήμα «Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας» του Λιμεναρχείου αποκλειστικά για τα επιβατηγά πλοία κάθε σημαίας, τα ιταλικά επιβατηγά πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών και τα φορτηγά πλοία κάθε σημαίας ηλικίας άνω των 20 ετών.

Σύγκρουση εφοπλιστών και Υπουργείου

Μεταξύ των εφοπλιστών της Ενώσεως Confitarma και του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας έχει ξεσπάσει άγριος πόλεμος για το θέμα της πώλησης πλοίων στο εξωτερικό.

Από μηνών ήδη ο υπουργός Ναυτιλίας Φερδινάνδος Φαταϊάνο αρνείται να υπο-

γράψει τις άδειες πώλησης στο εξωτερικό διαφόρων μονάδων του ιταλικού εμπορικού στόλου. Παρόμοια άρνηση έχει να εμφανισθεί από το 1945, ενώ ο Υπουργός αρνείται να δώσει εξηγήσεις για τη στάση του.

Όπως είναι φυσικό οι εφοπλιστές είναι κατάπληκτοι από τη συμπεριφορά αυτή η οποία κατά τη γνώμη τους δεν βλάπτει μόνο τον εφοπλισμό αλλά ζημιώνει αυτή τη στιγμή την εικόνα της χώρας.

Απαντώντας στις αιτιάσεις της Confitarma ο Υπουργός είπε ότι οι ανακοινώσεις της έχουν προεκλογικό χαρακτήρα και λησμονούν τι συνέβη στο παρελθόν. Εγώ, προσέθεσε, δεν πρόκειται να υπογράψω καμιά άδεια πώλησεως ασχέτως προσώπων.

Η δήλωση αυτή εξόργισε ιδιαίτερα τους ανεξάρτητους εφοπλιστές, των οποίων βλάπτονται άμεσα τα συμφέροντα και οι οποίοι δήλωσαν ότι η δράση τους δεν εξαρτάται από εκλογικά αποτελέσματα.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Αλλαγές στη Δ.Ο.Μ.

Ο Γενικός Γραμματέας της Διεθνούς Οργανώσεως Μεταφορών, της γνωστής ITF, Harold Lewis αποφάσισε να αποσυρθεί από τη θέση του τον προσεχή Μάρτιο ύστερα από δεκαπενταετή θητεία. Η παραίτησή του θα συμπέσει με τη συμπλήρωση της επετείου των 60 ετών της ηλικίας του.

Η απόφαση αυτή του H. Lewis, που είναι στην θέση αυτή από το 1977, εξέπληξε τους συναδέλφους του, αλλά ο ίδιος αρνήθηκε να την μεταβάλει, δηλώνοντας ότι αρκετά προσέφερε στα 37 χρόνια που βρίσκεται στις τάξεις της ΔΟΜ.

Ετσι, η ΔΟΜ αποφάσισε να εκλέξει στο εν τω μεταξύ αναπληρωτή γεν. γραμματέα. Εξάλλου στην τελευταία της σύνοδο διευκρίνισε ότι οι διευκολύνσεις στα δικαιώματα εγγραφής που έγιναν στα συνδικάτα που δεν μπορούσαν να πληρώσουν τα πλήρη δικαιώματα, αφορούν αποκλειστικά τα συνδικάτα των υπό ανάπτυξη χωρών και τα συνδικάτα

των χωρών του τέως κομμουνιστικού μπλόκ τα οποία αντιμετωπίζουν προσωρινές δυσκολίες. Ήδη 84 συνδικάτα διαγράφηκαν προσωρινά γιατί, κατά την ΔΟΜ, δεν κατέβαλαν τις υποχρεώσεις τους επί μεγάλο διάστημα και χωρίς να δώσουν επαρκείς εξηγήσεις.

Το μέλλον των πλοίων - ψυγείων

Με θέμα τις μελλοντικές απαιτήσεις της αγοράς για πλοία - ψυγεία την επόμενη δεκαετία, θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο στις 11-12 Ιουνίου διεθνής διάσκεψη. Η διάσκεψη θα εξετάσει εάν η πρόσφατη τάση εξαιρετικής ανάπτυξης θα συνεχιστεί και εάν η αύξηση του στόλου των πλοίων - ψυγείων θα υπερβεί τη ζήτηση, στο άμεσο μέλλον. Μεταξύ των θεμάτων που θα τεθούν υπό συζήτηση θα περιλαμβάνονται οι πιθανές νέες αγορές για τα πλοία - ψυγεία, ο αντίκτυπος της αύξησης των στόλων των εταιριών μεταφοράς φρέσκων φρούτων, οι ευκαιρίες απασχόλησης των πλοίων ανεξαρτήτων πλοιοκτητών, εάν τα παλαιότερα σκάφη που δεν έχουν δυνατότητα χειρισμού παλλετών θα εξαλειφθούν μπουστά στον ανταγωνισμό των τεχνολογικά εξελιγμένων νέων πλοίων και τα αποτελέσματα που θα έχει η διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης στη ζήτηση πλοίων - ψυγείων.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία του Παναμά

Σημαντικό τομέα της παγκόσμιας ναυτιλίας κατέχει ο Παναμάς και η ομώνυμη διώρυγα, μέσω της οποίας κάθε χρόνο πραγματοποιούνται 13.500 διελεύσεις πλοίων. Χιλιάδες πλοία προσεγγίζουν και στα άλλα λιμάνια του Παναμά χωρίς να διέρχονται από τη διώρυγα. Υπάρχουν επίσης 7.000 ενεργά σκάφη εγγεγραμμένα στο Παναμαϊκό νηολόγιο και ο αριθμός αυτός αυξάνει συνεχώς. Οι ναυτιλιακές εταιρίες με έδρα τον Παναμά ανέρχονται σε πολλές χιλιάδες, ενώ το δολλάριο κυκλοφορεί ως νόμιμο συνάλλαγμα χωρίς εμπόδια στην μεταφορά κεφαλαίων προς και από τη χώρα. Στο Τραπεζικό Κέντρο του Παναμά λειτουργούν 126 διεθνείς Τράπεζες με συνολικές καταθέσεις άνω των 37 δισεκατομμυρίων δολλαρίων. Η Ελεύθερη Ζώνη της Κολόν, στο λιμάνι του Κριστομπάλ χειρίζεται φορτία αξίας άνω των 6,5 δισεκ. δολλαρίων το χρόνο.

Τέλος για την επίλυση δικαστικών διαφορών υπάρχει το Ναυτιλιακό Δικαστήριο του Παναμά που ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακές υποθέσεις.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Η εμπορική ναυτιλία

Οι νόμοι που υιοθέτησε η χώρα το 1990 δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για τον μετασχηματισμό της οικονομίας της σε ανοικτή, βασισμένη στους κανόνες της αγοράς και εξασφαλίζουσα την ισοσύνη της οικονομικής μεταχείρισης και την επιχειρηματική ελευθερία.

Στον τομέα της ναυτιλίας, η σχεδιασμένη οικονομία του προηγούμενου καθεστώτος αναγνώριζε έναν μόνο ρόλο: την εξασφάλιση των μεταφορών του εξωτερικού εμπορίου της χώρας και την απόκτηση συναλλάγματος. Πάνω σε αυτή την αρχή βασίστηκε και η συγκρότηση του εμπορικού της στόλου. Στο τέλος του 1989 ο πολωνικός στόλος περιελάμβανε 249 πλοία συνολικού τοννάζ 4.061.000 τόν. d.w., που τα διαχειρίζονται τρεις κρατικές εταιρίες με προσδιορισμένο περιεχόμενο. Η Polish Ocean Lines ειδικευόταν στις τακτικές γραμμές με 29 ημικοντέινερ πλοία 341.000 τόν. d.w. τρία μεγαλύτερα κοντεϊνερόπλοια 49.300 τόν. d.w. και 13 ρο-ρο

144.100 τόν. d.w. Η Polish Steamship Co εκμεταλλευόταν τα πλοία χύδην φορτίων, κυρίως ξηρών, συνολικό τοννάζ 2,8 εκατ. τόν. d.w. και τέλος η Polish Baltic Shipping Co εκμεταλλευόταν 14 υπερωκεάνια και επιβατηγά συνολικού τοννάζ 19.173 τόν. d.w.

Σκέψεις του νέου καθεστώτος είναι η ιδιωτικοποίηση των παραπάνω εταιριών, η οποία όμως συναντά μεγάλες δυσκολίες, δεδομένου ότι οι μετοχές τους είναι μεγάλης αξίας ώστε να μην μπορούν να προσελκύσουν τα σπανίζοντα ιδιωτικά κεφάλαια.

ΡΩΣΙΑ

Συμφόρηση στη Πετρούπολη

Μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης, οι Ρωσικές Αρχές αποφάσισαν ότι το εξαγωγικό εμπόριο της χώρας πρέπει να διέρχεται μέσω των Ρωσικών λιμένων και όχι πιά από τους παραδοσιακούς εξαγωγικούς λιμένες της Βαλτικής και της Ουκρανίας. Έτσι οι ρωσικές εξαγωγές συγκεντρώθηκαν στα λιμάνια της

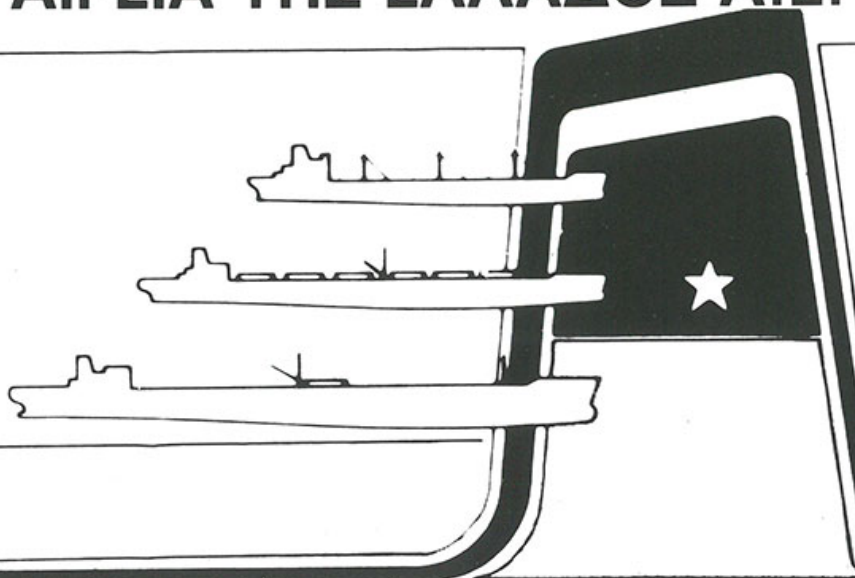
Πετρούπολης και του Νοβοροσίσκ.

Όσον αφορά ειδικότερα το λιμένα της Πετρούπολης, πάρα την από τις αρχές του έτους μείωση της κίνησης λόγω της πλήρους σχεδόν διακοπής των εισαγωγών ελλείψει χρηματοδοτήσεως, εξακολουθούν να υπάρχουν προβλήματα συμφόρησης. Γι' αυτό και οι λιμενικές αρχές ειδοποίησαν τους ντόπιους παραλήπτες και πράκτορες ότι από της 1 Μαΐου ο λιμήν δεν θα είναι σε θέση να δεχθεί κοντεϊνερς.

Στην πραγματικότητα δεν πρόκειται για πάγωμα των εισαγωγών, αλλά η σχετική ειδοποίηση έγινε για να απαλλάξει τις Αρχές από την ευθύνη των αναπόφευκτων καθυστερήσεων οι οποίες θα παρατηρηθούν. Οπωσδήποτε όμως πρόκειται για μια κατάσταση την οποία πρέπει να λάβουν σοβαρά υπόψη τους οι εξαγωγείς και να προφυλαχθούν από τις συνέπειές της.

Ελπίζεται πάντως ότι τα προβλήματα αυτά θα ανησυχήσουν τους αρμοδίους και θα οδηγήσουν την Ρωσική κυβέρνηση στην αποδοχή της εναλλακτικής λύσης ότι οι εισαγωγές της μπορούν να διέρχονται και από μη ρωσικούς λιμένες.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

AVLIS SHIPYARD S.A. GREECE

Your Yard in the Mediterranean



- EXCELLENT DELIVERY TIME
- COMPETITIVE PRICES
- HIGH QUALITY WORK

WE OFFER YOU:

- FULL SERVICE DOCKING
AND ALL TYPES OF SHIPREPAIRSD
- CONVERSIONS
- CONSTRUCTION OF SMALLER
AND SPECIAL VESSELS,
(FISHING TRAWLERS, TUGBOATS,
SPECIAL CRAFT, BARGES,
FLOATING OFFSHORE,
CONSTRUCTIONS ETC.)
- INDUSTRIAL CONSTRUCTIONS

CAPACITIES:

- 2 FLOATING DOCKS CAPACITY 48.000 DWT
AND 20.000 DWT RESPECTIVELY
- FLOATING CRANE 100T
- 2 PIER CRANES 50T EACH
- MOBILE CRANES, SMALLER PIER CRANES
- 2 TUGBOATS
- 600 MAN POWER
- MACHINE SHOP, PLATE SHOP, PIPE SHOP,
ELECTRICAL SHOP AND A BALANCED
COMBINATION OF OTHER WELL EQUIPPED
WORKSHOPS
- TOTAL PIERLENGTH 660 METRES

AVLIS SHIPYARD S.A.

EXTENSIVE SKILL AND EFFICIENCY

P.O. BOX 18 - AVLIS — - GREECE

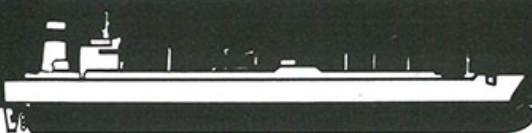
TEL.: (0221) 31512

TLX: 2721143 - 272180 NAXA GR

FAX: (0221) 32009

PIRAEUS OFFICE: TEL.: (01) 4293300-FAX: (01) 4293532

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπεβλήθησαν στο Υπουργείο για κύρωση οι συμβάσεις πλοιάρχων και ποντοπόρων

Υπεβλήθη στο Υπουργείο για κύρωση η νέα συλλογική σύμβαση των πλοιάρχων Α' τάξεως που υπηρετούν σε πλοία άνω των 4.500 τόννων d.w. η οποία υπεγράφη στις 18 Μαΐου μεταξύ της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ενώσεως Πλοιάρχων.

Με την νέα σύμβαση, ισχύος από 1 Ιανουαρίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1992, ο βασικός μηνιαίος μισθός του πλοιάρχου καθορίζεται σε 305.995 δρχ., το επίδομα δεξαμενοπλοίων και υγροειοφόρων σε 15 και 22% αντίστοιχα, ενώ το ειδικό επίδομα για τον διάπλου των Μεγάλων Λιμνών, των Διωρύγων Σουέζ και Παναμά καθώς και του Ορινόκου ανέρχεται σε 19.815 δρχ.

Η διάρκεια ναυτολογήσεως καθορίστηκε σε έξι μήνες γι' αυτούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και σε επτά μήνες για αυτούς που υπηρετούν σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, ανεξάρτητα από την περιοχή.

Σύμφωνα με τη νέα Σ.Σ.Ε. ο πλοίαρχος δικαιούται άδεια οκτώ ημερών για κάθε μήνα υπηρεσίας και στον υπολογισμό της περιλαμβάνονται και τα παραπάνω επιδόματα των 22% και 15%, ενώ το αντίτιμο της τροφής του καθορίστηκε στις 1.185 δραχμές.

Εξ άλλου υπεβλήθη στο Υπουργείο για κύρωση και η συλλογική σύμβαση των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων με την οποία οι βασικοί μισθοί από το βαθμό του ανθυποπλοιάρχου και άνω αυξάνονται κατά 14% και από το βαθμό του ανθυποπλοιάρχου και κάτω κατά 15%.

Οι βασικοί μισθοί με τη νέα σύμβαση διαμορφώνονται ως εξής:

- Αξωματικοί καταστρώματος:
 - Υποπλοίαρχος 159.880 δραχμές.
 - Ανθυποπλοίαρχος 139.055 δραχμές.
- Αξωματικοί μηχανοστασίου:
 - Μηχανικός Α' 302.045 δραχμές.
 - Μηχανικός Β' 159.880 δραχμές.
 - Μηχανικός Γ' 139.055 δραχμές.

- Αξωματικοί ασυρμάτου:
 - Αξωματικός Α/Τ Α' 159.880 δραχμές.
 - Αξωματικός Α/Τ Β' 139.055 δραχμές.

- Ηλεκτρολόγος 148.745 δραχμές

- Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στη γέφυρα 139.055 δραχμές.

- Κατώτερο προσωπικό καταστρώματος:

- Ναύκληρος 120.790 δραχμές.
- Ξυλουργός 120.790 δραχμές.
- Αντλιωρός 121.945 δραχμές.
- Ναύτης 113.120 δραχμές.
- Δόκιμος πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΔΣΕΝ) 97.210 δραχμές.
- Ναυτόπαις 82.490 δραχμές.
- Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στο μηχανοστάσιο 139.055 δραχμές.

- Κατώτατο προσωπικό μηχανοστασίου:

- Μηχανοδηγός Α' 138.485 δραχμές.
- Μηχανοδηγός Β' 123.565 δραχμές.
- Αρχιθερμαστής 121.945 δραχμές.
- Λιπαντής 120.790 δραχμές.
- Δόκιμος μηχανικός (απόφ. ΑΔΣΕΝ) 97.210 δραχμές.
- Δόκιμος μηχανικός 97.210 δραχμές.
- Θερμαστής 116.550 δραχμές.
- Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμαστή) 116.550 δραχμές.
- Καθαριστής 82.490 δραχμές.

- Προσωπικό ασυρμάτου:
 - Δόκιμος ασυρματιστής (απόφ. ΑΔΣΕΝ) 97.210 δραχμές.
 - Δόκιμος ασυρματιστής 97.210 δραχμές.

- Προσωπικό γενικών υπηρεσιών:
 - Μάγειρος 126.045 δραχμές.
 - Θαλαμηπόλος 120.790 δραχμές.
 - Βοηθός μαγείρου (κάτοχος άδειας) 102.150 δραχμές.
 - Βοηθός θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας) 102.150 δραχμές.
 - Βοηθός θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια) 82.490 δραχμές.

Υπό την κυανόλευκο

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

Πρόκειται για το μικτό σκάφος «Μακεδονία», πρώην «Ambra Hunter» υπό Νορβηγική σημαία, 83.517 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Patroklos Shipping Company Limited» (κ. Αναστ. Κάντζος).

**Επί της παραλιακής λεωφόρου Σουνίου πωλούνται
δύο παραθαλάσσιες βίλλες κτισμένες σε μεγάλης
εκτάσεως οικόπεδο.**

**Πληροφορίες κ. Αντωνόπουλο τηλέφ.: 4516115
10.00 - 16.00 και 9910009 18.00 - 23.00**

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

Στη Γλυφάδα επί της Κεντρικής Λεωφόρου, ακίνητο επιφάνειας 1.000 τετρ. μέτρων με υπόγειο 250 τετρ. μέτρων επί οικοπέδου 680 τετρ. μέτρων.

Δυνατότητες διαρρύθμισης εσωτερικών χώρων βάσει των απαιτήσεων νέας χρήσης του.

Σοβαρές προτάσεις τηλ.: 8071 743 ή φάξ: 4123 336

Βραβεία για την 20ετία του ΕΛΙΝΤ

Στις 25 Μαΐου, σε ειδική εκδήλωση που πραγματοποίησε το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας επί του κρουαζιεροπλοίου «Golden Odyssey» για να γιορτάσει την 20ετία από της ιδρύσεώς του, απονεμήθηκαν οι ακόλουθες διακρίσεις σε πρόσωπα που προσέφεραν και συνέδραμαν τους σκοπούς του ΕΛΙΝΤ.

Επίτιμα Μέλη:

Βασ. Παπαχρηστίδης, πρόεδρος HEL-MERA.
Γεώργ. Π. Λιβανός, τ. πρόεδρος HEL-MERA.
Κωνστ. Κομνηνός, πρόεδρος Ν.Ε.Ε.
Γεώργιος Λαναράς, τ. πρόεδρος Ν.Ε.Ε.
Κωνστ. Λαναράς, τ. πρόεδρος Τ.Ε.Ε.
Νικ. Βερνίκος-Ευγενίδης, πρόεδρος Ιδρύματος Ευγενίδου.
Νικ. Κοτζιάς, πρόεδρος Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς.
Δημ. Νομικός, πρόεδρος Ελληνικού Νηογνώμονα, και
Γιαν. Γκούμας, πρόεδρος Ενώσεως Ελ-

λήνων Εφοπλιστών.

Ευεργέτες:

Από τα εν ενεργεία ιδρυτικά μέλη του ΕΛΙΝΤ για τη συνεχή προσφορά τους προς το Ινστιτούτο.

Δημ. Αναστασιάδης.
Ορ. Βαλασάκης
Μάνθος Βέττας
Αποστ. Δόμβρος
Κωνστ. Δοσώπουλος
Ευαγ. Ζούππας
Δημ. Θεοδωρόπουλος
Χαρ. Κωνσταντάρης
Χρ. Σαρηγιαννίδης
Αναστ. Τζαμτζής
Κωνστ. Φιλίππου.

Επίσης για την οικονομική τους αρωγή προς το ΕΛΙΝΤ τιμήθηκαν οι κ.κ. Μάνθος Βέττας, Γιαν. Κωστόπουλος και Απόστ. Δόμβρος, καθώς και για τη σημαντική προσφορά του προς το Ινστιτούτο, ο γεν. διευθυντής του ΕΛΙΝΤ κ. Γιώργ. Βελέντζας.

Προχωρεί η συνεργασία της Unimar με Ρωσικές ναυτιλιακές εταιρίες

Η συνεργασία της Unimar τύπου joint venture με ρωσικές εταιρίες εξελίσσεται ικανοποιητικά και μέχρι το τέλος του 1992, θα προστεθούν άλλα 15 πλοία στο στόλο των 23 πλοίων που διαχειρίζεται από κοινού με Ρώσους συνεργάτες της.

Όπως δήλωσαν πρόσφατα οι κ.κ. Ιορδ. Γιατζόγλου και Νικ. Λεόπουλος, πρόεδρος και αντιπρόεδρος αντίστοιχα της εταιρίας τα joint venture της Unimar με ρωσικές εταιρίες είναι τα μεγαλύτερα σε αριθμό πλοία, που έχουν γίνει μέχρι τώρα. Ήδη, σήμερα, ενάμιση χρόνο μετά από το ξεκίνημα των μικτών εταιριών στην Uniarh υπάρχουν 17 πλοία

και στην Unifesco έξι πλοία.

Ιδιαίτερα ο κ. Ν. Λεόπουλος τόνισε ό-τι:

«Η ιδέα για την ίδρυση μικτών εταιριών joint ventures μεταξύ της εταιρίας μας και κρατικών ρωσικών εταιριών ξεκίνησε πριν τρία χρόνια περίπου, μετά την αγορά του πρώτου ιδιόκτητου πλοίου μας ενός μπάλκ κάρριερ 6.000 τον. d.w. από τους Ρώσους και συγκεκριμένα από την Northern Shipping Co. που εδρεύει στον Αρχάγγελο, διαχειρίζεται 120 καράβια και είναι η μεγαλύτερη εταιρία στη περιοχή αυτή της Ρωσίας.

Η Fesco που εδρεύει στο Βλαδιβο-

στόκ έχει περίπου 200 καράβια, απασχολεί 13.000 άτομα στο ναυτιλιακό τομέα ενώ συνολικά μαζί με τις άλλες δραστηριότητές της απασχολεί 40.000 άτομα.

Ήδη, έχουν προγραμματισθεί — πρόσθεσε ο κ. Λεόπουλος — οι επόμενες παραλαβές πλοίων από τον Αρχάγγελο και από το Βλαδιβοστόκ για 15 συνολικά πλοία ακόμη μέχρι το τέλος του 1992.

Ζητούν ανακλήση αποφάσεως του Ο.Ν.

Την ανάκληση της αποφάσεως του Προέδρου του Οίκου Ναύτη που προβλέπει τη διακοπή εξοφλήσεων των ιατρικών επισκέψεων ή ιατρικών πράξεων που πραγματοποιούνται εξαιτίας της συμπληρώσεως του ορίου ζητούν οι συνταξιούχοι και εν ενεργεία ναυτικοί μέλη της ΠΕΣΑΕΝ Χίου.

Επίσης, ζητούν την οικονομική ενίσχυση του Ο.Ν. από τον κρατικό προϋπολογισμό, την άμεση ενεργοποίηση των εργαστηρίων και των ιατρείων του ΠΟΝ Χίου και την αναβάθμιση της παρεχόμενης περίθαλψης εκ μέρους τους, τη μη διακοπή των φαρμάκων καθώς και την αύξηση των ορίων για την κάλυψη των αναγκών των ασφαλισμένων.

Η καταμέτρηση της χωρητικότητας

Διευκρινιστική εγκύκλιος για την ομοιόμορφη εφαρμογή απ' όλους των διατάξεων του Ν.Δ. 9/3/71 και του Π.Δ. 56/90 περί καταμετρήσεως της χωρητικότητας των εμπορικών πλοίων, εστάλη από τη Διεύθυνση Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ στις λιμενικές αρχές, τους εξουσιοδοτημένους νηογνώμονες και τους Συλλόγους Ναυπηγών.

Η διευκρινιστική εγκύκλιος κατέστη αναγκαία για να μην παρατηρούνται εφεξής αποκλίσεις στις καταμετρήσεις πλοίων.

Για την αντιμετώπιση της Πειρατείας

Κατά την ετήσια Γενική Συνέλευση του International Shipping Federation, συζητήθηκε μεταξύ άλλων και το θέμα της πειρατείας που αντιμετωπίζουν τα πλοία στην περιοχή της Σιγκαπούρης και των στενών της Malacca.

Όπως αναφέρθηκε, ο καλύτερος ίσως τρόπος για την αντιμετώπιση του προβλήματος είναι η άσκηση διπλωματικών πιέσεων προς τα παράκτια κράτη της περιοχής προκειμένου να ληφθούν από κοινού μέτρα.

Για τον λόγο αυτό, είναι σκόπιμο να γνωστοποιούνται στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών τυχόν σχετικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ελλη-

LAW OFFICES
OF

STAMATIOS SFYROERAS

MEMBER OF THE NEW YORK BAR

MARITIME — REAL ESTATE — CORPORATE

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

νόκτητα ώστε να ενημερωθούν έγκαιρα οι διεθνείς οργανισμοί που ασχολούνται με την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Ο έλεγχος των πλοίων στα λιμάνια

Στις 26 και 27 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στο Ελσίνκι η 20 συνάντηση της επιτροπής ελέγχου των πλοίων στα λιμάνια στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι των 15 χωρών που έχουν υπογράψει τη Συμφωνία των Παρισιών και της ΕΟΚ, ενώ τις εργασίες της παρακολούθησαν παρατηρητές του ΙΜΟ, του ΙΛΟ, της Ακτοφυλακής των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά και εκπρόσωποι των λιμενικών αρχών της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών και της Ιαπωνίας.

Μεταξύ των κυριοτέρων θεμάτων της συνάντησης, στην οποία το ΥΕΝ εκπροσώπησε ο αντιπλοίαρχος Κ. Ι. Πανόπουλος, ήταν:

- Η πρόοδος στην ανάπτυξη νέου ηλεκτρονικού συστήματος πληροφόρησης των χωρών - μελών για την κατάσταση των πλοίων με βάση τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων.
- Πρόταση τροποποίησης της συμφωνίας ώστε να προβλέπει αυστηρότερη μεταχείριση πλοίων υπό σημαίες χωρών με χαμηλά επίπεδα ασφαλείας.
- Προσαρμογή του αντικειμένου του ελέγχου στα νέα μέτρα για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων και εφαρμογή των οδηγιών για τον έλεγχο των λειτουργικών απαιτήσεων σε θέματα ασφαλείας και πρόληψης ρύπανσης.

Η Σχολή Σωστικών της Νέας Μηχανιώνας

Το Υπουργείο με εγκύκλιο του γνωστοποιεί ότι μετά τη συμπλήρωση του απαιτούμενου εκπαιδευτικού εξοπλισμού, η Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Νέας Μηχανιώνας καλύπτει πλέον την εκπαίδευση όλων των κύκλων σπουδών στα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα των πλοίων και έτσι παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε ενδιαφερόμενο ναυτικό να φοιτήσει στους κύκλους που προβλέπονται από τις ισχύουσες διατάξεις, ανάλογα με την ειδικότητα που έχει ή προκειται να αποκτήσει (αξιωματικού καταστροφώματος - μηχανής - ασυρμάτου και ηλεκτρολόγου, κατωτέρου πληρώματος καταστροφώματος - μηχανής - και πληρώματος γενικών υπηρεσιών).

Επισημαίνεται ότι η ένταξη για φοίτηση ενδιαφερομένων ναυτικών στους αντίστοιχους κύκλους σπουδών είναι άμεση. Επιπρόσθετα παρέχονται ορισμένες διευκολύνσεις για τον περιορισμό των εξόδων τους κατά τη διάρκεια της

φοίτησής τους. Συγκεκριμένα είναι δυνατό η σίτιση και ναυτικών - σπουδαστών στο εστιατόριο της ΑΔΣΕΝ / Νέας Μηχανιώνας με την ίδια χαμηλή τιμή τροφοδοτικής μερίδας, που καθορίζεται για τους σπουδαστές της παραπάνω Σχολής. Επίσης παρέχεται η ευχέρεια διαμονής αριθμού σπουδαστών της σχολής στις εγκαταστάσεις της ΑΔΣΕΝ Ν. Μηχανιώνας, κατά το χρονικό διάστημα από το μήνα Σεπτέμβριο μέχρι και την 20ή Οκτωβρίου κάθε έτους.

Οι ενδιαφερόμενοι για περισσότερες πληροφορίες μπορούν να απευθύνονται στη γραμματεία της νεοσύστατης σχολής ή στα τηλέφωνα 0392 - 31229, 31297, 31280).

Η Ναυτιλιακή Διαιτησία

Το πρωί της 1ης Ιουνίου θα πραγματοποιηθεί στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, διεθνές Σεμινάριο που οργανώνει η Μεσογειακή Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών με θέμα «Εξελίξεις και προοπτικές της Ναυτιλιακής Διαιτησίας στη δεκαετία του '90».

Την οργανωτική επιτροπή του Σεμιναρίου αποτελούν ο καθηγητής Γιαν. Ρόκας και οι δικηγόροι κ.κ. Γεώργ. Οικονόμου, Γεώργ. Μπίσιας και Αθαν. Λάμπρου.

Σύνοδος του ΟΟΣΑ

Στο Παρίσι αρχίζει σήμερα και θα συνεχισθεί μέχρι την ερχόμενη Πέμπτη 4 Ιουνίου με τη συμμετοχή εκ μέρους του ΥΕΝ του πλοίαρχου κ. Ν. Κανάκη η σύνοδος της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ με κυριότερο θέμα συζητήσεως τη μακροπρόθεσμη μείωση των επιδοτήσεων στη Ναυτιλία.

Σεμινάριο της ΕΟΚ για τις ρυπανσεις

Ο ανθυποπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Ι. Καραγεωργόπουλος και ο σημαιοφόρος κ. Γ. Ρουμάνης παρακολούθησαν εκ μέρους του Υπουργείου Ναυτιλίας εκπαιδευτικό σεμινάριο για την καταπολέμηση της ρυπάνσεως της θάλασσας από πετρέλαιο που διοργάνωσε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα στο Γκιφόν της Ισπανίας από 28 - 22 Μαΐου.

Σύστημα αναφοράς πλοίων στη Χιλή

Η Ε.Ε.Ε. πληροφόρησε τα μέλη της ότι υπάρχει στη διάθεσή τους εγχειρίδιο το οποίο εξέδωσε η Χιλή, σχετικά με το σύστημα αναφοράς κινήσεως πλοίων (Chilean Ship Reporting System).

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Α-

πρίλιο 335 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η ναυσιπλοΐα στο Σουέζ

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών απέστειλε στα μέλη της ερωτηματολόγιο το οποίο συντάχθηκε από το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) σε συνεργασία με το Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ των Πετρελαϊκών Εταιριών (O-CIMF) με σκοπό την καταγραφή, μελέτη και αντιμετώπιση των πρακτικών προβλημάτων και τις δυσκολίες της ναυσιπλοΐας που δημιουργούνται κατά τη διέλευση των πλοίων από την διώρυγα του Σουέζ. Το ανωτέρω ερωτηματολόγιο πρέπει να επιστραφεί συμπληρωμένο στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. πριν από τις 31 Ιουλίου.

Τα οικογενειακά επιδόματα

Ανακοινώθηκε από τον ΕΛΕΟΝ ότι για να εξυπηρετηθούν οι 3.500 - 4.000 δικαιούχοι που δεν μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις ημερομηνίες που είχαν οριστεί για την παραλαβή του οικογενειακού επιδόματος 1991, συγκροτήθηκε συνεργείο από υπαλλήλους του, το οποίο πληρώνει αμέσως στους αυτοπροσώπως προσερχομένους δικαιούχους και αποστέλλει ταχυδρομικές επιταγές στους δικαιούχους της επαρχίας εντός επτά ημερών από την ημερομηνία παραλαβής των δικαιολογητικών τους.

Οδηγία της ΕΟΚ για την ιατρική περίθαλψη στα πλοία

Η Κοινότητα εξέδωσε την υπ' αριθ. 92/29 ΕΟΚ οδηγία της, με ημερομηνία 31 Μαρτίου 1992, Οδηγία της 31.3.92 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφαλείας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία. Τα Κράτη μέλη, υποχρεούνται να θέσουν σε ισχύ σχετικές διατάξεις προς συμμόρφωση τους με την ανωτέρω οδηγία το αργότερο έως τις 31.12.1994.

Η Bogdanos Marine εκπροσωπεί πλέον την A & P Appledore

Από τον Ιούνιο η γνωστή εταιρία Bogdanos Marine Bureau θα αντιπροσωπεύει στη χώρα μας το κορυφαίο βρετανικό ναυπηγοεπισκευαστικό συγκρότημα A & P. Appledore Shiprepaires Ltd.

Τις ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις της A & Appledore στο Φάλμουθ, Σαουθάμπτον, Νιούκαστλ, Τσάθαμ και στο Ντόβερ, θα αντιπροσωπεύουν προσωπικά ο κ. Νίκος Μπογδάνος και ο συνεταιρικός του Δρ. Αλέκος Σκαρμαγκάς. Ιδρυθείσα το 1956, η εταιρία Μπογδάνου, κατέχει κορυφαία θέση στην

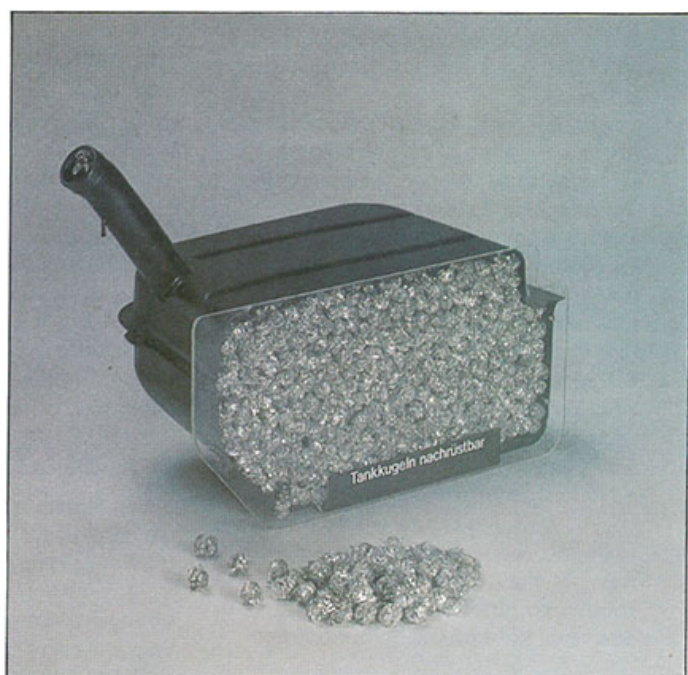
DETO STOP

..... ΚΑΙ ΠΟΤΕ ΔΕΝ ΘΑ ΓΙΝΕΙ ΕΚΡΗΞΗ!

DETO STOP. Έτσι λέγεται σήμερα ένα επαναστατικό προϊόν της TEXOGA που εμποδίζει κάθε εύφλεκτο υλικό να εκραγεί. Το DETO STOP απομακρύνει κάθε φόβο για πιθανή έκρηξη και προσφέρει πολύτιμες δυνατότητες χρήσης:

• Σε βιομηχανίες • Σε πλοία • Σε βυτία • Σε μονώσεις ορόφων • Σε ντεπόζιτα αυτοκινήτων και καλοριφέρ.

Το DETO STOP κυκλοφορεί σε 2 μορφές (σε μπίλιες και σε πλέγμα), δεν μειώνει τη χωρητικότητα των υγρών, παρά μόνο κατά 1,7% και έχει ειδικό βάρος 0,64 GR που επιτρέπει την άνετη μεταφορά του. DETO STOP. Με μια λέξη, ασφάλεια.



DETO STOP ΕΧΕΙ ΛΟΓΟ ΥΠΑΡΞΗΣ, ΟΠΟΥΔΗΠΟΤΕ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΥΦΛΕΚΤΟ ΥΛΙΚΟ



Το DETO STOP πέρασε τον ειδικό έλεγχο των Στρατιωτικών Υπηρεσιών της Γερμανίας, της Ιταλίας, των ΗΠΑ, του Καναδά και φέρει πιστοποιητικό γνησιότητας.

TEXOGA HELLAS S.A.

ΑΘΗΝΩΝ 2, 185 40 ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ: 4117.201 - 4130.905 ΤΛΧ: 241591 geka, FAX: 4117 201

BERY

MARITIME INC.



BERY MARITIME INC. is an independent efficiently organized shipbroking company offering highly competitive and professional brokerage services to our international clientele.

Expert knowledge
in container and
multipurpose
market.

Detailed
experience in
handy-size
bulkcarrier trades.

Evaluation and
presentation of
shipping projects
and freight
opportunities.

Global coverage
of acquisition
opportunities in
the newbuilding
and second hand
sale & purchase
market.

Exclusive agents
for high-speed
passenger
Catamarans of
HARDING
VERFT A/S
Norway.

ελληνική αγορά, όπου επίσης αντιπροσωπεύει την Σάλβατζ Ασσοσιέσιον και το American Hull Insurance Syndicate.

Η συμφωνία της αντιπροσωπείας επιβεβαιώθηκε στο ετήσιο συνέδριο του Βρετανικού συγκροτήματος στο Σαουθάμπτον, όπου παραβρέθηκαν αντιπρόσωποι από 18 χώρες, κατά τη διάρκεια του οποίου έγινε μνεία της σπουδαιότητας που αποδίδεται στην ανάπτυξη της συνεργασίας του με τον ελληνικό εφοπλισμό.

Σεμινάριο της BIMCO στον Πειραιά

Στο αμφιθέατρο της εταιρίας Ceres Hellenic Shipping Ent/ses θα πραγματοποιηθεί στις 25 Ιουνίου, σεμινάριο με θέμα «Towards Better Decisions».

Το σεμινάριο απευθύνεται τόσο σε μέλη όσο και σε μη μέλη του BIMCO και όσοι επιθυμούν να συμμετάσχουν πρέπει να το δηλώσουν έως τις 19 Ιουνίου στο BIMCO Publications A/S.

Bagsvaerdvej 161

DK-2880 Bagsvaerd - Denmark

Κρουαζιέρες με το «Ζενίθ» και για τους Έλληνες

Οργανωμένες κρουαζιέρες για το ελληνικό κοινό με το κρουαζιερόπλοιο «Ζενίθ» του Ομίλου Χανδρή διοργανώνουν οι γενικοί πράκτορες του ομίλου με εβδομαδιαίες αναχωρήσεις που περι-

λαμβάνουν την κρουαζιέρα, την αεροπορική μεταφορά και το ξενοδοχείο.

Το κρουαζιερόπλοιο «Ζενίθ» το οποίο ως γνωστόν κατελκύστηκε στις 15 Φεβρουαρίου του 1991 και είναι πέντε αστέρων, εκτελεί κρουαζιέρες στην δυτική Καραϊβική και Μεξικό - Μπαχάμες, καθώς και στην ανατολική Καραϊβική και Μπαχάμες.

Οι κρουαζιέρες του «Αρκαδία»

Το νέο κρουαζιερόπλοιο «Αρκαδία», ιδιοκτησίας του κ. Γ. Πριόβουλου, άρχισε ήδη τετραήμερες και τριήμερες κρουαζιέρες στα νησιά του Αιγαίου με προσέγγιση και στο Κουσάντασι. Συγκεκριμένα:

- Το πρόγραμμα των τετραήμερων κρουαζιερών του νέου σκάφους, προβλέπει αναχώρηση κάθε Δευτέρα με προσεγγίσεις στη Μύκονο, Σαντορίνη, Ηράκλειο, Ρόδο, Κουσάντασι, και Πάμο και επιστροφή την Παρασκευή.

- Η τριήμερη κρουαζιέρα, που θα ξεκινά κάθε Παρασκευή στις 11 π.μ., προβλέπει προσεγγίσεις στη Μύκονο, Ρόδο, Κουσάντασι για επίσκεψη στην ελληνική Έφεσο και Πάμο και επιστροφή στις 07.00 της Δευτέρας.

Σε όλες τις προσεγγίσεις προβλέπονται οργανωμένες εκδρομές πλήν της Μυκόνου.

Το κρουαζιερόπλοιο «Αρκαδία» διαθέτει 140 καμπίνες και μπορεί να μεταφέρει 330 επιβάτες. Όλες οι καμπίνες,

το 80% των οποίων είναι εξωτερικές διακρίνονται για το άρτιο εξοπλισμό τους

Νέοι αντιπρόσωποι για πρακτορεύσεις πλοίων στη Πορτογαλία

Η εταιρία Technomechanics του Πειραιώς, που διευθύνουν οι κ.κ. Γεώργ. Σιτινάς και Δημ. Βασιλείου, ανέλαβε την εκπροσώπηση της πρακτορειακής εταιρίας D.A. Knudsen, η οποία καλύπτει όλα τα λιμάνια της Πορτογαλίας, συμπεριλαμβανομένης της Μαδέϊρα και των νήσων Αζόρων.

Η Ετήσια Σύνοδος της Ιντερκάργκο

Στα γραφεία της εταιρίας «Καραγιώργης Λαΐνης» πραγματοποιήθηκε το πρωί της Παρασκευής 29 Μαΐου, η ετήσια σύνοδος της Ιντερκάργκο υπό τη προεδρία του Δρ. Φράνκ Τσάο, προέδρου της Ένωσης Ανεξάρτητων Εφοπλιστών πλοίων ξηρού φορτίου.

Ακολούθησε συνέντευξη τύπου κατά την οποία ο Δρ. Τσάο έκανε τον απολογισμό της Ένωσης για τον χρόνο που πέρασε και αναφέρθηκε διεξοδικά στα θέματα που απασχολούν τους ανεξάρτητους εφοπλιστές πλοίων ντράικαργκο.

Λόγω του περιορισμένου χρόνου,

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

δεν κατέστη δυνατόν να δημοσιεύσουν τα κυριώτερα σημεία της αναφοράς της Ιντερκάργκο, για την οποία θα επανέλθουμε στο τεύχος της 15 Ιουνίου.

Εκδήλωση της Sait Communications

Το βράδυ της 27 Μαΐου, στις εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος, η διεθνής εταιρία τηλεπικοινωνιών Sait Communications παραχώρησε δεξίωση επ' ευκαιρία των «Ποσειδωνίων '92».

Από πλευράς Sait παραβρέθηκαν ο Βέλγος γεν. διευθυντής κ. Francois Leyder και ο διευθυντής Ελλάδος κ. Παναγιώτης Μπράτσος και πλήθος προσκεκλημένων από την ελληνική ναυτιλιακή κοινωνία.

Οι επισκευαστικές δυνατότητες των Ναυπηγείων «Χάρλαντ & Γούλφ»

Η Βορειοϊρλανδική εταιρία Harland and Wolf Shiprepair and Marine Services Ltd. σε συνεργασία με τους αποκλειστικούς αντιπρόσωπους της στην Ελλάδα, Α.Ρ. Lambos Maritime Services, πραγματοποίησαν στις 14 Μαΐου, εκδήλωση στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, κατά τη διάρκεια της οποίας ο γεν. διευθυντής της ναυπηγείων κ. Στιούαρτ Χάντερ εξέθεσε τις δυνατότητες της μονάδος για επισκευές και μετασκευές πλοίων χωρητικότητας μέχρι 215.000 τόν. d.w.

Από τριετίας τα ναυπηγεία της Βορ. Ιρλανδίας έχουν ιδιωτικοποιηθεί και λειτουργούν υπό νέο μάντζεμντ και ειδικές σχέσεις συμμετοχής του εργατικού δυναμικού, γεγονός που εξασφαλίζει υψηλή παραγωγικότητα και απρόσκοπτη λειτουργία επί 24ώρου βάσεως, 365 ημέρες το χρόνο. Τρεις δεξαμενές, από τις οποίες η μία είναι η μεγαλύτερη της Βρεταννίας, ικανή να δεχτεί πλοίο μέχρις 215.000 τόν. d.w. και μία προβλήτα επισκευών και μετασκευών, με ανταγωνιστικές τιμές και σύντομη παράδοση.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΙΩΑΝ. ΤΖΩΑΝΝΟΥ
«ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΟΠΙΟΝΣΗ
ΚΑΙ
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

Η ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη του Λουξεμβούργου απετέλεσε ιστορικό γεγονός με υψίστη οικονομική, κοινωνική και πολιτική σημασία τόσο για την Ευ-

ρωπαϊκή Κοινότητα ως ενιαία οντότητα όσο και για τα επιμέρους κράτη - μέλη που την απαρτίζουν. Ορίζεται σ' αυτή ως χρονικό όριο το τέλος του 1992 για την ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς των 320 εκατ. καταναλωτών και παραγωγών, με πλήρη κατάργηση των εσωτερικών συνόρων και τελείως ελεύθερη μετοίκηση προσώπων, κεφαλαίων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών στο εσωτερικό της.

Ο γνωστός από πολλές προηγούμενες ερευνητικές εργασίες στα πλαίσια του Τμήματος Ναυτιλιακών Ερευνών του ΙΟΒΕ καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Ιωάννης Τζωάννος παρουσίασε την νέα ιδιαίτερα αξιολογημένη μελέτη του με τον τίτλο «Ευρωπαϊκή Ενοποίηση και Εμπορική Ναυτιλία».

Στη μελέτη αυτή εξετάζονται οι επιπτώσεις της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης για την Ελληνική Ναυτιλία, είναι δε εύλογο ότι, όπως και ο συγγραφέας παρατηρεί στον πρόλογό του, η μελέτη των επιπτώσεων αυτών παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον όχι μόνο επειδή η εμπορική ναυτιλία αποτελεί τομέα πρωταρχικής σπουδαιότητας για την Ελληνική Οικονομία, αλλά γιατί επίσης οι διεργασίες για την ολοκλήρωση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς αφορούν στην συγκεκριμένη περίπτωση ένα τομέα με έντονο διεθνή χαρακτήρα.

Η αξιολογή και χρήσιμη αυτή μελέτη περιλαμβάνει οκτώ κεφάλαια, στα οποία εκτίθενται με ενάργεια οι επιπτώσεις από την ολοκλήρωση της Ενιαίας Αγοράς σ' όλους τους κλάδους της Εμπορικής μας Ναυτιλίας.

Ειδικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο εξετάζεται το νομικό καθεστώς των Διπλών ή Παραλλήλων Νηολογίων της Κοινότητας, η κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική και οι επιμέρους κλάδοι της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζονται τα ιδιαίτερα σημαντικά θέματα, όπως οι επιπτώσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, τα μεγέθη των ναυτιλιακών αγορών στο cabotage, η αμυντική προστασία του Αιγαίου, η δυναμικότητα των στόλων και γίνεται εύστοχη αξιολόγηση των επιπτώσεων από την απελευθέρωση του cabotage.

Στο τρίτο κεφάλαιο εξετάζονται οι επιπτώσεις στη ναυτική εργασία, η αγορά ναυτικής εργασίας, η απασχόληση σε σημαίες ανοικτού νηολογίου, στους Εθνικούς στόλους των χωρών μελών της ΕΟΚ και στο προτεινόμενο κοινοτικό Νηολόγιο EUROS.

Στα επόμενα κεφάλαια, εξετάζονται οι επιπτώσεις από την Πολιτική για την άμεση φορολογία και τις κρατικές ενισχύσεις, (κεφάλαιο 4) οι επιπτώσεις στο καθεστώς εγκαταστάσεως των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και της νηολογήσεως πλοίων, και δίδεται ο ορι-

σμός του κοινοτικού Εφοπλισμού (κεφ. 5), οι επιπτώσεις από την κατάργηση των δημοσιονομικών συνόρων και την εναρμόνιση της έμμεσης φορολογίας (κεφ. 6), η αμοιβαία αναγνώριση των τεχνικών προδιαγραφών πλοίων, η εφαρμογή κανόνων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στο τελευταίο κεφάλαιο εκτίθενται τα γενικά συμπεράσματα και οι κατευθύνσεις της ναυτιλιακής πολιτικής.

Η μελέτη του καθηγητή Ιωάννη Τζωάννου, ιδιαίτερα ασχολούμενου με τα θέματα της Ελληνικής και Κοινοτικής Ναυτιλίας και οι επισημάνσεις του θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από τους φορείς που χαράσσουν την ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας.

ΜΙΧΑΗΛ ΜΑΡΤΣΕΚΗΣ
Δικηγόρος

Γεν. Γραμματέας Ευρωπαϊκού
Συνδέσμου

ΠΕΝΘΗ

ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΣΑΜΩΝΑΣ

Σε κλίμα πένθους και με τις προσήκουσες τιμές η Αιγνούσα κήδευσε στις 13 Απριλίου ένα επίλεκτο τέκνο της, τον Καπτάν Γιάννη Σαμωνά.

Ο εκλιπών γεννήθηκε στο πετροκάραβο της Αιγνούσας το 1906 και αφού ξεκίνησε σαν ναυτοπαιδο σε ηλικία 13 ετών, πλοιάρχευσε σε διάφορα πλοία και προχώρησε στη πλοιοκτησία για να καταξιωθεί επαγγελματικά δημιουργώντας μια επιτυχημένη ναυτιλιακή επιχείρηση, που συνεχίζουν σήμερα τα παιδιά του Νικόλας, Δημήτρης και Χρήστος.

ΠΑΥΛΟΣ ΖΑΡΤΑΛΟΥΔΗΣ

Πέθανε πάνω στον «Ορφέα», το τουριστικό πλοίο της Ηπειρωτικής των Αδελφών Ποταμιάνου, ο πλοίαρχος του Παύλος Ζαρταλούδης, ο θαλασσόλυκος που έφυγε όρθιος.

Ακούρατος ο 65ρης ναυτικός που δεν βγήκε στη σύνταξη στα 50 του αλλά δούλευε σκληρά 30 χρόνια στην εταιρία Ποταμιάνου, από τα οποία 21 χρόνια στο ίδιο πλοίο είναι ένα παράδειγμα για κείνους που μόλις συμπληρώσουν τα 50 τους, στα νειάτα τους τρέχουν για την σύνταξη και μετά φεύγουν με το ανασφάλιστο (όχι στο ελληνικό ή συμβεβλημένο) για να μην πληρώνουν εισφορές στο NAT και φόρο στο Δημόσιο.

Ο καπτάν Παύλος που έφυγε όρθιος πάνω στο αγαπημένο του καράβι ήταν το υπόδειγμα του πραγματικού θαλασσινού με τις χιώτικες παραδόσεις.

Καλόκαρδος, εργατικότατος με αγάπη για όλους τους ανθρώπους του θαλασσινού μόχθου αφήνει μνήμη αγαθή και φωτεινό παράδειγμα για τους νέους μας ναυτικούς.

92
Η ΕΤΑΙΡΙΑ

GUISE SHIPPING ENTERPRISES Co.

Herodou Atticou Str. — 145 61 Kifissia

Tel.: 8088382 - Telex: 220441

Fax: 8011111

ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

ΤΩΝ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ '92

ΕΥΧΕΤΑΙ

**ΣΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΤΗΣ
ΚΑΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΣΣΟΜΕΝΟΥΣ
ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

ΚΑΛΕΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



“MEDOV”®

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

29, Via XX Settembre - P.O. BOX 1364
16121 - GENOA, Italy

Phones: (010) 54901

Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Μάλτας	3.759	1974	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «North Islands» στο Πόρτ Σάϊντ, στις 20/5.
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ	Κυπριακή	5.644	1968	Ανέφερε σύγκρουση με το σκάφος «Mar No-via I» στο Πόρτο Μαντρίν, στις 15/5.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	Παναμαϊκή	30.277	1976	Συγκρούστηκε με έμπορες φορτηγίδες στον π. Μισισσιππή, στις 16/5.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	Ελληνική	38.500	1984	Κατά τον απόπλου από τη Σιγκαπούρη, στις 5/5, συγκρούστηκε με το μπάλκερ «China Prosperity». Αναλήφθηκαν επισκευές στο Ζουρόγκ.
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ ΝΙΚΟΣ Ν.	Παναμαϊκή Κυπριακή	16.815 23.186	1971 1984	Προσάραξε στο Μίτρε Τσάννελ στις 21/5. Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Banglar Asha» στην Κουτούμπνια, στις 15/5.
ΣΤΑΛΧΟΡΝ	Λιβεριανή	31.725	1976	Υπέστη ζημίες από πτώση γερανού στο Ντάρμπαν, στις 9/5.
ΣΥΜΕΩΝ Χ.	Μπαχάμας	29.729	1977	Επιθεωρήθηκε στη Μπάχια Μπλάνκα συνεπεία προσάραξης που υπέστη στο Μπουένος Άϊρες στις 26/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΘΕΑ ΤΥΧΗ	Μάλτας	3.662	1972	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο ανοικτά του Κέϊπ Πάσσερο, στις 13/5. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο, που ρυμουλκήθηκε στη Μάλτα.
ΜΙΚΤΟ:				
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΨ	Κυπριακή	83.714	1972	Υπέστη έκρηξη κατά τη διάρκεια επισκευών στο Πέραμα, στις 13/5, με αποτέλεσμα το θάνατο ενός ατόμου.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martín, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIREIS

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με την εκπνοή του Μαΐου, η παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου φαίνεται να σταθεροποιείται υπακούοντας σε δύο μάλλον αντίθετες τάσεις, ακολουθώντας τη συνισταμένη τους. Από τη μία πλευρά, είναι φανερό ότι η πτώση των πρώτων τεσσάρων μηνών του τρέχοντος έτους δεν συνιστούσε γνήσια στροφή της ναυλαγοράς προς κατώτερα επίπεδα (αυτό που συνήθως αποκαλούμε «κρίση») και ότι υπάρχει τάση επανόδου σε, αν όχι boom, οπωσδήποτε σε ικανοποιητικά επίπεδα ζητήσεως και ναύλων. Από την άλλη πλευρά, η εποχιακή πτωτική τάση, μαζί με τις εγγενείς αδυναμίες του εφοπλισμού, που εν προκειμένω αποτελεί την «ασθενή» θέση στο παιχνίδι προσφοράς / ζήτησης, πιέζουν την αγορά προς τα κάτω.

Σαν αποτέλεσμα των δύο παραπάνω συνιστωσών, παρέχεται η αίσθηση μιας συγκριτικά με το σήμερα καθόδου των ναύλων για τους επόμενους τρεις (θερινούς) μήνες, μαζί με τη βάσιμη προσδοκία ανακτήσεως κανονικών ρυθμών από το προσεχές φθινόπωρο.

Προς το παρόν πάντως, οι ενδείξεις συνηγορούν ότι ο Ιούνιος θα είναι ένας αρκετά θερμός μήνας με άνοδο της ζήτησης μάλκερς, τουλάχιστον μέχρι το μέγεθος πάναμαξ, και ανοδική εξέλιξη των ναύλων.

Για τα μεγαλύτερα μάλκερς οι σημερινοί ναύλοι δεν κρίνονται ικανοποιητικοί, ενώ παράλληλα η καχεξία που επικρατεί στα δεξαμενόπλοια μπορεί να στρέψει και άλλα μικτά πλοία στην αγορά ξηρού φορτίου, με δυσάρεστη επίπτωση στη σχέση προσφοράς / ζήτησης.

Οι παρακάτω συμφωνίες αντανakλούν του λόγου το αληθές:

Σιτηρά:

- 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών, δολ. 18,75.
- 65.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Λισσαβώνα, δολ. 10,25.
- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 24,00.
- 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 21,90.
- 31.000 τον. Παρανάγκουα για Λισσαβώνα, δολ. 15,25.

- 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 11,90.
- 16.000 τον. Μεσόγειο (Τουρκία) για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 14,00.

Γαϊάνθρακες:

- 120.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Μανεύποιντ, δολ. 4,75.
- 110.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Δουκέρκη, δολ. 10,90.
- 110.000 τον. Βαλτιμόρη για Σάινες, δολ. 4,50.
- 100.000 τον. Νιού Σάουθ Γουέλς για Ρότερνταμ, δολ. 9,75.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. Τουμπαράο για Φός, δολ. 3,95.
- 130.000 τον. Βραζιλία για Άπω Ανατολή, δολ. 8,85.
- 100.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Χάνσαπορτ, δολ. 4,70.
- 100.000 τον. Σαλντάνχα Μπαϊ για Καοσιούνγκ, δολ. 6,75.
- 70.000 τον. Τουμπαράο για Γκέντ, δολ. 7,75.

Λιπάσματα:

- 26.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ινδία, δολ. 37,00.
- 25.000 τον. Βανκούβερ για Ινδία, δολ. 30,00.
- 22.500 τον. Γιούζνυ για Ινδία, δολ. 27,25.
- 20.000 τον. Ρωσική Μαύρη Θάλασσα για Μαλαισία, δολ. 31,75.
- 20.000 τον. Τζουμπάιλ για Ινδία, δολ. 15,75.

Ζάχαρη:

- 16.000 τον. Πόρτ Λουΐς για Λονδίνο, λίρες 15,25.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ο προηγούμενος σχολιασμός για τη βελτίωση των εσόδων στα πλοία handymax και rathmax ισχύει και για τον τομέα των χροναυλώσεων, όπου τα μισθώματα που συμφωνήθηκαν αντανakλούν την ισχυρή αγορά του Ατλαντικού, καθώς και μια πληθώρα ενδιαφερόντων για εξασφάλιση τοννάζ στο Κόντινεντ και στη Βαλτική.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

- 76.900 τον. d.w. από Κόλπο

ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, δολ. 11.750 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 200.000.

— 69.400 τον. d.w. από Ταϊβάν κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.600 την ημέρα.

— 59.000 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 11.700 την ημέρα πλέον αμοιβής δολ. 250.000.

— 53.300 τον. d.w. από Ρότερνταμ κυκλικό ταξίδι Νοτ. Αμερικής, δολ. 8.100.

— 40.000 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα, μέσω Βραζιλίας για Σιγκαπούρη, δολ. 10.000 την ημέρα.

— 35.200 τον. d.w. από Ντάρμπαχ, μέσω Βραζιλίας για Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

— 27.500 τον. d.w. από Κόντινεντ για Σιγκαπούρη, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 15.800 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Δυτ. Αφρική, δολ. 6.800 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρα τη κινητικότητα που παρατηρήθηκε στις περισσότερες αγορές του πετρελαίου, οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων δεν επηρεάστηκαν σημαντικά, αν και διαφάνηκε κάποια έστω και μικρή ανέλιξη των επιπέδων τους:

Φυσιολογικά, η σημερινή καχεξία μπορεί να ενταθεί κατά τη διάρκεια του θέρους του βορείου ημισφαιρίου. Οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές, όμως, και ιδίως οι ειδήσεις περί επικείμενης αύξησης της παραγωγής από πλευράς ΟΠΕΚ, αποκλείουν επάνοδο σε υψηλότερα επίπεδα αργότερα μέσα στο 1992.

Προς το παρόν πάντως, μόνον στην αγορά του Περσοαραβικού Κόλπου τα ανοικτά VLCC υπολογίζονται από τους Βρεταννούς ναυλομεσίτες E.A. Gibsons ότι ανέρχονται σε 60 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 16 εκατ. τον. d.w.

Ας δούμε πως διαμορφώθηκαν οι ναύλοι των τάνκερς στις βασικές αγορές κατά τις τελευταίες δύο εβδομάδες του Μαΐου:

— 285.000 τον. Περσικό Κόλπο για ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 41.

— 250.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 45.

— 245.000 τον. Ανατολ. ακτή Με-

ξικού για Ισπανία, WS 32,5.

— 130.000 τόν. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ 57,5.

— 130.000 τόν. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ WS 57,5.

— 120.000 τόν. Αίγυπτο για Ιταλία, WS 60.

— 100.000 τόν. Δυτ. Αφρική για Πορτογαλία, WS 57,5.

— 100.000 τόν. Λιβύη για Τουρκία, WS 72,5.

— 80.000 τόν. Λιβύη για Ιταλία, WS 83,5.

— 80.000 τόν. Συρία για Γαλλία,

WS 87,5.

— 75.000 τόν. Συρία για Ιταλία, WS 102,5.

— 75.000 τόν. Καραϊβική για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 95.

— 71.000 τόν. Βορ. Θάλασσα για Χάβρη, WS 85.

Στα καθαρά φορτία, χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις η αγορά παρέμεινε στα διαμορφωμένα επίπεδα, με χαρακτηριστική ναύλωση τους 30.000 τόν. από Μαύρη θάλασσα για Μεσόγειο στα WS 190.

τόν. σιδηρομετάλλευμα, Γκέντ, δολ. 8 φίο, Ιουνίου 2-12.

ΖΗΝΟΒΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ, 30.000 τόν. σιτηρά Αγκαντίρ, δολ. 16,75 φίο, 5 ημέρες, /4.500 τόν. Μαΐου 20-28.

ΣΑΡΑ ΜΠΕΚΕΤ: Ρουέν 25.000 τόν. σιτηρά Αλγερία, δολ. 14 φίο, 5.000 /1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση άμεση.

ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ: Πόϊντ Νουάρ, 60.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα, Πιομπίνο, δολ. 6,50 φίο 5 ημέρες, Μαΐου 25-30.

NORΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: Σέβεν Άϊλαντ, 60.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Μόμπιλ, δολ. 4,15 φίο, 5 ημέρες, Μάιος.

ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ: Τουμπαράο, 70.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα, Γκέντε, δολ. 7,75 φίο 5 ημέρες, Μάιος.

ΖΕΥΣ: Νάρβικ, 140.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα, Ιμουίντεν, δολ. 2,15 φίο, 6 ημέρες, Μαΐου 12-16.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: Ρόμπερς Μπάνκ, 55.000 τόν. γαιάνθρακες, Ολλανδία/ Βέλγιο, δολ. 11,95 φίο, 20.000 /15.000 τόν. Ιουνίου 5-15.

ΤΡΕΪΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ: Βανκούβερ, 25.000 φωσφάτα, Ανατ. ακτή Καναδά, δολ. 30 φίο, 8.000 /1.200 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15-22.

NORΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: Κόλπο ΗΠΑ, 52.000 τόν. σιτηρά Ιαπωνία δολ. 24 φίο, 11 ημέρες Ιουνίου 1-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ: Κόλπο ΗΠΑ, 20.000 τόν. σιτηρά, Ανατ. ακτή, Μεξικού, δολ. 11,90 φίο 4 ημέρες/ 1.500 τόν. Μαΐου 18-25.

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ και

Βραζιλία 35.000 τόν. σιτηρά, δύο λιμάνια δυτικής Ιταλίας, δολ. 740.000 κατ' αποκοπή.

ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ: Λίττελτον 35.000 τόν. γαιάνθρακες, Βιζακχαπατνάμ, δολ. 17,50 φίο 17.500 / 4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 1-10.

NIMPONT: Πόντα ντο Ούμπο, 70.000

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Άναλαμβάνομε την κατασκευήν ούουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία
ΤΗΛ.: 6623661 - 4 & 6624258 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

Marine Spares
and
Equipment

Provisions
and
Bonded Stores

Deck, Engine
and
Cabin Stores

Prompt Supply
at all
European Ports



KARAGIANNIDIS & SONS GMBH

IMPORT · GENERAL SHIPSUPPLIERS · EXPORT

Rosenheimer Str. 11, P.O. Box 150549, 2800 Bremen 1 — Tel. Off.: (0421) 381006 (4 Lines) 381090
Tlx: 245163 KARA D, Fax: (0421) 381009, 3965091 — Tel. A.O.H.: (0421) 343566-3498612-78473

Piraeus Office:

17-19, Akti Miaouli (Tanpi Bldg.), Piraeus 185 35
Tel.: 4110047, 4132986, Fax: 4138307, Tlx: 240056

KARPA TRADING GMBH

★ TAX FREE CARS

★ EXPRESS DELIVERY OF PARTS & ACCESSORIES

★ IMPORTS - EXPORTS



FOR PROMPT SERVICE CONTACT US:
OR OUR PIRAEUS OFFICE

Rosenheimer Str. 11, D-2800 Bremen 1
Tel.: (0421) 3966469
Fax: (0421) 3965091

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Κόλπο ΗΠΑ, 20.000 τον. σιτηρά, Ανατ. ακτή Μεξικού δολ. 10 φίο, 2 ημέρες /2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25-31.

ΟΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Χάμπτον Ρόουντς, 70.000 τον. γαϊάνθρακες, Τάραντο, δολ. 5,05 φίο, 5 ημέρες Μαΐου 26-30.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Πόντα ντο Ούμπο, 150.000 τον., Ρότερνταμ, δολ. 4.30 φίο, 6 ημέρες, Ιουνίου 1-15.

ΑΔΑΜΑΣ: Ρίβερ Πλέϊτ, 20.000 τον. σιτηρά, Ιράν, δολ. 52 φίο, Μάιος / Ιουνίου.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Κέϊπ Λαμπέρτ, 200.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, δολ. 5,95 φίο 8 ημέρες, Ιουνίου 15-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ: 22.670 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γκόβ, Ιουνίου 2-8, επαναπαράδοση Ινδονησία / Μαλαισία, δολ. 6.000 την ημέρα πλέον δολ. 52.500 για πλου υπό έρμα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: 26.118 τον. d.w. του 80, παράδοση Λισσαβώνα, άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Ατλαντικού, δολ. 6.550 την ημέρα ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ: 35.295 τον. d.w. του 1980, παράδοση Τάμπα, Ιουνίου 10-15, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 10.950 την ημέρα, πλέον δολ. 220.000 για πλου υπό έρμα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ: 61.941 τον. d.w. του 1980, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ τέλη Μαΐου, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 12.500 την ημέρα πλέον δολ. 260.000 για πλου υπό έρμα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.105 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Μαΐου 24-31, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.900 την ημέρα, πλέον δολ. 250.000 για πλου υπό έρμα.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: 61.257 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ντάλιαν Μαΐου 20-30 επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΧΑΠΠΥΜΑΝ: 56.782 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρίο Γκράντε άμεση, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Αμβούργο, δολ. 8.700 την ημέρα πλέον δολ. 150.000 για πλου υπό έρμα.

ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ: 21.916 τον. d.w. του 1972, παράδοση στον πιλότο Μόμπιλ Μαΐου 15-20, επαναπαράδοση Τρόντχαϊμ/ Ρότερνταμ, δολ. 8.850 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 37.451 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κάμντεν Μαΐου 13-18, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον δολ. 120.000 για πλου υπό έρμα.

ΚΑΛΥΨΩ: 33.000 τον. d.w. του 1983, παράδοση Μουσκάτ, συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία δολ. 8.300 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ.: 66.289 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ρεκαλάδα τέλη Μαΐου, επαναπαράδοση Μουσκάτ δολ. 9.250 την ημέρα πλέον δολ. 375.000 για πλου υπό έρμα.

ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ: 29.314 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Μαΐου 25-31 επαναπαράδοση Νότιο Αφρική, δολ. 6.400 την ημέρα.

ΛΑΜΙΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, Ιουνίου 12-20, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.000 την η-

μέρα πλέον δολ. 240.000 για πλου υπό έρμα.

ΡΙΖΑΛ: 71.730 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Σκώ, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΜΑΝΑ: 52.251 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 11.000 την ημέρα, πλέον δολ. 260.000 για πλου υπό έρμα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ: 35.175 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ντάρμπαν, Μαΐου 9, ταξίδι, μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΛΑΣΣΙΑ: 28.042 τον. d.w. του 1975, παράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ Μαΐου 18-25, ταξίδι 2 έως 4 μηνών, δολ. 5.500 την ημέρα πλέον δολ. 145.000 για πλου υπό έρμα.

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ: 53.489 τον. d.w. του 1972, παράδοση Πασσέρο, Μαΐου 11 ταξίδι μέσω Ανατολικής ακτής Ν. Αμερικής, επαναπαράδοση Σκω / Πασσέρο, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: Περσικό Κόλπο, 500.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 37,5, Μαΐου 30.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Ρας Τανούρα, 375.000 τον., Αϊν Σουκχνα, WS 40, Μαΐου 29.

ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ: Ρας Τανούρα, 115.000 τον., Εσκράβος Ρίβερ, WS 65, Ιουνίου 1.

ΡΑΦΟΝΤΥ: Ην. Βασίλειο/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, 107.000 τον., WS 65, Ιουνίου 1.

ΚΛΙΠΠΕΡ ΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.: Μουάϊ Μπαϊ, 27.000 τον., Κόρπους Κρίστι, WS 155, Μαΐου 21.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ: Περσικό Κόλπο, 380.00 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 40, Μαΐου 26.

ΚΩΣ: Περσικό Κόλπο, 80.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 80, Μαΐου 23.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Ανατ. ακτή Μεξικού, 70.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 95, Μαΐου 23.

ΠΑΤΡΙΟΤ: Πατζαρίτος, 61.000 τον. Χιούστον, WS 110, Μαΐου 23.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Ζαβία, 29.000 τον. Ίμμιγκχαμ, WS 130, Μαΐου 20.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Σιντί Κερίρ, 65.000 τον. Ιταλία, WS 100, Μαΐου 27.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Σιντί Κερίρ, 80.000 τον., Βενετία, WS 82,5, Ιουνίου 1.

ΦΑΡΟΣΙΠ Λ.: Ανατ. ακτή Μεξικού, 245.000 τον., Ισπανία, WS 32,5, Μαΐου 26.

ΠΡΑΪΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Σαλλόμ Βόε, 71.000 τον., Χάβρη, WS 85, Μαΐου 25.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Αρούμπα, 27.000 τον., Μπαϊνταουν, WS 152,5, Μαΐου 25.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε, 67.000 τον., Μιλντφορντ Χάβεν, WS 91,5, Μαΐου 24.

ΠΑΤΡΙΣΙΑ: Βορ. Ισπανία, 29.000 τον., ΗΠΑ ακτή Ατλαντικού, WS 162,5, Μαΐου 26.

ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ: Μεσόγειο, 26.000 τον., Ην. Βασίλειο / Κόντινεντ, WS 180 Μαΐου.

ΣΑΝ ΡΑΪΖ: Ρας αλ Κάφι, 100.000 τον., Σριράχα, WS 77,5, Ιουνίου 3.

ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ: Αρζού, 100.000 τον., Βραζιλία, WS 55, Μαΐου 25.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Βορ. Αφρική, 80.000 τον., Τριέστη, WS 90 άμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Ρας Γκαρίμπο, 105.000 τον., Ντελαουέρ Σίτυ, WS 77,5, Ιουνίου 10.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Πατζαρίτος, 70.000 τον., Μπατόν Ρούζ, WS 102,5, Μαΐου 27.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Βενεζουέλα, 70.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 100 Μαΐου 24.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ: Βραζιλία, 48.000 τον., διαφορές οφίων WS 118, Ιουνίου 1.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα, 80.000 τον., Μεσόγειο WS 85, Μάιος.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Δυτ. Αφρική, 130.000 τον., Ην. Βασίλειο / Κόντινεντ, WS 55, οφίων Μεσόγειος WS 57,5, Μαΐου 27.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ: Κούα Ιμπόε, 121.000 τον., Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Ιουνίου 2.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 27 Μαΐου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	91.00	171.00
Γένοβα	99.00	200.00
Αμβούργο	96.00	178.00
Χάβρη	100.00	192.00
Πειραιάς	96.00	185.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ	95.00	215.00
Τζέντα	93.99	237.88
Ρας Τανούρα	90.90	206.53
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	92.00	212.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	107.00	198.00
--------	--------	--------

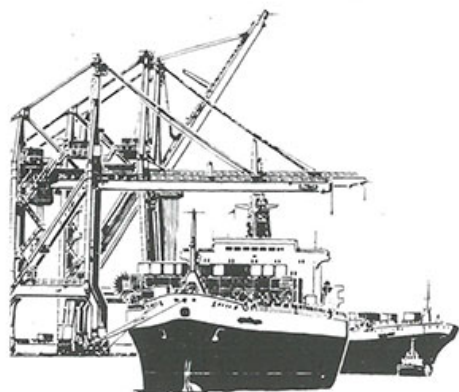
Λάς Πάλμας	90.00	175.00
Θέουτα	88.00	183.00
Ντάρμπαν	86.00	204.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	94.00	301.00
Σίδνεϋ	112.00	235.00
Χόγκ Κόγκ	101.00	200.00
Σιγκαπούρη	90.00	170.00
Τόκιο	109.00	230.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	100.00	205.00
N. Υόρκη	94.00	190.00
Χάμπτον		
Ρόουντς	102.00	187.00
Χιούστον	86.00	165.00
Νέα Ορλεάνη	86.00	165.00
Λός Άντζελες	87.00	195.00
Κρίστομπαλ	93.00	201.00
Ρίο Ιανέιρο	96.00	242.50
Μπουένος Άϊρες	106.00	198.00
Μοντεβιδέο	94.00	243.00



NAFTIKA CHRONIKA

Greek Shipping steadily at the top with 2.199 ships of 49.638.000 gross tons

On the occasion of «Posidonia '92», the major international shipping exhibition which opens today, with around 1.000 firms, from 45 countries and a huge number of representatives from the shipping industry and firms providing products and services to the maritime community, we present a full picture of today's dimensions of Greek-owned shipping.

It should be noted that our figures include only ships over 1.000 gross tons and out of the total of 2.199 ships of 49.638.000 gross tons, 141 ships of 938.000 grt represent the Greek-owned passenger fleet, including cruise ships and ferrys above 1.000 gross tons.

According to our figures, the Greek-owned merchant fleet at the end of May, 1992 consisted of 2,058 ships totalling 48.700.000 tons.

Of these, 860 totalling 23.683.856 were Greek-flag ships and 1.198 totalling 25.016.144 grt. were foreign-flag ships.

In the following tables, the ships are listed by type and age. In the listing, cargo ships include container ships, bulk carriers include combined carriers and tankers include LPG carriers.

The greater part of the Greek fleet consists of bulk carriers and combined carriers making up 51,4% of the total number of ships and 52,67% of the total tonnage. These are followed by cargo ships and container ships with 557 units while tankers come second in tonnage with 19.092,845 grt.

In terms of age, the largest proportion is of ships between 18 and 20 years old (37,17%) followed by ships of more than 21 years old (26,87%) and by ships between 11-15 years old (22,88%).

The Greek flag accounts for 41,78% of the total number of ships and 48,63% of the total tonnage. The Cyprus flag comes next with 26,38% of the number of ships and 22,35% of the tonnage, followed by the Liberian flag (5,44% and 8,72% respectively), the Panamanian flag (10,25% and 5,81%) the Maltese flag (10,05% and 7,20%), the Bahamas flag (3,10% and 3,66%) and other flags making up smaller percentages.

Distribution by type of ship

General Cargo		No. of Ships	Gross Tons
Built	1982 - 92	25	185.931
»	1977 - 81	145	1.217.628
»	1972 - 76	172	1.381.598
»	up to 1971	215	1.171.417
Total :		557	3.956.571

Bulk Carriers (oBo's)

Built	1982 - 92	173	4.642.979
»	1977 - 81	256	5.360.287
»	1972 - 77	413	11.084.792
»	up to 1971	216	4.562.526
Total :		1.058	25.650.584

Tankers

Built	1982 - 92	71	1.990.738
»	1977 - 81	70	3.701.833
»	1972 - 76	180	10.512.848
»	up to 1971	443	19.092.845
Total :		764	35.298.264

Distribution by Age

Built	No. of Ships	Gross Tons
1982 - 92	269	6.819.648
1977 - 81	471	10.279.748
1972 - 76	765	22.979.238

Up to 1971	553	8.621.366
------------	-----	-----------

Total :	2.058	48.700.000
---------	-------	------------

Distribution by Flag

Flag	No. of Ships	Gross Tons
Greek	860	23.683.856
Cyprus	543	10.888.032
Liberian	112	1.218.213
Panamanian	211	2.834.215
Maltese	207	3.508.077
Bahamas	64	1.783.782
Honduran	15	33.250
Lebanese	5	56.059
St. Vincent	12	100.284
Sri Lankan	2	4.186
Vanuatu	10	90.467
Marshall Islands	9	1.303.979
British	4	77.382
Mauritius	1	15.907
New Zealand	2	32.442
Antiguan	1	39.869

Total :	2.058	48.700.000
---------	-------	------------

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS:

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

Intercargo Holds Annual Meeting in Piraeus

At the offices of Karageorgis Lines in Piraeus, Intercargo held its annual meeting in May 29, followed by a press briefing given by the Association's chairman Dr. Frank Chao and members of Intercargo's executive committee.

Commenting on the facts contained in Intercargo's annual report, Dr. Chao underlined that increasingly, environmental awareness is likely to have an important influence upon the shipping industry as well as upon the commercial results of shipowners. The US Oil Pollution Act 1990, was essentially an environmentally instigated piece of legislation. It has grave practical objections and has had a fundamental impact on many aspects of the market, including the continued preparedness of shipowners to expose themselves to the risks of trading to and from the USA. This is one example. But «green» issues could also impinge on other operational aspects. These include noxious and dangerous cargoes, garbage, sewage, ballast water, engine room and cargo emissions, noise and anti-fouling paints. There is need for all shipping companies to address themselves to these areas and to develop an environmental policy. Many have already done so.

The world continues to be an exciting, yet uncertain place for shipowners. Above all it is challenging. Intercargo seeks to assist its members in meeting those challenges.

Stowaway Attempts from North European Ports

The West of England has issued a warning, concerning the alarming increase of stowaway attempts at various North European ports reported by members of the Club.

It seems that the recent political upheaval in Eastern Europe has been largely responsible for precipitating this crisis, generating a flood of economic refugees seeking improved living conditions.

Many consider Canada to be the primary goal, where a liberal immigration policy allows admission to many stowaways requesting entry. Others are attempting to reach USA.

At the present time, the ports most favoured by potential stowaways are le Havre, Antwerp and Rotterdam, and to a lesser extent Hamburg and Bremen. All vessels calling at any of these ports en route to North America should be especially vigilant, and it must be recognised that attempts may be made from other North European ports in the future. Operators should also be aware that the vessels destined for other parts of the world are still at risk, and incidents have arisen when stowaways have mistakenly hidden aboard vessels bound for the Far East.

Wijsmuller has demonstrated great marine mastership over nearly a century of worldwide performance in the maritime and offshore industries.

MOBILE DRYDOCK AND REPAIR CAPACITY

Ship maintenance and repair can be conducted at even the most remote locations in the world or even 'under sail', when utilizing Wijsmuller Transport's semi-submersible heavy-lift carriers for mobile docking capacity. Crippled vessels can be either carried safely to drydock or lifted for immediate 'on board' repair. For such duties, additional accommodation, workshop facilities and crane capacity can be added to the vessels' standard equipment.

For more detailed information on Wijsmuller's services to the international shipping industry, meet our representatives at the Wijsmuller Group Posidonia-presentation (booth 402), or contact the following offices at your convenience:

International Head Office: Wijsmuller, P.O. Box 510, 1970 AM IJmuiden, Holland. Phone: 2550-62666 (24 hours), Telex: 41017, Fax: 2550-12153.
Agents in Greece: Shipcare Technical Services, 65 Akti Miaouli, 18536 Piraeus. Ph. 1-4292582-3-4-5 Telex: 213051, 211822, Fax: 1-4292644

SALVAGE MASTERS OF THE WORLD

Wijsmuller has always been in the forefront of the specialist salvage industry. Being among the few salvage operators working on a fully international scale, Wijsmuller has equipment and manpower available around the world, as well as a global network of offices and representing agents. Add many decades of pure experience and you know why Wijsmuller Salvage are acknowledged as 'salvage masters of the world'.

ALL-IN-ONE-HAND SHIP MANAGEMENT

Wijsmuller provides worldwide ship management services for a variety of craft, from multi-purpose harbour tugs to container vessels and bulk carriers. Wijsmuller Ship Management offers ship owners the service of covering the entire technical, operational and logistical management of their fleets. The company's global presence and multi-disciplined group organization are a guarantee for efficient 'all-in-one-hand' performance.

WIJSMULLER 

Trends and perspectives of Maritime Arbitration

On the occasion of Posidonia '92, the Mediterranean Maritime Arbitration Association (M.M.A.A.), is organizing a Seminar today, at the Yacht Club, with the aim of analyzing and discussing, with the assistance of experts, the impact of such system of dispute resolution in the maritime world, with particular emphasis the Mediterranean area.

The Mediterranean Maritime Arbitration Association has been established in 1990, with the principal objective to promote the study, development, legislation and practice of maritime arbitration in the Mediterranean.

The situs of the Association is in Genoa. The Council of the Association is composed of distinguished lawyers and practitioners from different countries.

Prof. Ioannis Rokas (Greece) is the President, Mr George Economou (Cyprus) is the Vice President and Mr. Mario Riccomagno (Italy) the Secretary General.

The Annual Meeting of the Hellenic Marine Technical Association

The Hellenic Marine Technical Association (H.M.-T.C.A.) was established officially in 1984 to provide a forum to exchange ideas among fully experienced and independent naval architects, marine engineers and technical consultants.

Other objectives of the Association are to contribute to the development of technology in the Greek ocean transportation industry and to provide expert representation of the Greek shipping community in its relationships with shipyards, insurers, financial institutions, classification societies, national and international authorities.

The Association was also founded to let the wider international shipping community know of the availability of the members to provide services worldwide.

To promote this latter activity the Association joined the Federation of European Maritime Associations of Surveyors and Consulting Engineers (F.E.M.A.S.), as the Greek representative.

The scope of the Federation is to bring together all the technical experts, who serve the great maritime community and be represented in the European Community Forum. On 26th September 1992 the E.M.T.C.A. will host the General Meeting of the Federation in Athens.

Bogdanos to act for Leading UK Shiprepairers

Bogdanos Marine Bureau Ltd has been appointed as the new agency in Greece for A & P Appledore Shiprepairers Ltd., the UK market leader, with

effect from June.

Mr. Nico Bogdanos and his partner Dr. Alex Skaramangas will personally represent A & P Appledore's repair yards at Falmouth, Southampton, Newcastle upon Tyne, Chatham and Dover.

Founded in 1956, the Piraeus-based agency plays a major role in the Greek market, where it also acts as consultants to the London Salvage Association and represents the American Hull Insurance Syndicate.

Iain Campbell, A & P Appledore Group Overseas Marketing Director, said. «This appointment recognises the importance of Greece in our commitment to winning international business».

The agreement was confirmed at the company's annual agency conference in Southampton, attended by agents representing A & P Appledore in 18 countries worldwide.

23rd Hellenic Committee Meeting of Bureau Veritas

The annual Hellenic Committee Meeting of BUREAU VERITAS was held at the Yacht Club of Piraeus on the 7th of May 1992 under the chairmanship of Mr Loucas Hajiioannou, and with the presence of Mr Pierre de Livois, Vice President, Managing Director of the Marine Branch.

Reports concerning Bureau Veritas activities worldwide and Greece were made. The results of have been ascertained by an important growing of the Society in the maritime and industrial fields where the purely technical department employs 21 permanent inspectors.

During the lively discussions which followed, very interesting exchange of views happened particularly on the problem of structural Condition Warranty Clause which nowadays is a major issue of controversy between Insurers and classification Societies.

An impressive reception followed the annual meeting, which was honoured by 700 guests.

The Onassis Awards

Once more, and for the thirteenth year since, the creation, the Onassis Foundation awarded prizes to worthy personalities and once more Athens attracted worldwide public attention for this impressive event.

The president of the Republic M. C. Karamanlis presented the awards to Mr. Jacques Delors, president of the European Commission, to CNN and its foynter, Mr. Ted Turner, to the National Museum of Anthropology and History of Mexico and to the prima minister of Norway Mr. Gro Brundtland.

Once again the wealth from the sea gives the opportunity to bring Greece in the limelight and this is the great success of the Onassis foundation.



COMPUTER EXPERT SYSTEMS

The Most Powerful Software

in shipping

The combination of our 18 years of Shipping Experience and our Computer Science education and expertise, place us in the Unique Position to offer Total and Professional solutions in:

Shipmanagement

Shipbroking

Telex Fax Management

SOFTWARE

We offer:

- Pre-Sales Consultancy
- Training & Full Documentation
- Continuous Update and Upgrade through our International Experience.
- Latest Technology using ORACLE (4 GL)
- After - Sales Service

Dedication to Quality

These Expert Shipping Software are marketed by:

GREECE:

Managing Director: Achilles Vardakis
COMPUTER EXPERT SYSTEMS Ltd.
P.O. BOX 80051
107 - 109, Fillonos str.
GR - 185 10 Piraeus
Tel.: (+301) 42.83.494 (3 lines)
Fax.: (+601) 42.83.388
Telex: (+601) 212714 CES GR

S.E. ASIA:

SHIPMANAGEMENT EXPERT SYSTEMS
INTERNATIONAL (HK) Ltd.
501-4, Harcourt House
39 Gloucester Road
Wanchai, Hong Kong
Tel.: (852) 529-3138
Fax.: (852) 865-6726
Telex: (802) 74652 MERSC HX



PUBLICATIONS & PRESS S.A.



A New Horizon In Shipping Publications

ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1992



ΕΚΔΟΣΕΙΣ
ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ Α.Ε.

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 14, 185 36 ΠΕΙΡΑΙΑΣ. ΤΗΛ.: 4281393, 4283132, 4283133. FAX: 4537911

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

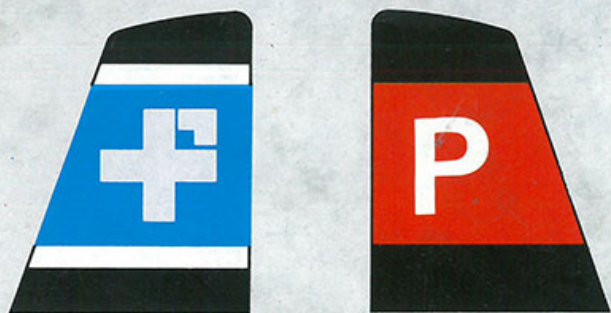
60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

PATERAS BROS



100 YEARS SHIPMANAGEMENT



M/V CHRISTIANICOS M/V HELLINICOS M/V MACEDONICOS

SERIES OF MULTIPURPOSE TWEENDECKERS

DWT: 15000

BLT: 1979/80/81

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