

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Αυγούστου 1992

Αρ. Φύλλου 1369/1128

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

With
English
Supplement

ΘΜ. 1369 / 1128

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1992

ΔΡΧ. 400



TAKTIKAI GRAMMAI
ANAT. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · KONTINENT

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

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.)



Securing Ship Lines.

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

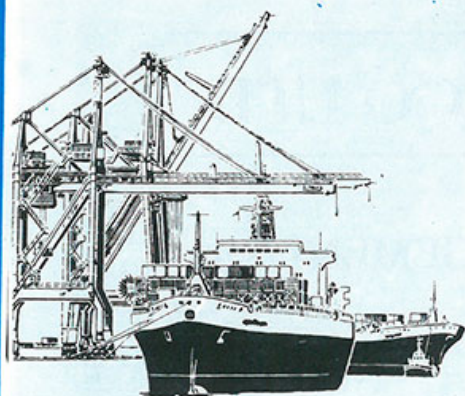
Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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



Frank
B. Hall

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο**

**ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1369/1128
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. 1369/1128 August, 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

- 9** Η απήχηση του Λευκώματος.
«60 Χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά».
- 14** Another New Norwegian Sale Form
By Dr. Nicos E. Mikelis.
- 15** In front of a new revision
of the Saleform 1987
By Mr. George Banos.
- 17** Η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία.
- 22** Το πρόβλημα της ανανέωσης του ελληνικού
στόλου επιβατηγών - οχηματαγωγών.
του κ. Γιώργου Μπάνου.
- 24** Ποιός θα ωφεληθεί από την απελευθέρωση
του Καμποτάζ;
Του κ. Michael Grey.
- 26** Το νέο υπερσύγχρονο ε/γ-ο/γ «Μυτιλήνη»
της Ναυτιλιακής Εταιρίας Λέσβου.
- 30** Το Ανώτατο όριο μεγέθους δεξαμενοπλοίου.
Θεωρητική άποψη ή ουσιαστική ανάγκη.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 33** Το Κοινοτικό καθεστώς
διακίνησης εμπορευμάτων.
- 38** Η Ναυτιλία μας
Του κ. Ζάχου Χατζηφωτίου.
- 41** Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Ιούλιο.
Από την Overseas Agency Ltd.
- 43** Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 48** Τα παραλειπόμενα των «Ποσειδωνίων '92»

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
- 13 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ**
- 49 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ**
- 57 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**
- 59 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.**
- 60 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**
- 65 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**
- 66 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**
- 69 ENGLISH SUPPLEMENT**



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



Η σιωπή του Υπουργείου επιτείνει τις ανησυχίες του εφοπλισμού

Στο 150ήμερο που πέρασε δεν παρήλθε ημέρα που να μην ερωτηθούν τα «Ναυτικά Χρονικά» αν υπήρξε κάποια διευκρίνιση από την πλευρά του Υπουργείου αναφορικά με το θέμα της τύχης των εταιριών του Νόμου 89 μετά την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση της 1ης Ιανουαρίου 1983. Και η αρνητική μας απάντηση ενέτεινε τις ανησυχίες του εφοπλισμού, στον οποίο εμπεδωνόταν πλέον η αντίληψη ότι δεν ήταν κενός λόγος τα λεχθέντα σε συγκεντρώσεις πλοιοκτητών, στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, περί πλήρους αδιαφορίας της Ελληνικής Πολιτείας για τα ναυτιλιακά μας πράγματα που είχαν αποκαλύψει τα «Ναυτικά Χρονικά» στο προηγούμενο τεύχος και από αυτήν ακριβώς την έπαλξη.

Ανησυχίες που εκφράσθηκαν με διάφορους — τις περισσότερες φορές έντονους — τρόπους κατά την επικοινωνία με τα «Ναυτικά Χρονικά», ενώ ταυτοχρόνως χαρακτηριζόταν τουλάχιστον περιέργη, η σιωπή του Υπουργείου γύρω από το θέμα αυτό που «καίει» όλα σχεδόν τα ναυτιλιακά γραφεία τα οποία είναι εγκατεστημένα στον Πειραιά και στην Ελλάδα γενικότερα.

ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

Δεν είναι τυχαίο, ούτε συμπτωματικό το γεγονός ότι οι Έλληνες έχουν κατακτήσει τους πόντους.

Η ρήση αυτή του μεγάλου δασκάλου, του αείμνηστου ιδρυτού των «Ναυτικών Χρονικών» Δημητρίου Κωττάκη στριφογύριζε στο μυαλό μας καθώς επιστρέψαμε αργά το μεσημέρι της περασμένης Τρίτης με μια λάντζα από το μπάλκερ «Αγίαξ» που είχε αγκυροβολήσει για λίγες ώρες στη ράδα του Πειραιώς καθ' οδόν προς ρωσικό λιμάνι του Ευξείνου στο οποίο μετέφερε το μεγαλύτερο φορτίο — 108.500 τόννοι! — γεννημάτων που έχει φορτωθεί μέχρι τώρα σε πλοίο. Πρέπει να σημειωθεί ότι το «Αγίαξ» μπορούσε να παραλάβει ακόμη φορτίο 40.000 τόννων περίπου αλλά το βάθος του Μισισισιπί, όπου έγινε η φόρτωση, αλλά και το βάθος του ρωσικού λιμανιού όπου θα γίνει η εκφόρτωση είναι μικρότερο από το βύθισμα του πλοίου και δεν επέτρεπε τη φόρτωση ούτε ενός τόννου επί πλέον — εξ άλλου είχε εξαντληθεί και το απόθεμα του σιλό όπου έγινε η φόρτωση σε δυόμιση ημέρες.

Δεν είναι όμως μόνον αυτό το επίτευγμα που πραγματοποιήθηκε με το συγκεκριμένο πλοίο, το οποίο επίσης

είναι το μεγαλύτερο πλοίο της κατηγορίας του που εισέρχεται στον Εύξεινο. Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι η συντήρηση του συγκεκριμένου πλοίου είναι τέτοιας ποιότητας που οι φορτωτές, μετά την επιθεώρηση που πραγματοποίησαν, δεν ήγειραν ούτε την παραμικρή αξίωση για έξτρα ασφάλιση που αξιώνεται για τα ονταργε πλοία — το «Αγίαξ» είναι ηλικίας 21 ετών.

Πρέπει επίσης να υπογραμμισθεί ότι το πλοίο επισκέφθηκε στη ράδα του Πειραιώς και ο Καπτάν Κώστας Στραβελάκης, στον οποίο ανήκει, μαζί με επιτελείο στελεχών του γραφείου του, στο οποίο περιλαμβάνονταν εκτός των άλλων και ο κ. Γιώργος Χατζηγιάννης που έκανε τη συγκεκριμένη ναύλωση.

Υπενθυμίζουμε ότι ο Καπτάν Κώστας έχει στο ενεργητικό του ακόμη ένα επίτευγμα που συζητήθηκε πάρα πολύ: Ήταν αυτός που νεαρός πλοίαρχος τότε άνοιξε τον δίαυλο του Αγίου Λαυρεντίου με το πλοίο «Peter L.» που ήταν το πρώτο που μπήκε στις Μεγάλες Λίμνες.

ΟΛΟΙ ΣΤΗΝ ΕΝΩΣΗ

Είναι αναμφισβήτητο ότι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών εκπροσωπεί το

Σπεύδουμε, πάντως, να υπογραμμίσουμε ότι υπήρξαν και αρκετοί οι οποίοι δεν έκρυψαν μεν τις ανησυχίες τους, αλλά εξέφρασαν και την αντίληψη ότι ο ελληνικός εφοπλισμός θα βρει και αυτή τη φορά τις λύσεις που επιβάλλουν οι καιροί, παρακάμπτοντας ή αγνοώντας την Ελληνική Πολιτεία κατά το μέτρο και εκείνη αγνοεί την Ελληνική Ναυτιλία.

Εμείς δεν αμφιβάλλουμε καθόλου ότι ο ελληνικός εφοπλισμός θα βρει και σ' αυτή την περίπτωση τις λύσεις και τη διέξοδο από την εμπλοκή που θα δημιουργήσει ο τερματισμός της ισχύος των εταιριών του Νόμου 89. Αλλά βλέπαμε, και εξακολουθούμε να βλέπουμε, όπως άλλωστε και οι περισσότεροι στο ναυτιλιακό χώρο, την Ελλάδα σαν το καταφύγιο όπου το ελληνικό πλοίο θα μπορεί να καταφεύγει σε δύσκολες εποχές για να ξεπερνάει τις εκάστοτε εμφανιζόμενες δυσκολίες με τις λιγότερες δυνατές ζημιές και εν συνεχεία να ξανανοίγεται στον διεθνή ορίζοντα.

Γι' αυτό, άλλωστε, επιμένουμε και ζητούμε να διασκεδασθούν αμέσως οι ανησυχίες του ελληνικού εφοπλισμού.

σύνολο του ελληνικού εφοπλισμού.

Αναμφισβήτητο επίσης είναι και το γεγονός ότι από τις ενέργειες της Ενώσεως ωφελείται το σύνολο του ελληνικού εφοπλισμού, δηλαδή και εκείνοι ακόμη που για διάφορους λόγους και κυρίως λόγω της συγκυρίας αλλά και λόγω καταστατικού δεν είναι αυτή τη στιγμή μέλη της.

Είναι συνεπώς αυτονόητο ότι ΟΛΟΙ ανεξαιρέτως — είτε είναι μέλη, είτε όχι — πρέπει να συμμετέχουν στις δαπάνες λειτουργίας της.

Αλλά, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, δεν πρέπει να είναι αυτό το ζητούμενο: Εμείς φρονούμε ότι η Ένωση Εφοπλιστών πρέπει να αποκτήσει μια οργανωτική δομή που θα της επιτρέψει να φέρει σε πέρας την αποστολή της και στο εσωτερικό και στο εξωτερικό — πρέπει, με δυο λόγια, η Ένωση να αποκτήσει το στελεχιακό δυναμικό που χρειάζεται για να είναι πανταχού και συνεχώς παρούσα, κυρίως εκεί όπου διαμορφώνονται οι αποφάσεις που αφορούν τη Διεθνή Ναυτιλία και κατ' επέκταση την Ελληνική.

Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος χρειάζεται μια απλή αλλά ουσιαστική αλλαγή, για να είναι άλλωστε, και σύμφωνος με την ουσία ο τίτλος της: Χρειάζεται, δηλαδή, να είναι μέλη της τα φυσικά και όχι τα νομικά πρόσωπα και να συνεισφέρουν στα κοινά ανά-

λογα με τον αριθμό των πλοίων που διαχειρίζονται και όχι ανάλογα με τον αριθμό των πλοίων που γράφουν στην Ένωση, όπως γίνεται σήμερα.

Οι καιροί αλλάζουν και επιβάλλουν συνεχείς προσαρμογές στις οποίες πρέπει να προσαρμόζονται όλοι ανεξαιρέτως. Η ανάλογη προσαρμογή πρέπει να γίνει και στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

ΓΙΑΤΙ ΜΟΝΟΝ 18,5%

Δεν θα βγεί το ακτοπλοϊκό πλοίο με το 18,5% που ζητεί η οικεία πλοιοκτητική Ένωση και αν θέλουμε να μην κληθεί εκ των υστέρων ο ελληνικός λαός να πληρώσει τα σπασμένα της πολιτικής που έχει ακολουθηθεί στην Ακτοπλοΐα, και όχι βεβαίως μόνον από την παρούσα Κυβέρνηση, πρέπει να χορηγηθεί μία αύξηση που θα εξασφαλίσει την επιβίωση του ακτοπλοϊκού πλοίου. Που θα ήταν ευκολότερη αν είχε υιοθετηθεί το αίτημα γνωστής εταιρίας να αποσυρθεί επί έξι μήνες από τη γραμμή την οποία εξυπηρετεί ένα πλοίο της που είχε ναυλωθεί σε ξένους — ουδείς, δυστυχώς, στο Υπουργείο αντελήφθη πόσο ευνοϊκή θα ήταν για όλους η απομάκρυνση του συγκεκριμένου πλοίου από τη γραμμή τους μήνες αυτούς, που κανονικώς εχόντων των πραγμάτων, καλύπτεται η υπόλοιπος ζημιόγνος περίοδος.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Στο νόμο «Αναμόρφωση της άμεσης φορολογίας» που πρόσφατα δημοσιεύτηκε, περιλαμβάνονται στο άρθρο 67 ενδιαφέρουσες διατάξεις «περί βελτίωσης της λειτουργίας των λιμένων». Με τη σπουδαιότερη από αυτές επαναφέρεται το πλήρες 7ήμερο εργασίας στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας, που είχε καταργηθεί από την καθιέρωση, το 1981 του 5ημέρου, με αποτέλεσμα το Σάββατο τα λιμάνια να μην εργάζονται, ενώ εργάζονταν την Κυριακή. Βέβαια το κενό του Σαββάτου εκάλυπτε εν μέρει η πρωτοβουλία και ευθύνη των Ναυτικών Πρακτόρων με άδεια του ΟΛΠ, αλλά μόνο για τα πλοία μεταφοράς εμποροκιβωτίων. Τα συμβατικά πλοία ήταν υποχρεωμένα να αργούν το Σάββατο. Η καθιέρωση της συνεχούς εργασίας φέρεται οπωσδήποτε στο ενεργητικό του υπουργού Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη και του δραστήριου προέδρου του ΟΛΠ, κ. Βασ. Κούτση και ως θεωρηθεί μια καλή αρχή για την επίλυση και άλλων προβλημάτων για τη βελτίωση της παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας των μεγάλων λιμανιών της χώρας.

ΕΙΝΑΙ «ΤΑΡΙΦΑ»;

Για την ασφάλιση στο NAT ενός ή δύο ναυτικών που υπηρετούν σε πλοίο

με ξένη σημαία ζητείται η κατάθεση εγγυήσεως ύψους 8.000 λιρών προκειμένου να υπογραφεί η σχετική σύμβαση, πράγμα που δεν γίνεται αποδεκτό από αρκετούς πλοιοκτήτες και έτσι ορισμένος αριθμός ναυτικών μας χάνει την ασφάλισή του στο NAT και το Ταμείο το έσοδο που θα εξασφάλιζε.

Για να λυθεί το πρόβλημα και να παύσει το NAT να είναι εξωπραγματικό και ταυτόχρονα να χάνει έσοδα που τόσο χρειάζεται προτείνουμε η εγγυητική επιστολή να καλύπτει τις εισφορές τριών μηνών για κάθε ασφαλιζόμενο και να καταπίπτει αυτομάτως υπέρ του NAT εάν δεν καταβληθούν εμπροθέσμως οι εισφορές του τριμήνου και ταυτόχρονα επίσης αυτομάτως να καταργείται η σχετική σύμβαση.

Η ρύθμιση είναι απλούστατη και μπορεί να υλοποιηθεί εύκολα — άλλωστε αρκεί ένας μόνον υπάλληλος για να παρακολουθεί σε καθημερινή βάση τα ελάχιστα πλοία που έχουν συμβάσεις ασφαλίσεως των πληρωμάτων τους (τα λεγόμενα συμβεβλημένα) με το NAT. Υπάρχει αντίρρηση;

Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΩΡΙΟ

Το Δ.Σ. της ΕΤΒΑ στη συνεδρίαση του της 22ας Ιουλίου ενέκρινε την εισήγηση της εκκαθαρίστριας εταιρίας «Ελληνικές Εξαγωγές» για την πώληση του Νεωρίου στην εταιρία Cedric Investments Ltd. των κ.κ. Παν. Τσάκου και Δημ. Μανιού, αλλά το μέλλον του Νεωρίου θα κριθεί οριστικά στις 7 Αυγούστου και η ιδιωτικοποίηση της μονάδας αυτής αναμένεται ότι θα επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό και τις εξελίξεις γύρω από την πώληση των Ελληνικών Ναυπηγείων.

Σύμφωνα με σχετική απόφαση του Δ.Σ. της ΕΤΒΑ, η προαναφερθείσα εκκαθαρίστρια εταιρία πρέπει να υποβάλει στις 6 Αυγούστου το προσχέδιο της πωλήσεως του Νεωρίου, το οποίο θα κληθούν να υπογράψουν οι δύο πλευρές που πρέπει προηγουμένως να ξεκαθαρίσουν αρκετά ακανθώδη προβλήματα, όπως είναι το πρόβλημα του εργατικού δυναμικού, το οποίο πρέπει να απολυθεί και να αποζημιωθεί (και εν συνεχεία μέρος του ή ολόκληρο να επαναπροσληφθεί) καθώς και των απαιτήσεων του Νεωρίου από τρίτους, το ύψος των οποίων δεν είναι ξεκαθαρισμένο.

Στο μεταξύ έχει επισημανθεί μία στασιμότητα στην ολοκλήρωση της διαδικασίας της πωλήσεως των Ναυπηγείων Ελευσίνας στον Όμιλο Περατικού.

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ, ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ.

JIM'S PUMP REPAIR INC.
Established 1974



JPR
INCORPORATED

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 City, NY 11101

Authorized Agents

GREECE Dimakis Ltd. 299 Acharnon St. Athens 104 46 Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193 Fax: (01) 8319944	HOLLAND M.P.R.S. Pump Repair Service F. Van Eedenplaats 49 Tel.: (010) 450 70 85 Fax: (010) 450 70 85
---	--

Καίριες Επισημάνσεις

Παυλίδη τοποθετήθηκε νέα διοίκηση στην ακέφαλη επί μεγάλο χρονικό διάστημα Εστία Ναυτικών η οποία ως εκ τούτου υπολειμμένη, τα αίτια δε της εκκρεμότητας που υπήρχε είναι γνωστά στους παροικούντες την Ιερουσαλήμ. Εν πάση περιπτώσει, πρόεδρος της Εστίας τοποθετήθηκε, κατά τα ειωθότα, ο γεν. γραμματέας της Ναυτικής Ομοσπονδίας κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης, εκπρόσωπος του Ναυτικού Επιμελητηρίου ο κ. Χαρ. Τσάκος με αναπληρωτή τον κ. Κων. Λαδογιάννη, εκπρόσωπος της πλοιοκτησίας ο κ. Γ. Κολτσιδόπουλος με αναπληρωτή τον κ. Στ. Ρούσσο, εκπρόσωποι των ναυτικών οι κ.κ. Κων. Κλήμης και Αριστ. Κωλέτσος, πρόεδροι των Ασυρματιστών και των Ηλεκτρολόγων αντίστοιχα, με αναπληρωτές τους κ.κ. Κων. Μπίλια και Στ. Λούρμπα. Εκπρόσωποι του ΥΕΝ ορίστηκαν ο κ. Θαν. Εμμανουήλ, και οι κυρίες Δήμητρα Γιακουμπίνη, Στ. Λάτσου και Στ. Αγιοστράτη και υπουργικός εκπρόσωπος ο πλοίαρχος κ. Κοκορέτσας με αναπληρωτή τον επίσης πλοίαρχο κ. Μπούρα.

Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΝΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Στις 15 Ιουλίου ανακοινώθηκαν από τον πρόεδρο του Αμερικαν Μπυρώ οφ Σίμπινγκ κ. Ρόμπερτ Σόμπερβιλ, οι αποφάσεις του ABS για ριζική αναδιοργάνωση της διεύθυνσης ABS Europe, η οποία είναι μία από τις τρεις βασικές ναυτιλιακές διευθύνσεις του Αμερικανικού Νηογνώμονα.

Η αναδιοργάνωση που ισχύει από 1ης Αυγούστου κρίθηκε αναγκαία λόγω της αύξησης της παρουσίας του ABS σε ναυτιλιακές δραστηριότητες στο χώρο της Μέσης Ανατολής, και αποφασίστηκε όπως ο προηγούμενος διαχωρισμός των τμημάτων του ABS Europe σε Western Region και Eastern Region συμπεριλάβει πλέον και ξεχωριστό τμήμα που θα καλύπτει την μέση Ανατολή (Μπαχρέιν, Περσία, Ιράκ, Ιορδανία, Κουβέιτ, Ομάν, Πακιστάν, Κατάρ, Σαουδ. Αραβία, Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα και Υεμένη) το οποίο ονομάστηκε Middle East Region.

Μετά την αναδιοργάνωση των υπηρεσιών, το ABS Europe περιλαμβάνει τις χώρες Βουλγαρία, Κροατία, Κύπρο, Τζιμπουτί, Αίγυπτο, Αιθιοπία, Ελλάδα, Ισραήλ, Κένυα, Λίβανο, Μάλτα, Ρουμανία, Σομαλία, Σουδάν, Συρία, Τασμανία και Τουρκία και διευθύνεται από τον κ. Χρυσ. Σαρηγιαννίδη με έδρα τον Πειραιά.

Την διεύθυνση του τμήματος ABS Middle East Region αναλαμβάνει ο κ. Γιώργος Γαρδιακός, vice president, ενώ την διεύθυνση των εργασιών του ABS

Εν μέσω του θέρους, και ενώ η ναυτιλιακή κοινότητα απολαμβάνει λίγες και τόσο αναγκαίες ημέρες άπαυλας, οι φίλοι μας οι Νορβηγοί επιχειρούν μία ακόμη βελτίωση της διαπραγματευτικής τους θέσης στην παγκόσμια αγορά αγοραπωλησιών πλοίων, με τη τροποποίηση του Norwegian Sales Form (1987), προφανώς διαισθανόμενοι ότι μέσα στους προσεχείς μήνες η παρουσία τους στην αγορά, αυτή τη φορά ως «πωλητές» θα είναι περισσότερο από εμφανής.

στην Ελλάδα και την Κύπρο ο κ. Αντώνης Πρωτονοτάριος ο οποίος προήχθηκε σε Μάνατζερ του Αμερικανικού Νηογνώμονα.

Η ΕΠΑΝΟΔΟΣ ΣΤΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΑΣ

Με μία σεμνή συγκέντρωση που πραγματοποιήθηκε στη φιλόξενη γέφυρα του πλοίου «Αμαρυλλίς», το οποίο προσόρμησε στον Πειραιά στις 21 Ιουλίου, η ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και αρκετοί φίλοι συγχαίρουν τον κ. Γιάννη Α. Ξυλά για την απόφασή του να επανωψώσει τη κυανόλευκο σ' ένα από τα πιό σύγχρονα πλοία που διαχειρίζεται η εταιρία του Pysos Managing Co.

Ο κ. Γιάννης Ξυλάς είναι από τα εξέχοντα μέλη της νέας γενιάς του Ελληνικού Εφοπλισμού και ελπίζουμε ότι το παράδειγμά του θα ακολουθήσουν και πολλοί άλλοι από τους νέους εκπροσώπους της ναυτιλιακής μας οικογένειας.

ΔΙΠΛΟ ΤΟ ΚΑΛΟ

Η απόκτηση καταλυτικών ε/γ αυτοκινήτων με κίνητρο την απόσυρση των παλιών, που καθιέρωσε η Κυβέρνηση το έτος 1990, είχε αγαθή επίδραση και στην κίνηση του Πειραιά. Από επίσημη στατιστική του ΟΛΠ, προκύπτει ότι κατά το έτος 1991 κατέπλευσαν 246 αυτοκινητοφόρα πλοία έναντι 177 του 1990, δηλαδή 69 περισσότερα πλοία. Από άλλα στοιχεία προκύπτει ότι το 1991 εκυκλοφόρησαν 176.276 ε/γ αυτοκίνητα, έναντι 131.579 του 1990 και 101.177 του 1989. Με βάση στατιστικές για το Α' τρίμηνο 1992 η αυξημένη κίνηση προβλέπεται να συνεχιστεί σε υψηλά επίπεδα εγγίζοντας τους αριθμούς του 1991. Να συνεχιστεί λοιπόν αυτό το μέτρο αφού βοηθά όχι μόνο στην καθαρώτερη ατμόσφαιρα στην Αθήνα αλλά και αυξάνει και την κίνηση πλοίων στον Πειραιά.

Στις σελίδες 14-16 του παρόντος τεύχους, ο φίλτατος Δρ. Νίκος Μικέλης από το Λονδίνο και ο ειδικός μας συνεργάτης Γιώργος Μπάνος από τον Πειραιά, λογοκρίνουν τις νέες μεθοδεύσεις των «άσπονδων» φίλων μας, επισημαίνοντας με ακρίβεια τα σημεία εκείνα που πρέπει ιδιαίτερα να προσεχθούν ώστε η τυχόν νέα τροποποίηση του NSF να μην αποτελεί τροχοπέδη στην αναμενόμενη αγοραστική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών.

ΕΚΛΕΙΣΕ Η ΕΤΑΙΡΙΑ ATLAS MARITIME

Η εταιρία Atlas Maritime, που τελούσε υπό των έλεγχω των υιών του Ουίλλιαμ Ταβουλαρέα, για τους οποίους είχε δημιουργηθεί άλλωστε από τον πατέρα τους όταν ακόμη βρισκόταν στην προεδρία της Mobil Oil, και διαχειριζόταν οκτώ υπερδεξαμενόπλοια και τρία κέμικαλς τάνκερς έπαυσε να λειτουργεί. Η δε διαχείριση δέκα από τα πλοία αυτά — των τριών κέμικαλς και επτά υπερδεξαμενοπλοίων ανατέθηκε στην εταιρία Mare Maritime που ελέγχεται από τον κ. Μανώλη Παπαλέξη, εκ των διευθυντικών στελεχών της Atlas Maritime μέχρι την περασμένη άνοιξη, ότε ίδρυσε την εν λόγω εταιρία που αντιπροσωπεύεται στο Λονδίνο από την εταιρία Global Maritime Services Ltd. (η διαχείριση των τριών κέμικαλς και στόλου της Atlas Maritime είχε ανατεθεί στη Mare αμέσως μετά τη δημιουργία της από τον κ. Παπαλέξη και των επτά υπερδεξαμενοπλοίων και ενός ακόμη κέμικαλς μόλις πρόσφατα.

Η ιστορία της Atlas Maritime είναι λίγο — πολύ γνωστή: Η εταιρία αυτή ιδρύθηκε, όπως προαναφέρθηκε, με πρωτοβουλία του Ουίλλιαμ Ταβουλαρέα και για τον σκοπό αυτόν χρησιμοποιήθηκε ένας ιδιαίτερα πεπειραμένος Ελληνοαμερικανός τεχνokrάτης, ο Τζώρτζ Κόμνας, ο οποίος μέχρι τότε διηύθυνε τα γραφεία της εταιρίας του κ. Κ.Μ. Λεμού στο Λονδίνο, η οποία υπήρξε και το φυτώριο εκείνων που επάνδρωσαν τη νέα εταιρία και μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονταν ο πρωτότοκος γιός του Ουίλλιαμ Ταβουλαρέα Πήτερ, ο Άρης Εμμανουήλ, γιός του άλλοτε υπαλλήλου του Νίκου Εμμανουήλ και άλλοι. Εν συνεχεία όμως ανέκυψε διένεξη μεταξύ του πατρός Ταβουλαρέα και του κ. Τζώρτζ Κόμνας η οποία επεκτάθηκε και στις στήλες της γνωστής αμερικανικής εφημερίδας «Ουάσιγκτον Πόστ» και έφθασε και στα αμερικανικά δικαστήρια επειδή η εν λό-

επειδή η εν λόγω εφημερίδα είχε υποστηρίξει ότι ο Ουίλλιαμ Ταβουλαρέας είχε εκμεταλλευθεί τη θέση του στη Mobil Oil για τη δημιουργία της Atlas Maritime και την ανάθεση σ' αυτήν σειράς δεξαμενοπλοίων στη διαχείριση των οποίων είχε μέχρι τότε ανάμιξη η ίδια η Mobil. Πρέπει να προστεθεί ότι αργότερα ανέκυψε διαφωνία και μεταξύ του Πήτερ Ταβουλαρέα και του Άρη Εμμανουήλ ο οποίος απομακρύνθηκε τελικά από την εταιρία.

Αυτά με λίγα λόγια για την ιστορία της πάλας ποτέ Atlas Maritime και την πορεία της, με την προσθήκη ότι η Mare Maritime έχει εγκατασταθεί στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης 341 και διευθύνεται από τον πλοίαρχο κ. Γεώργιο Παναγιωτόπουλο που ήταν και αυτός στέλεχος της Atlas Maritime.

ΣΤΟΛΟΙ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Καθώς ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος συνεχίζει να καταρρίπτει όλα τα προηγούμενα ρεκόρ, ενισχύεται η εντύπωση ότι σε παγκόσμιο επίπεδο η ναυτιλία έχει ξεπεράσει την κρίση που γνώρισε τον τελευταίο καιρό. Ύστερα από τη συνεχή κάμψη της περιόδου 1982-87, η κατά τα τελευταία χρόνια σταθερή αύξηση δικαιολογεί την αισιοδοξία που εκφράζουν οι αριθμοί των 80.000 πλοίων και των 436 εκατομμυρίων του παγκόσμιου τοννάζ. Εντός του 1991 εξάλλου παραδόθηκαν 1.672 νέα πλοία 16 εκατ. τόννων, ενώ 700 πλοία 2 εκατ. τόν. γκρός οδηγήθηκαν σε διάλυση.

Επικεφαλής πάντοτε η Λιβερία με 52 εκατ. τόννους, η οποία πάντως πλήρως βαρύνει το τμήμα των εσωτερικών της ανωμαλιών χάνοντας περί τα 2,3 εκατ. τόν., ενώ ο Παναμάς ξεπερνώντας την κρίση Νοριέγκα και κερδίζοντας άνω των πέντε εκατομ. τόν. κράτα σταθερά τη δεύτερη θέση με 45 εκατομ. τόννους.

Ιδιαίτερο όμως ενδιαφέρον παρου-

σιάζει η κατά πλοιοκτητική εθνικότητα κατανομή των τεράστιων αυτών στόλων της Λιβερίας και του Παναμά, καθώς και των λοιπών χωρών ανοικτού νηολογίου. Κατά τα στοιχεία της UNCTAD, η Ιαπωνία και η Ελλάδα συναγωνίζονται για την πρώτη θέση η μεν Ιαπωνία με 1.661 πλοία 45 εκατομ. τόννων και η Ελλάδα με 1.385 πλοία 46 εκατομ. τόν. γκρός. Σε χαμηλότερη βαθμίδα ακολουθούν οι Η.Π.Α. (35 εκατομ.) και το Χόγκ Κόγκ (26 εκατομ.), ενώ σοβαρή μερίδα διεκδικούν και η Νορβηγία και η Μ. Βρετανία με 18 και 17 εκατ. τόννους αντίστοιχα. Συνολικά υπολογίζεται ότι το ένα τρίτο περίπου των πλοίων και κάτι περισσότερο από το μισό του παγκόσμιου τοννάζ, καλύπτεται από σημαίες ξένες προς την εθνικότητα της πλοιοκτησίας.

ΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Στην τελευταία της γενική συνέλευση, η Ναυπηγική Ένωση Δυτικής Ευρώπης (AWES) προέβη στις ακόλουθες βασικές διαπιστώσεις: Πρώτον ότι οι ναύλοι είναι ακόμα αρκετά χαμηλοί ώστε να επιτρέπουν μια ανάκαμψη της ναυπηγικής βιομηχανίας. Δεύτερον ότι, ενώ οι οικονομική προσασία των ναυπηγείων της ΕΟΚ έχει σοβαρά περιορισθεί, στους κόλπους του ΟΟΣΑ η Ιαπωνία, η Κορέα και οι Η.Π.Α. δεν φαίνεται να συμμορφώνονται με τους κανόνες του παιχνιδιού. Και τρίτον ότι η επάνοδος στην εξισορρόπηση περνά αναγκαστικά από τον περιορισμό και την αντικατάσταση του παλαιού τοννάζ.

Στη διάρκεια της συνέλευσης υπογράμμισθη ότι η υφιστάμενη δυναμικότητα των ναυπηγείων του κόσμου είναι ικανή να καλύψει τη ζήτηση νέων πλοίων κατά τα προσεχή χρόνια, έστω και υπό τις πλέον αισιόδοξες προβλέψεις. Επαναλήφθηκε εξάλλου ότι τόσο οι ναυπηγικές όσο και οι επισκευαστικές επιχειρήσεις πρέπει να αποφεύγουν το άνοιγμα νέων ναυπηγικών μονάδων και την επαναλειτουργία παλαιών κλειστών ναυπηγείων.

Τέλος η γεν. συνέλευση εξέφρασε την εμπιστοσύνη της ότι σε μία ισορροπημένη παγκόσμια αγορά, η ναυπηγοβιομηχανία θα μπορέσει να βρει το σωστό δρόμο της. Γι' αυτό και οι Ευρωπαίοι ναυπηγοί υποστηρίζουν τις σχετικές προσπάθειες της ΕΟΚ στα πλαίσια των διαπραγματεύσεων του ΟΟΣΑ, οι οποίες όμως προς το παρόν διακόπηκαν. Πράγματι η Κομισσιόν μείωσε πρόσφατα τις επιχορηγήσεις των ναυπηγείων της ΕΟΚ από το 28% του 1987 στο 9% του 1992. Αντίθετα, παρόμοια μέτρα δεν έλαβαν ούτε η Ιαπωνία, ούτε η Κορέα και η Αμερική, οι οποίες και δεν έδειξαν την καλή τους θέληση για την άρση των εμποδίων αποκατάστασης ενός κανονικού και νόμιμου ανταγωνισμού.

ΚΑΤΑ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗ

Οι Υπουργοί Βιομηχανίας της ΕΟΚ επέτρεψαν στη Γερμανική κυβέρνηση να χορηγήσει οικονομική βοήθεια στα ναυπηγεία της τέως Ανατολικής Γερμανίας, τα οποία σε αντάλλαγμα ανέλαβαν την υποχρέωση να μειώσουν την απόδοσή τους κατά 40% μέχρι το 1995.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Αν και τα αποτελέσματα της οικονομικής πολιτικής που ασκεί η κυβέρνηση αρχίζουν να διαφαίνονται θετικά, τίποτα δεν φαίνεται ικανό να δώσει την απαιτούμενη ώθηση στην αγορά.

Ενα από τα πλέον ενθαρρυντικά στοιχεία για την οικονομία μας είναι η μείωση του πληθωρισμού τον Ιούνιο στο 15,1% έναντι 15,8 το Μάιο.

Η εντυπωσιακή αυτή εξέλιξη ενισχύει

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

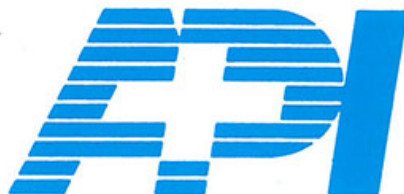
ADAMSON PHIL. INC.

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

Tel.: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»



τις θετικές προσδοκίες για περαιτέρω πτώση του πληθωρισμού ως το τέλος του έτους.

Επίσης σύμφωνα με προβλέψεις του ΥΠΕΘΟ, οι συνολικές εισροές επενδυτικών κεφαλαίων από τα κράτη - μέλη της Κοινότητας προς τη χώρα μας θα αγγίξουν το 1992 τα 750 εκατ. δολάρια, υπερκαλύπτοντας αθροιστικά το μέγεθος των αντίστοιχων εισροών την πενταετία 1986-1990.

Ενώ ήταν ορατή η μείωση των επιτοκίων, η κίνηση της Bundesbank, της Γερμανικής Κεντρικής Τράπεζας, να αυξήσει σημαντικά, πέραν των προβλέψεων, το προεξοφλητικό επιτόκιο από 8% σε 8,75%, ανέτρεψε τις ελληνικές προσπάθειες για μείωση των επιτοκίων. Αυτή η κίνησή της Bundesbank, προκάλεσε ανοδικές τάσεις στα ευρωπαϊκά επιτόκια. Έτσι τώρα η διοίκησή της Τράπεζας της Ελλάδος θεωρεί ότι τυχόν μείωση των επιτοκίων καταθέσεων και των εντόκων γραμματίων, τη στιγμή που όλη η Ευρώπη τα αυξάνει, θα είχε δυσάρεστες παρενέργειες στην κίνηση κεφαλαίων και θα έθετε σε κίνδυνο την ικανοποιητική, μέχρι τώρα, πορεία του ισοζυγίου πληρωμών.

Όλα τα παραπάνω είχαν άμεσο αντίκτυπο στην κίνηση του Γενικού Δείκτη που σημείωσε πτώση κατά 1,27% στο δεκαπενθήμερο που μας πέρασε.

Δεν περιμένουμε όμως κάποια αξιολογή κίνηση αφού υπάρχει τάση σταθεροποίησης στο επίπεδο στήριξης των 790 - 800 μονάδων. Αν δεν διασπασθεί ανοδικά το επίπεδο των 820 μονάδων, όπως έχουμε τονίσει και στο παρελθόν, δεν μπορούμε να περιμένουμε άνοδο στην αγορά μέχρι το επίπεδο των 850 μονάδων μεσοπρόθεσμα.

Αγορά συναλλάγματος

Η συντονισμένη παρέμβαση των ισχυροτέρων Κεντρικών Τραπεζών στις 20 Ιουλίου συγκρότησε την έντονη καθοδική κίνηση του Αμερικανικού νομίσματος. Η υποστήριξη του δολλαρίου συνέπεσε χρονικά με τη δοκιμή της περιοχής των 1.4450 μάρκων που είναι και το χαμηλότερο του όλων των εποχών.

Η παραπάνω ενέργεια σε συνδυασμό με τις δηλώσεις του Διοικητή του Federal Reserve Alan Greenspan — ότι περαιτέρω διολίσθηση του δολλαρίου δεν θα ωφελήσει την Αμερικανική οικονομία — αποδεικνύουν το υπερβολικό της πτωτικής του πορείας.

Αποτέλεσμα ήταν η σταθεροποίησή του στο διάστημα μεταξύ των 1.4500 - 1.5000 μάρκων, χωρίς όμως να υπερβί τα σημαντικά όρια του στις περιοχές των 1.5000 - 1.5050 μάρκων και

1.8900 (λίρα/δολλάριο).

Το αίσθημα παραμένει αρνητικό για αυτό και ωφείλεται στην ανοδική τάση των Γερμανικών επιτοκίων όπως επίσης και άλλων Ευρωπαϊκών κρατών καθώς και στους απελπιστικά αργούς ρυθμούς ανάκαμψης της Αμερικανικής οικονομίας.

Μόνο η έκδοση θετικών στοιχείων για την οικονομία θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις ισχυρής ανάκαμψής του. Σημαντικός θα είναι ο ρόλος των στοιχείων όπως το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν του δευτέρου τριμήνου που εκδίδονται στις 30 Ιουλίου καθώς επίσης της ανεργίας στις 7 Αυγούστου.

Το Ιαπωνικό νόμισμα, τέλος, υποχώρησε αισθητά, όπως άλλωστε περιμέναμε, φτάνοντας την περιοχή των 128.00

Η άσχημη πορεία της οικονομίας και κατ' επέκταση του Χρηματιστηρίου του Τόκιο καθώς και η νέα μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου κα τα 0,50% συνέβαλαν στις έντονες απώλειές του.

Η επιμέλεια των κειμένων για μεν το Χρηματιστήριο Αθηνών έγινε από το Τμήμα Ερευνών και Αναλύσεων της NUNTIUS Χρηματιστηριακής (τηλ.: 3624902-5), για δε τα διεθνή νομίσματα από τον αναλυτή της NUNTIUS Α.Ε. κ. Στέλιο Δερουκάκη.

Η ΑΠΗΧΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Συνεχίζονται τα ιδιαίτερα κολακευτικά σχόλια με τα οποία η Ναυτιλιακή μας Οικογένεια υποδέχθηκε το Ιστορικό Λεύκωμα «60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ και ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ».

Προς τον Διευθυντή των «Ναυτικών Χρονικών» και υπεύθυνο της μοναδικής αυτής ιστορικής έκδοσης, κ. Δημήτρη Ρήγα - Κωττάκη, εστάλησαν μετά τις 10 Ιουλίου, οι ακόλουθες επιστολές.

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΕΣΧΗΣ**

Φίλε Δημήτρη,

Ελαβα την θαυμάσια έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών», το Ιστορικό Λεύκωμα «60 χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά».

Χωρίς αμφιβολία πρόκειται για ένα πολύτιμο ιστορικό ντοκουμέντο και μία πολύ μεγάλη προσφορά στην Ναυτιλιακή Οικογένεια.

Σε όλους τους συντελεστές του εξαιρετικού αυτού έργου αξίζει κάθε έπαινος και ιδιαίτερα σε εσένα που είμαι βέβαιος ότι ο παππούς σου, ο αείμνηστος Δημήτρης Κωττάκης συμμαθητής του πατέρα μου και Μέντωρ μου, θα ήτανε πραγματικά υπερήφανος.

*Με αγάπη
ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΟΤΖΙΑΣ
Πρόεδρος*

10 Ιουλίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΥΡΙΟ
ΧΡΙΣΤΟ Γ. ΑΧΗ**

Αγαπητέ κ. Κωττάκη,

Εχω την τύχη να έχω ζήσει και συνεργαστεί με τα «Ναυτικά Χρονικά» από της πρώτης ημέρας της εκδόσεώς των και υποθέτω από τους ολίγους που διατηρούν όλα τα τεύχη από τότε μέχρι σήμερα.

Όπως ήταν ως εκ τούτου φυσικόν με μεγάλη συγκίνηση επήρα στα χέρια μου το αναμνηστικό λεύκωμα των 60 χρόνων της Ελληνικής Ναυτιλίας και των «Ναυτικών Χρονικών». Η έκδοσις αυτή αποτελεί μίαν οφειλόμενην τιμήν εις τα «Ναυτικά Χρονικά» και ιδιαιτέρως εις τον ιδρυτή των Δημήτριο Κωττάκη του οποίου το έργο υπήρξε αποφασιστικής σημασίας δια την συμπαράστασιν, εξέτασιν και δημιουργίαν της σημερινής μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας.

Σας στέλνω τα θερμά μου συγχαρητήρια και τις εγκάρδιες ευχές μου δια την επιτυχή συνέχισιν της μεγάλης αυτής αποστολής.

Με τα φιλικώτερα των αισθημάτων μου,

ΧΡΙΣΤΟΣ Γ. ΑΧΗΣ

13 Ιουλίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΥΡΙΟ
ΝΙΚΟΛΑΟ ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑ**

Αγαπητέ Δημήτρη,

Με ιδιαίτερη χαρά επιθυμώ να διαβιβάσω σε σένα προσωπικά και τους άξιους συνεργάτες σου τα πιο θερμά μου συγχαρητήρια για την εκλεκτή έκδοση «60 χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά», ένα τόσο εκλεκτό και πλούσιο ιστορικό αφιέρωμα που παρουσιάζει με τον γλαφυρότερο τρόπο την ανάπτυξη της Εμπορικής μας Ναυτιλίας.



MARINE BOILER SERVICES

Marine House
31 Elsdon Drive, Forest Hall
Newcastle upon Tyne
NE 12 9RH
England
V.A.T. Reg. No. 555 8897 73
Tel.: (091) 2666706
Fax: (091) 2666279
Tlx: 537681 ALWRLD G.

Ex Spanner Boiler engineer, 30 years experience,
specialist in the supply of parts
for boiler & oil burner.
Very competitive prices, 24 hours service
Contact Fred Fatkin.

Είμαι βέβαιος ότι το αφιέρωμα του αξιόλογου αυτού έργου στην μνήμη του αλησμόνητου Ιδρυτή και εκλεκτού Δημοσιογράφου Δημήτρη Κωττάκη θα είναι το πιο καλό Μνημόσυνο στην ψυχή του που θα αγαλλιάζεται βλέποντας αντάξιους συνεχιστές του έργου που αυτός ξεκίνησε και εθεμελίωσε.

Σου εύχομαι καθώς και στους εκλεκτούς συνεργάτες σου υγεία και δύναμη για να συνεχίσετε αυτήν την πολύπλευρη προσφορά σας που τόσο έχει ανάγκη, σήμερα παρά ποτέ, η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία.

Με φιλικούς χαιρετισμούς
Ν.Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ

14 Ιουλίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΥΡΙΟ
ΚΩΣΤΗ Μ. ΠΕΡΑΤΙΚΟ**

Αγαπητέ κύριε Κωττάκη,

Παρακαλώ να δεχθείτε τα ειλικρινή μου συγχαρητήρια για την έκδοση του αναμνηστικού λευκώματος, μέσω του οποίου επιχειρείται μία ιστορική αναδρομή στην πορεία και στην εξέλιξη της Ελληνικής Ναυτιλίας, η οποία είναι πολύ αξιόπαινη και εποικοδομητική.

Ελπίζω να συνεχίσετε την ενημέρωση και αφύπνιση των ανθρώπων της Ναυτιλίας στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν με τον ίδιο απaráμιλλο ζήλο και αποφασιστικότητα που πράττετε εδώ και 60 χρόνια.

Με εκτίμηση
Κ.Μ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΣ

Πειραιάς, 17 Ιουλίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ
ΤΟΥ ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ**

Αγαπητέ κύριε Ρήγα-Κωττάκη,

Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον και χαρά εδιάβασα το Λεύκωμα «60 Χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά».

Με το Λεύκωμα αυτό μας εδώσατε ένα πολύτιμο ιστορικό σύγγραμμα των τελευταίων 60 ετών της Ελληνικής Ναυτιλίας και δύναται κανείς, διαβάζοντάς το, να αποκτήσει μία πλήρη εικόνα των συμβάντων.

Επειδή προσωπικά είμαι μέλος της Ελληνικής ναυτικής οικογένειας, πρωτοεργασθείς ως Δόκιμος Αξιωματικός στο Λίμπερτυ «Menites» παρακαλώ δεχθείτε τα πλέον θερμά συγχαρητήριά μου για την έκδοση του θαυμασίου αυτού Λευκώματος.

Με ιδιαίτερα εκτίμηση
Χ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Πρόεδρος

Προξενικού Σώματος στην Ελλάδα

Πειραιάς, 28 Ιουλίου, 1992



ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

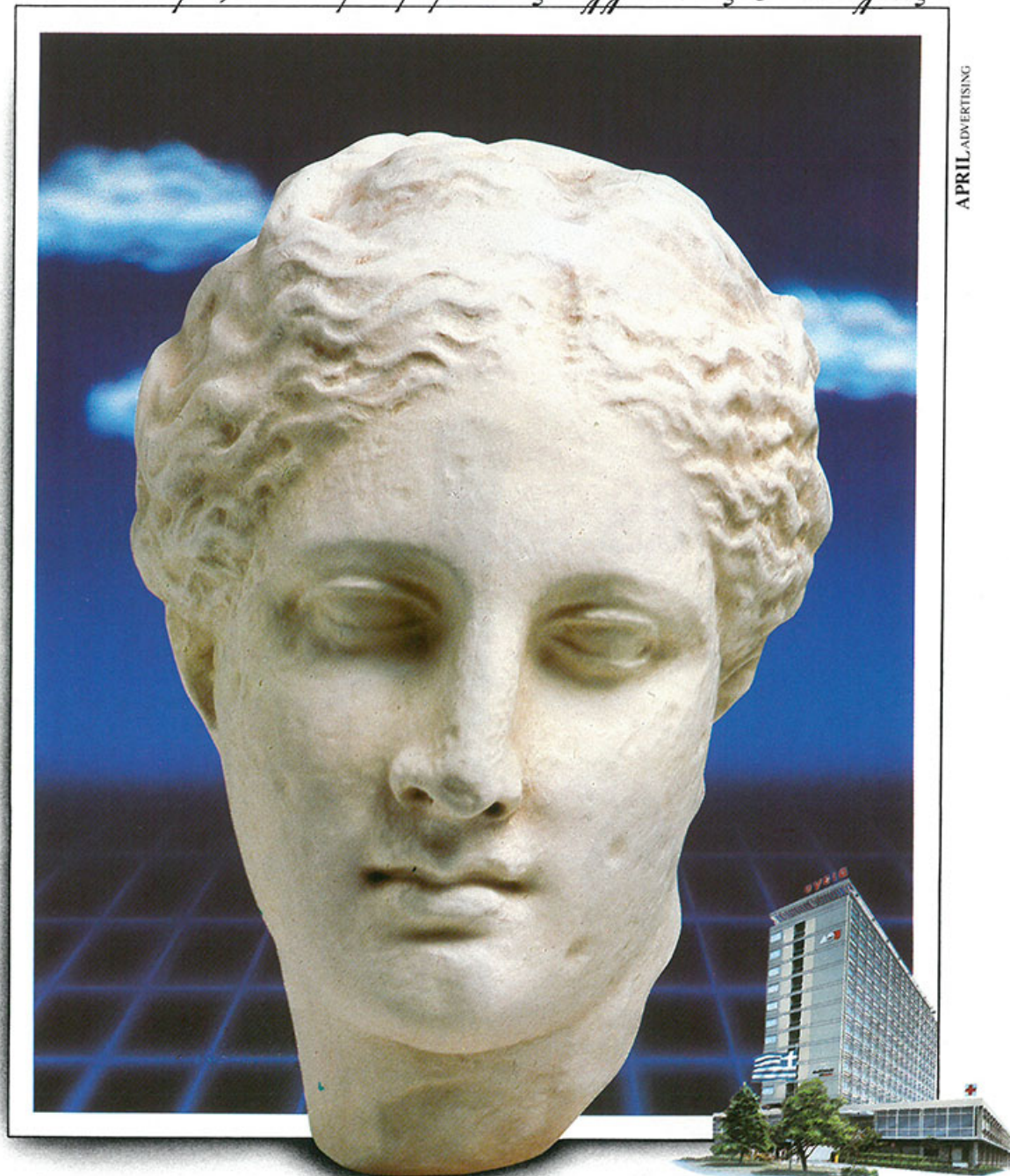
Psarron and Anapafseos str. 186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4617410, TELEX 212880 - 212503, FAX 4626268 - 4619631

ΠΑΝΤΩΝ ΜΕΤΡΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟΣ

MAN IS THE MEASURE OF ALL THINGS

(Protagoras)
5th century B.C.

Με σεβασμό, στη φρονιμότητα της Ελληνικής Νοσηλείας



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/NOGRAPHY CT/MRI |
| All branches of SURGERY | OUTPATIENT DEPTS in all medical fields |
| OPEN HEART SURGERY | PHYSIOTHERAPY and REHABILITATION |
| ONCOLOGY and RADIOTHERAPY | |
| ORGAN TRANSPLANTS | |

"υγεία"

DIAGNOSTIC
AND THERAPEUTIC
CENTRE OF ATHENS
HYGEIA S.A.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΩΝΑΣΗ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»

Ενημερωθήκαμε και φέτος από τα ημερήσια και περιοδικά πολιτικά και ναυτικά έντυπα για τις εκδηλώσεις και τα βραβεία του Ιδρύματος Ωνάση. Υπήρξα ένα από τα παλιά ναυτικά στελέχη του Συγκροτήματος Ωνάση, αφού είχα την τύχη να αρχίσω την ναυτική μου καριέρα στα πλοία του ως δόκιμος πλοίαρχος το έτος 1949 και να αποχωρήσω ως πλοίαρχος Α' με τριετή θαλάσσια υπηρεσία πλοίαρχου Α' το έτος 1966.

Με αφετηρία την παραπάνω ιδιότητά μου κάθε φορά που διαβάζω για τις εκδηλώσεις του Ιδρύματος η κάθε φορά που κατηφορίζω την Λεωφόρου Συγγρού και αντικρύζω το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο να ορθώνεται, αισθάνομαι χαρά και υπερηφάνεια, χαρά γιατί υπάρχουν και σήμερα Έλληνες που προσφέρουν την περιουσία τους για το καλό και την προβολή του τόπου μας και υπερηφάνεια γιατί σ' αυτά τα έργα κάτι έστω και ελάχιστο θα πρέπει να έχω προσφέρει και εγώ.

Ακόμη θα ήθελα να αναφερθώ στην ουσιαστικότερη προσφορά μιας σειράς άλλων αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων, αφού εκείνη την εποχή όλα τα κατώτερα πληρώματα ήταν Έλληνικά, κυρίως απομάχων του κύματος σήμερα, και άλλων που έφυγαν και αυτοί μάλλον πικραμένοι που θα τους θυμάμαι πάντοτε σαν καλούς συναδέλφους, φίλους και δασκάλους.

Παίρνω το θάρρος να εκθέσω τις σκέψεις μου και να απασχολήσω τις πολυτιμες στήλες σας με αφορμή την παρατήρηση του κ. Δημήτρη Χ. Τσαπραλή στη στήλη του «ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ» στα «Ναυτικά Χρονικά» της 15 Ιουνίου 1992, όπου πολύ σωστά παρατηρεί, αναφερόμενος στο Ίδρυμα Ωνάση το παρόν των παλαιών ναυτικών στελεχών του Συγκροτήματος, που διατυπώνεται με πικρία, πράγμα που και εγώ έχω διαπιστώσει στις κατ' ιδίαν συζητήσεις μαζί τους, ότι δεν έχουν κληθεί μέχρι σήμερα να παραστούν σε κάποια από τις τελετές της απονομής των Βραβείων Ωνάση, σαν επιβράβευση αφού με την ακούραστη δουλειά τους που έφθανε τα όρια της αυτοθυσίας συμβάλλανε στην δημιουργία πλούτου με τον οποίο έχει προικοδοτηθεί το Ίδρυμα Ωνάση.

Δεν διεκδικώ για τον εαυτό μου δάφνες ούτε και προσπαθώ να εκμαιεύσω προσκλήσεις για κάποιες κοσμικές συγκεντρώσεις ή κάποια ιδιαίτερη μεταχείριση, διότι και τα 17 μόνον έτη που έμεινα στο Συγκρότημα Ωνάση είναι λίγα, συγκρινόμενα με τα 35 έτη άλλων συναδέλφων, και διότι έφυγα ενωρίς στα πιο δημιουργικά χρόνια της ζωής μου για να δουλέψω για τον εαυτό μου και να φτιάξω κάτι για μένα, πράγμα που οι άλλοι καλοί συνάδελφοι δεν έκαναν και έδωσαν όλη τους τη δημιουργία εκεί και τώρα αισθάνονται με πικρία ηθικώς μειωμένοι.

Ακόμη θα έλεγα ότι μία κάποια καλύτερη μεταχείριση σ' αυτούς τους θαλασσάνθρωπους θα μπορούσε να επιτύχει τρεις στόχους.

Ο πρώτος, ότι το Συγκρότημα Ωνάση θα αποδείξει ότι ξέρε να επιβραβεύει την εργασία σαν τον κυριώτερο παράγοντα δημιουργίας πλούτου που τόσο ανάγκη έχουν οι σημερινές οικονομίες, ο δεύτερος είναι η ηθική ικανοποίηση των ανθρώπων που η ακούραστη δουλειά τους συνέβαλε στην δημιουργία πλούτου με τον οποίο προικοδοτήθηκε το Ίδρυμα Ωνάση και που έχει μεγαλύτερη αξία αν αναλογισθεί κανείς ότι οι άνθρωποι αυτοί δεν ζητήσανε ποτέ καμία οικονομική ενίσχυση παρά το ότι οι περισσότεροι ζουν με την πενιχρή σύνταξή τους, και ο τρίτος στόχος θα είναι το παράδειγμα που θα δώσει κίνητρα στους νέους μας να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα και να δημιουργηθούν τα νέα στελέχη που τόσο έχει ανάγκη σήμερα η Ελληνική Ναυτιλία αλλά και το ίδιο το Συγκρότημα Ωνάση.

Δεν ξέρω αν όσοι παλαιοί συνάδελφοί με διαβάζουν, συμφωνούν μαζί μου σ'

αυτά που γράφω, διαφορετικά ας με διορθώσουν, όμως το να ζητούν κάποιοι μία ηθική και μόνον ικανοποίηση γι' αυτά που πρόσφεραν στη ζωή τους αποτελεί ευγενή άμιλλα.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία σας

Μετά τιμής
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΑΡΑΒΑΝΗΣ
Συν/χος πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 17 Ιουλίου 1992

ΠΑΡΟΧΗ ΑΡΩΓΗΣ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ

Σχετικά με το συμβάν του πλοίου «Πάρος» της Arcadia Lines, το INMEP συγχαίρει δημόσια το ΚΛΠ, το θάλαμο επιχειρήσεων του YEN και τον υπολιμενάρχη Πειραιά, πλοίαρχο κ. Π. Δαβάκη για το εγχείρημα που για πρώτη φορά έγινε στα χρονικά της Ναυτιλίας και ιδιαίτερα της επιβατηγού.

Ενώ το πλοίο ευρίσκετο σε κίνδυνο και παρέρυρετο ακυβέρνητο από θαλάσσια ρεύματα και άνεμο, ο υπολιμενάρχης κατέφθασε στο κινδυνεύον πλοίο και αφηρώντας τον κίνδυνο, επιβιβάστηκε σε αυτό. Από το πλοίο συντόνιζε την επιχείρηση διάσωσης σε συνδυασμό με τον θάλαμο επιχειρήσεων του YEN, και ταυτόχρονα εμψύχωνε επιβάτες και πλήρωμα.

Το συμβάν αυτό θα πρέπει να απασχολήσει σοβαρά το YEN, τις εφοπιστικές και ναυτεργατικές ενώσεις ώστε να δημιουργηθεί ομάδα άμεσης επέμβασης του Λιμενικού Σώματος.

Η ομάδα αυτή θα αποτελείται από εξειδικευμένα άτομα και θα επιβιβάζεται στο κινδυνεύον πλοίο για το συντονισμό του όλου σωστικού έργου.

ΠΑΝ. ΚΑΛΟΓΕΙΤΩΝ
Υποναύαρχος Λ.Σ. ε.α.
Αντιπρόεδρος Ευρωπαϊκού Ινστιτούτου
Ναυτιλιακών Μελετών και
Έρευνας (INMEP)

Πειραιάς, 17/7/92

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

Another New Norwegian Sale Form «Tales of two Cities»

By Dr NIKOS E. MIKELIS, Lyras Brothers Ltd., London

Whereas in the mid eighties the Norwegian shipowners were mainly buying ships, Greek owners were mainly selling ships. Today, whereas Greek shipowners are mainly buying ships, Norwegians are mainly selling ships.

The purpose of this short article is not to discuss the wisdom or the political / commercial realities that lead to opposite actions under the same market conditions. The intention instead is to alert the Hellenic shipping community to a new development which if successful, will no doubt undermine the bargaining power the market has afforded today to buyers of ships.

I wish to remind the reader that in 1983 and later on in 1987 the Norwegian Shipbrokers Association managed to modify the NSF (Norwegian Sale Form) in a manner that a number of advantages were given to buyers of ships. The fact that Norwegian shipowners were mainly buying ships at that time can at best be described as «fortunate», although I personally see it as a prime example of a nation whose shipping industry is prepared to act together so as to develop and exploit commercial opportunity, to an extent that we Greeks have been unable to match. (One other recent example was the Norwegian submission to IMO which aimed to phase out the pre MARPOL tanker tonnage).

Now, in the middle of summer of 1992, the Norwegian Shipbrokers Association has circulated to various national shipbrokers associations a draft revision of the NSF 1987, and is asking for comments by the middle of August. Not surprisingly the proposed revised clauses have now swung in favour of the sellers of ships.

I give here a few examples from the proposed changes and leave it to the interested reader to study the full text of the proposed new Sale Form. I must say however that I feel that the interests of the largest fleet in the world are not well served by the Norwegian Shipbrokers Association. I also find it disappointing that the London shipbroking fraternity, who has been the recognised world leader in its field, appears to be displaying a consistent inaction on the subject of the sale form. It may be that they are too busy selling ships to Greeks at the moment to have enough time to devote to the fundamentals of a sale form revision on behalf of their clients. Maybe a few owners ought to have a word with their S & P broker.

Clause 5: Notices, place and time of delivery

Imaginative new concept introduced around the mechanics of Cancelling Date, favouring the Seller.

Clause 6: Drydocking

Restriction introduced on the Buyer's option to have tailshaft withdrawn. Diver inspection formalised as an option. Within this arrangement an option is introduced whereby in the event the Classification Society imposes a condition of class that does not require repairs before the next scheduled drydocking, the Sellers shall in lieu of drydocking would compensate the Buyers with a cash settlement for the repairs. Here the option is not given to the Buyer to refuse such an arrangement which in essence goes against the principle of «free of recommendations».

A new piece of text now allows for an «automatic extension by mutual agreement» of the cancelling date to allow for the necessary time to do unscheduled drydocking and repairs. The concept of an «automatic» extension by «mutual agreement» seems to be a contradiction in terms and should eventually produce a law case of interesting reading.

Clause 11: Condition on delivery

Whereas the NSF 1987 lays the very clear and useful principle that it is the duty of the Sellers to notify the classification society of any matters coming to their knowledge prior to delivery which upon being reported to the classification society would lead to the imposition of class recommendation, now this principle is replaced by the term «free of average damage affecting class». The interested reader is referred to the «Alfred Trigon» law case. I quote the relevant part of the judgment defining the above term:

«So I come to the conclusion that on the principles of construction the meaning of «average damage affecting class» is not just any damage affecting class. It is damage affecting class of a certain kind, and means damage occasioned by a peril ordinary covered by insurance as opposed to defects arising through wear and tear or general old age».

The reader can draw his/her own conclusion to the implications of the above, bearing also in mind another interesting law case, that of «The Morning Watch», where it was held that the classification society does not owe a duty of care to a buyer of a ship previously surveyed by the society.

In front of a new revision of the Salesform 1987

By Mr. GEORGE BANOS

This article was exceptionally written in English for the convenience of our foreign readers who may have an interest in its contents. It only contains the relevant views of its writer and it does not bind either the Editors of «Naytika Chronika» or any other person or body to which the writer may be or not be a member.

Thirtyseven years of his involvement in shipping including twentyfour (24) years as a shipbroker specializing in the Sale and Purchase of commercial ships, presumably is a good/adequate base giving the writer the right to comment on shipsales legal and or contract related issues.

Let's start from the beginning... Likewise similar shipping activities, the need for standardization of shipsale contracts' terms was felt at a rather early stage within the shipping world and, among the various genuine efforts to serve the case, I find that only two (2) standard forms have managed to survive, those being the Memorandum of Agreement of the Japan Shipping Exchange, Inc., better known as the «Nipponsale», which, however, never went very far from being a Japanese «instrument» of very limited international importance, and the Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum of Agreement, widely / internationally famous as the «Salesform».

The meaning of standardization naturally implies a certain duration that the standardized item remains in force. Frequent alterations in its contents obviously weaken the real «raison d'être» and create confusion. Historically, from this point of view, the «salesform» has an irreproachable past to show. Born in 1956, it managed to remain intact over the first ten years of its life and it only had to pass through a «modernization» in 1966. One can easily understand and accept such revision, especially when it means the FIRST revision of a document whose importance and use went farther than the best and most daring expectations of its inspires among a rapidly developing and changing shipping world.

Seventeen years later, in 1983, the «Salesform» will have to pass through another revision. I find such action quite justified. The 17 years interval was the one that brought tremendous changes in international shipping. Saleswise, that revision had to face new realities and demands. More comprehensive vessel's description, realistic lodging of the 10 percent deposit, free of Bank charges payment, records scanning, more specific inspection and delivery conditions, presence of Buyers' representative during drydocking, listing of excluded items, sale «free of debts whatsoever», condition of the vessel on delivery, arbitrations practice, were points a «standard» form could not ignore.

I do not intend to create a long story out of the

1987 revision which merely consists of an addition that was found really necessary in the light of a court judgement and is a question of formality rather than any substantial change. Accordingly, during its whole life, the «Salesform» counts only two (2) substantial revisions, both fully justified and time-wise well selected to the point that one can hardly remember and record any objection to the idea of such revisions.

The news of another revision five years from the date of its sanction comes to the shipping world as a real surprise. I am afraid we haven't got enough time to get acquainted with the wording of the «1987» form nor have we reached the point where we would say that the revised wording has been cleared constructionwise by the competent Courts. Unless, therefore, a REAL need dictates such revision, it would be much better in principle if we could avoid a new /revised memorandum.

To the best of the writer's knowledge, there has been a vivid exchange of views within the institutions/recipients of the Norwegian Shipbrokers' Association's «Revision Proposal» as well as among the competent persons in the world shipping. The main issue concentrates on one question: WHY?

A satisfactory answer may only be found through detailed examination of the proposed alterations with view of ascertaining (or not) that the said alterations are really essential and dictated by fair market needs. In all due diligence, I went through the relevant proposals and - without a full and substantiated commentary being the aim of this article - I am rather inclined to believe that something is missing from a convincing explanation of the hurry to proceed with revision of the «Salesform» so early from the last revision and in mid summer.

The alterations of Clause 3 (Payment) refers to issues such as «in every respect» and «in accordance with the agreement» that may easily taken as self-understood and in no way reason for a hasty revision.

Clause 4(Inspections) provide for an outright agreement whilst it repeats in slightly different place the inspection of records provision. Otherwise, it replaces the «written or telexed» notice of acceptance with the «written» notice only, thus returning to the old scheme of the 1966 form. At a time that modern communication means try to save time, such return seems to me difficult to consider and, at least, it needs full and adequate explanation. What a «written» notice consists of? Is, for instance, a fax message a written one?

Clause 5 (Notices) once more brings us back to the 1966 form and limits the (delivery) notice to a «written» one, in a new paragraph of the clause and it the-

reafter tries to «specify» the delivery place in a manner which, in an apparent effort to provide complete coverage of all possible cases, seems excessively (but inadequately) binding the parties. New and quite extensive wording imposes to the buyer the obligation of a quick decision as to the declaration of cancellation of the sale at a possibly very early stage. The idea of such a procedure seems to me totally unacceptable as the vessel's inability in giving delivery as per the original agreement at an unspecified / early stage may well be «invited» by the seller without substantial proof of the anticipated «delay».

Clause 6 (Drydocking) adds two new elements, the first being Buyers limitation of the right of tail -end, shaft withdrawal «with in ... hours» after Class Surveyor has completed the inspection. I think that an earlier declaration, whilst the Surveyor is still in drydock, would be a better arrangement! The second alteration I addition tries to arrange buyers' work on underwater parts during drydocking under a standard form. I still believe this is a difficult target. I have seen, for instance, the «additional time in drydock for this purpose for Buyers' account» more often than the proposed wording. With reference to the Clause 6b (Divers Clause), I would repeat my intention is not to make a full commentary and I will only point out that such new wording seems to open the «Aeolic skin-bags» and certainly needs much more time and skill to avoid confusion.

The new Clause 8 seems to ignore the common experience that a certain deal is never similar to the previous ones. Trying to standardize everything certainly is an effort to praise, unfortunately, however, life is complicated and never affords repetition, particularly with sale documentation which greatly varies from the one country to the other.

The new Clause 11 (Condition on Delivery) overturns the provisions of the 1987 form. It mainly focuses

the attention on the «papers» at the expense of the material condition of the vessel. Moreover, as I am not a lawyer, I would ask for a definition of «average damage».

I fail to understand the reasons of the omission of the wording «execute a legal transfer» in Clause 14 (Sellers' Default). Contrary to what happens with other points proposed for changes, wording here tends to become less specific.

I intentionally wrote the aforesaid without prior consultation of the NSA Committee comments which cannot be deemed a judicial construction of the relevant wording. There are few explanations which seem quite reasonable. It remains to be seen whether life and Courts agree with them. Other points (average damage) have confirmed my fears.

In conclusion, it appears that a number of points, either as the same are being proposed or will be developed after discussion, lead to the correct direction of bringing the «Saleform» closer to current and future market requirements. Other seem to be satisfying a certain ambition for modernization at a premature time. Ultimately, there is a number of suggestions leading to impressions of unilateral treatment of the one party to the «agreement» (this time in favour of the seller).

Bearing in mind the aforesaid, my opinion is that, irrespective of the soundness of a number of the proposed changes, time is not ripe for such an extensive revision of the «Salesform 1987» and that it would be better if the said form would remain intact until such time that careful study and new experiences allow a more elaborate revision.

In any case, I would like hereby to express to NSA my sincere congratulations for having promoted their «national» sales form to a unique international one...

GEORGE BANOS

TRITON SEWAGE TREATMENT PLANT

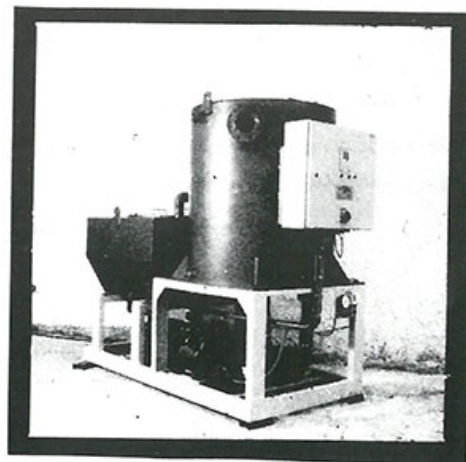
According to regulations Annex IV MARPOL 73/78
Tested and certified by M.S.I./GREEK MINISTRY OF
MERCANTILE MARINE according to IMO res. MEPC 2 (VI)
and USCG rules title 33/part No. 159 C.F.R.

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.



ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα

Η ευμενής απήχηση που συνάντησε η πρόσφατη αρθρογραφία των «Ναυτικών Χρονικών» για τα ζωτικά θέματα που αντιμετωπίζει σήμερα η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα, καθώς και τα καίρια συμπεράσματα που προέκυψαν από την μελέτη που εκπονήθηκε από το Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), μετά την εκφρασθείσα επιθυμία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας να καθορίζονται βάσει τεκμηριωμένης μελέτης οι αναπροσαρμογές των ναύλων επιβατών και οχημάτων στην Ακτοπλοΐα, ώθησαν τα «Ναυτικά Χρονικά» να αφιερώσουν τις ακόλουθες σελίδες τους στην σκιαγράφηση της σημερινής εικόνας της Επιβατηγού Ακτοπλοΐας και των συνθηκών μέσα στις οποίες δραστηριοποιείται.

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι τα στοιχεία της μελέτης του ΚΕΠΕ καλύπτουν τα πλοία που εντάχθηκαν στον ακτοπλοϊκό στόλο μέχρι και το 1990, αλλά έχουν στο μεταξύ συμπληρωθεί μέχρι και τον Ιούλιο '92, βάσει των στοιχείων όλων των ελληνόκτητων πλοίων που τηρούν τα «Ναυτικά Χρονικά».

Ο ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Ο ακτοπλοϊκός στόλος αποτελείται από ποικιλία σκαφών. Ο επικρατέστερος τύπος ακτοπλοϊκού πλοίου είναι τα ϵ/γ - $ο/\gamma$ (κλειστού ή ανοικτού τύπου). Αλλά πέραν αυτού του τύπου για την εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής κίνησης υπάρχουν ακόμη και τα αμιγώς ϵ/γ πλοία, τα αμιγώς $ο/\gamma$ πλοία, τα υδροπτέρυγα, τα καταμαράν και τα S.E.S.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης του ΚΕΠΕ, το 1990 τα πλοία που εκτελούσαν δρομολόγια στην ακτοπλοΐα και είχαν χωρητικότητα άνω των 700 κο.χ. ανέρχονταν σε 74 ϵ/γ και ϵ/γ - $ο/\gamma$, 29 υδροπτέρυγα και ένα καταμαράν. Η συνολική μεταφορική ικανότητα του παραπάνω στόλου ήταν 85.198 επιβάτες και 9.256 οχήματα (Ι.Χ. και φορτηγά).

Πέραν των πλοίων αυτών υπήρχαν το 1990 στην ακτοπλοΐα τρία αμιγώς $ο/\gamma$ πλοία και 15 ϵ/γ ή ϵ/γ - $ο/\gamma$ πλοία κλειστού τύπου, κάτω των 700 κοχ, απασχολούμενα σε τοπικές γραμμές.

Σύμφωνα με στοιχεία που παραχωρήθηκαν στα «Ναυτικά Χρονικά» από την Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ, από τον Ιανουάριο 1991 μέχρι και τον Ιούλιο 1992, προστέθηκαν στον ακτοπλοϊκό στόλο οκτώ επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία συνολικής χωρητικότητας 84.406 τον. γκρός, δύο καταμαράν 789 τον. γκρός και δύο υδροπτέρυγα 380 τον. γκρός.

Αρα στο τέλος Ιουλίου 1992 η δύναμη της Ελληνικής Επιβατηγού Ακτοπλοΐας έφθασε τα 82 ϵ/γ - $ο/\gamma$ πλοία, τρία καταμαράν και 31 υδροπτέρυγα και ξεπέρασε σε μεταφορική ικανότητα τους 100.000 επιβάτες και τα 10.000 οχήματα.

Δυστυχώς, η μέση ηλικία του στόλου αυτού ξεπερνά τα 20 χρόνια αν και πρέπει να υπογραμμισθεί ότι τα περισσότερα από τα πλοία της ακτοπλοΐας έχουν υποστεί ευρύτατες μετασκευές, βελτιώνοντας αισθητά τόσο τις αρχικές κατασκευαστικές τους προδιαγραφές, όσο και το επίπεδο ασφαλείας τους.

Από πλευράς μεγέθους, ο μέσος όρος πλησιάζει τους 4.100 κόρους και η μέση μεταφορική ικανότητα τους 1.100 περίπου επιβάτες θέρους, τα 100 περίπου Ι.Χ.Ε. και 32 φορτηγά λεωφορεία. Οι αντίστοιχοι μέσοι όροι για τα δυναμικώς υποστηριζόμενα πλοία είναι 150 κοχ και 137 επιβάτες με μέση ηλικία 13 χρόνια. Κανένα από τα δυναμικώς υποστηριζόμενα πλοία στην ελληνική ακτοπλοΐα δεν έχει την δυνατότητα μεταφοράς οχημάτων.

Η ακτοπλοϊκή αγορά έχει τα εξής χαρακτηριστικά: Περιορισμένος αριθμός επιχειρήσεων, μικρό μέρος των οποίων ελέγχει σημαντικό μέρος της προσφοράς, ελεγχόμενη και υψηλού κόστους είσοδος στην αγορά, σχετικά ομοιογενές προϊόν, εν δυνάμει αλληλεπίδραση στον καθορισμό της τιμής του ναύλου. Ανταγωνισμός τιμών σήμερα δεν υπάρχει, και ο ναύλος είναι ο αυτός για όλα τα πλοία της αυτής γραμμής, ασχέτως ιδιαιτεροτήτων και ειδικών χαρακτηριστικών, με εξαίρεση τα δυναμικώς υποστηριζόμενα. Η μόνη μορφή ανταγωνισμού τιμών στην πράξη είναι οι παρεχόμενες εκπτώσεις, που όμως και σπάνιες είναι και ασυμβίβαστες με την υπάρχουσα νομοθεσία. Έτσι, ο ανταγωνισμός μεταξύ εταιριών και πλοίων, παίρνει την μορφή ανταγωνισμού παρεχομένων υπηρεσιών, κυρίως σε ώρες αναχώρησης και ποιότητα υπηρεσιών.

Με εξαίρεση την γραμμή Αργοσαρωνικού, καρτέλς στην ακτοπλοΐα δεν έγιναν, ενώ η παρέμβαση της Πολιτείας στον κλάδο υπήρξε πάντοτε εκτεταμένη: Θέματα ασφαλείας, επάνδρωσης, ναυτολογίου, ποιότητας υπηρεσιών, δρομολογίων — για να αναφέρουμε τα κυριότερα — υπήρξαν πάντοτε κάτω από την καθοριστική παρέμβαση του Κράτους. Ιδιαίτερα όμως το Κράτος επεμβαίνει στον έλεγχο της προσφοράς μέσω της υποχρεωτικής έκδοσης αδείας σκοπιμότητας από τον διοικητικό φορέα της ναυτιλίας, πριν την πραγματοποίηση της επένδυσης από τον ιδιώτη, βάσει του Π.Δ. 684/76. Η εφαρμογή του νόμου αυτού είχε σοβαρές συνέπειες για την ακτοπλοΐα, μειώνοντας τις ανασφάλειες που αντιμετωπίζει η ακτοπλοϊκή επιχείρηση, αλλά μεταβάλλοντας τον χαρακτήρα της ακτοπλοϊκής αγοράς.

Εξελίξεις την περίοδο 1981-1990

Σύμφωνα με τα στοιχεία που περιέχονται στην μελέτη του ΚΕΠΕ, ο ακτοπλοϊκός στόλος αυξήθηκε σημαντικά σε αριθμό και μέγεθος πλοίων την περίοδο 1981-1990. Στα πλοία συμβατικής τεχνολογίας, ο αριθμός πλοίων αυξήθηκε κατά 54,2%, η χωρητικότητα κατά

85% και η μεταφορική ικανότητα οχημάτων και επιβατών από 62.1% έως 105.2% (Πίνακας).

Ιδιαίτερη αύξηση παρουσίασαν τα δυναμικώς υποστηριζόμενα πλοία (σε αριθμό πλοίων, κοχ και μεταφορική ικανότητα επιβατών, που αυξήθηκαν από 150% έως 195%, (Πίνακας 2.), και αναμφίβολα έχουν την προτίμηση του επιβατικού κοινού σε συγκεκριμένες γραμμές.

Ωστόσο πρέπει ιδιαίτερα να τονισθεί το γεγονός ότι ο ακτοπλοϊκός στόλος στην περίοδο αυτή γέρασε σημαντικά. Το μέσο ε/γ -ο/γ πλοίο από 14,5 χρόνια μέση ηλικία το 1981 έφτασε τα 21 χρόνια το 1990, και στα δυναμικώς υποστηριζόμενα, η αντίστοιχη μεταβολή ήταν από 6 χρόνια σε 13 χρόνια. Η αύξηση εντούτοις της μέσης ηλικίας δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην μείωση των προσφερομένων υπηρεσιών. Πράγματι τα μεταχειρισμένα πλοία που εισήλθαν στην ακτοπλοΐα

υπέστησαν ευρείας εκτάσεως μετασκευές προ της δρομολογήσεώς τους ώστε τελικά να ενταχθούν πολύ αξιολογες μονάδες στον ακτοπλοϊκό στόλο. Το θέμα της ηλικίας έχει ωστόσο σημασία από την πλευρά της αντικατάστασης - ανανέωσης και των κεφαλαίων που θα απαιτηθούν γι' αυτό, αφού όπως προκύπτει από την ηλικία ναυπηγήσεώς τους μέσα στην επόμενη 5ετία, 11 πλοία θα αποσυρθούν από την ακτοπλοΐα λόγω συμπληρώσεως 35ετίας.

Ταυτόχρονα την περίοδο 1981-1990, σε αντίθεση με το μέσο δυναμικώς υποστηριζόμενο πλοίο, που ουσιαστικά παρέμεινε το ίδιο, το μέσο ε/γ - ο/γ μεγάλωσε σε κοχ και σε μεταφορική ικανότητα, ιδιαίτερα επιβατών θέρους και φορτηγών οχημάτων (+ 20%, + 33%, + 33.3% αντίστοιχα), ανταποκρινόμενο στην αυξημένη τουριστική κίνηση του καλοκαιριού και τις αναπτυξιακές ανάγκες των νησιών (μεταφορά εμπορευ-

Ι. Ακτοπλοϊκός Στόλος : Ε/Ε και Ε/Γ - Ο/Γ

1981 - 1990

Πλοία άνω των 700 κοχ

	1981		1990		Μεταβολή 1981 - 1990	
	Σύνολο	Μέσος	Σύνολο	Μέσος	Σύνολο	Μέσος
Αριθμός Πλοίων	48	-	74	-	54.2%	-
Έτος Ναυπήγησης	-	1967	-	1969	-	44.8%
Κ.Ο.Χ.	162.816	3.392	301.063	4.068	84.9%	19.9%
Επιβάτες Θέρους	39.528	824	81.097	1.069	105.2%	33.0%
Επιβάτες Χειμώνα	25.062	522	46.586	629	85.9%	20.4%
Οχήματα Ι.Χ.Ε.	4.439	93	7.194	97	62.1%	4.3%
Οχήματα Φορτηγά	1.141	24	2.332	32	104.4%	33.3%

ΙΙ. Ακτοπλοϊκός Στόλος: Δυναμικώς Υποστηριζόμενα Πλοία

	1981		1990		Μεταβολή 1981 - 1990	
	Σύνολο	Μέσος	Σύνολο	Μέσος	Σύνολο	Μέσος
Αριθμός Πλοίων	12	-	30	-	150.0%	-
Έτος Ναυπήγησης	-	1975	-	1977	-	116.7%
Κ.Ο.Χ	1.692	141	4.332	144	156.0%	2.1%
Επιβάτες	1.392	116	4.101	137	194.6%	18.1%

μάτων και υλικών).

Για την ανάλυση της ακτοπλοϊκής αγοράς το ΚΕΠΕ χρησιμοποίησε ένα ευρύτατο ερωτηματολόγιο, συλλέγοντας στοιχεία κόστους από 37 πλοία και για τα τρία διαχειριστικά έτη 1988 — 1989 και 1990, ενώ για να υπάρξουν αξιόπιστα συμπεράσματα τα πλοία χωρίστηκαν σε τρεις ομάδες ως εξής:

α. Η Ομάδα 1 περιλαμβάνει τα πλοία που εκτελούν δρομολόγιο μεγάλης σχετικά αποστάσεως. Μέση απόσταση δρομολογίου της ομάδας ήταν 198 μίλια το 1988 και 1990 και 197 μίλια το 1989. Συγκεκριμένα στην ομάδα περιλαμβάνονται 23 πλοία, τα εξής:

«Άγιος Ραφήλ», «Αλκαίος», «Άπτερα», «Αριάδνη», «Αρκάδι», «Ελλάς Εξπρές», «Ιαλυσός», «Ιόνιον», «Νίκος Καζαντζάκης», «Κάμιρος», «Κάντια», «Κνωσσός», «Κίγκ Μίνως», «Κρήτη», «Λατώ», «Λισσός», «Όμηρος», «Ρέθυμνο», «Ρόδος», «Σαπφώ» και «Φαιστός».

β. Η Ομάδα 2 περιλαμβάνει τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεσαίας αποστάσεως. Μέση απόσταση δρομολογίου της ομάδας ήταν 155 μίλια το 1990, 151 μίλια το 1989 και 157 μίλια το 1988. Συγκεκριμένα στην ομάδα αυτή περιλαμβάνονται τα εξής εννέα πλοία: «Αιγεύς», «Επτάνησος», «Κεφαλληνία», «Κύθνος», «Λήμνος», «Μήλος Εξπρές», «Παπαδιαμάντης II», «Σκιάθος» και «Σκόπελος».

γ. Η ομάδα 3 περιλαμβάνει τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μικρής σχετικά αποστάσεως. Μέση απόσταση δρομολογίου της ομάδας ήταν 57 μίλια το

1988 και 1990 και 58 μίλια το 1989. Συγκεκριμένα στην ομάδα περιλαμβάνονται τα εξής έξι πλοία:

«Δήλος» (εκτός από το 1988 που συμπεριελήφθη στην ομάδα 2), «Ευτυχία», «Ιουλίς Κέας», «Κάρυστος», «Μαρμάρι Ι» και «Πρωτεύς».

Όπως θα ανέμενε κανείς, για όσο μεγαλύτερη απόσταση είναι δρομολογημένο το πλοίο, τόσο μεγαλύτερο είναι το κόστος του επενδεδυμένου σ' αυτό κεφαλαίου. Το 1990 η ομάδα 1 είχε μέσο κόστος 320,53 εκατ. δρχ., ενώ η ομάδα 2 είχε 100,63 εκατ. δρχ. και η ομάδα 3 είχε μόλις 63,71 εκατ. δρχ. Αντίστοιχη σχέση ίσχυσε και για τα άλλα δύο χρόνια.

Μολονότι στην ομάδα 1 έγιναν οι μεγαλύτερες επενδύσεις στο διάστημα 1988-1990 το κόστος απασχολούμενου κεφαλαίου αυξήθηκε περισσότερο στην ομάδα 2 (+ 76%, έναντι + 25% και + 22% στις ομάδες 1 και 3 αντίστοιχα), λόγω μεγαλύτερης πραγματικής απασχόλησης των πλοίων της ομάδας αυτής στην ακτοπλοΐα.

Τέλος, όπως προκύπτει και από τον πίνακα που ακολουθεί, το κόστος απασχολούμενου κεφαλαίου αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα κόστους των πλοίων.

Συμπεράσματα και προτάσεις

Τα κύρια συμπεράσματα που προκύπτουν για την Ελληνική Ακτοπλοΐα από την αξιολογή αυτή μελέτη του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ε-

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΦΘΡΩΣΗ ΜΕΣΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ Ετη 1988, 1989, 1990

Είδος δαπάνης	Ομάδα 1 %	Ομάδα 2 %	Ομάδα 3 %	Σύνολο πλοίων
Αμοιβές και έξοδα πληρώματος	27,5	25,3	20,7	26,4%
Επισκευές, συντήρηση, εφόδια	7,0	17,0	15,5	9,2%
Ασφάλιστρα	2,3	2,1	2,6	2,3%
Εξοδα διοικήσεως, γεν. έξοδα	5,9	5,4	3,5	5,6%
Μέσο Σταθερό Κόστος (ΜΣΚ)	42,7	49,8	42,2	43,5%
Καύσιμα, λιπαντικά	13,2	18,8	14,8	14,1%
Εξοδα λιμένων	6,5	5,8	4,1	6,3%
Μέσο Μεταβλητό Κόστος (ΜΜΚ)	19,7	24,6	18,9	20,4%
Μέσο Κόστος Εκμεταλλεύσεως (ΜΕΚ)	62,4	74,4	61,1	63,9%
Εξυπηρέτηση δανειακών κεφαλαίων	--	--	--	24,5%
Αποθεματικό για ανάκτηση κεφαλαίου που έχει επενδυθεί	--	--	--	11,6%
Μέσο Κόστος απασχ. Κεφαλαίου (ΜΚαΚ)	37,6	25,6	38,9	36,1%
Συνολικό Μέσο Κόστος (ΜΤΚ)	100,0	100,0	100,0	100,0%

ρευνών είναι τα εξής:

* Ο ακτοπλοϊκός στόλος, παρά τις πολύ αξιόλογες μονάδες που εντάχθηκαν τα τελευταία χρόνια σ' αυτόν, μεγάλωσε από πλευράς ηλικίας στην περίοδο 1981-1990. Το 1990 η μέση ηλικία του στόλου ήταν 21 χρόνια και η μέση αξία πλοίου 1.493,7 εκατ. δρχ. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει τα πολύ σημαντικά κεφάλαια που θα απαιτηθούν για την ανανέωση του στόλου τα προσεχή χρόνια.

* Οι συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων είναι δυσμενείς. Η μέση ετήσια πληρότητα των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων είναι χαμηλή, και μεταξύ των ετών 1988 και 1990, μειώθηκε κατά 3 εκατοστιαίες μονάδες, δηλαδή από 55% σε 52%. Επιπροσθέτως το φαινόμενο της εποχικότητας αποτελεί σοβαρό πρόβλημα για τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, αν λάβουμε υπόψη ότι η κίνηση στο τετράμηνο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου καλύπτει ποσοστό άνω του 65%, ενώ στο υπόλοιπο χρονικό διάστημα πραγματοποιείται το 65% των δρομολογίων.

* Η εκμετάλλευση των πλοίων είναι ελλειμματική, όταν στο κόστος εκμετάλλευσης συνυπολογισθεί και το κόστος του απασχολούμενου κεφαλαίου.

Για την περίοδο 1988-1990 που κάλυψε η μελέτη και σύμφωνα με τα στοιχεία του δείγματος, το οποίο αντιπροσωπεύει το 53% των πλοίων του ακτοπλοϊκού στόλου, οι ζημιές ήταν σημαντικές και αυξανόμενες και συμποσούντο σε 89,3, εκατ. δρχ. κατά μέσον όρο, κατά πλοίο.

* Τα σταθερά έξοδα του πλοίου (σταθερό κόστος εκμετάλλευσης και κόστος απασχολούμενου κεφαλαίου) αποτελούν το 80% περίπου του συνολικού κόστους. Αυτός είναι ο κυριότερος λόγος που το μέσο κόστος ανά μίλι, ανά όχημα, παραμένει σταθερό και ανεξάρτητο από την απόσταση που διανύει το πλοίο, ενώ το αντίστοιχο μέσο κόστος ανά μίλι/ ανά επιβάτη, πα-

ραμένει κι αυτό σταθερό και διαφοροποιείται μόνο όταν υπεισέρχονται δαπάνες που οφείλονται σε υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου.

* Οι δείκτες απόδοσης και αποδοτικότητας της επιβατηγού ακτοπλοϊκής ναυτιλίας επιδεινώθηκαν στην περίοδο 1988-1990 με βάση τους ισολογισμούς των ακτοπλοϊκών εταιριών. Ο δείκτης αποδοτικότητας των συνολικών κεφαλαίων των εταιριών Λαϊκής Βάσης έπεσε, από 17,6% το 1988, σε 9,46% το 1990. Ο δείκτης αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων μειώθηκε, από 42,7% το 1988, σε 16,9% το 1990. Τα στοιχεία ισολογισμών για τις λοιπές ιδιωτικές εταιρίες δεν κρίνονται αντιπροσωπευτικά, αφού οι εταιρίες του δείγματος κατείχαν το 1990 το 8% μόλις του συνολικού ενεργητικού.

Γενικά η ανάλυση των οικονομικών στοιχείων φανερώνει, ότι η χρηματοοικονομική κατάσταση στην Ακτοπλοΐα δεν είναι ικανοποιητική.

* Η αναπροσαρμογή του ναυτολογίου θα πρέπει να βασιστεί στα προσεχή χρόνια στη νέα διαρθρωση κόστους που προέκυψε από τη μελέτη αυτή, με το συνολογισμό τόσο του κόστους εκμετάλλευσης όσο και του κόστους απασχολούμενου κεφαλαίου στο τυπικό πλοίο. Ευρύτερες θεσμικές αλλαγές του ναυτολογίου (αμφιοριακά τιμολόγια, διαφορική τιμολόγηση κλπ.) θα πρέπει να υιοθετηθούν.

* Δυστυχώς, παρά τη σημασία της ακτοπλοΐας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του εκτεταμένου νησιωτικού χώρου, ο κλάδος αυτός δεν περιελήφθη σαν ανεξάρτητη δράση στα κοινοτικά προγράμματα για τη χώρα μας. Θα μπορούσε να ζητηθεί η χρηματοδότηση για ένα πλέγμα μέτρων που θα καθιστούσαν τους ακτοπλοϊκούς φορείς περισσότερο ανταγωνιστικούς, θα μειώναν το κόστος λειτουργίας τους και θα βελτίωναν το επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών.



ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία

Κύριοι,

Επιβεβαιώνεται η παραγγελία για αντίτυπ..... ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ:

ΑΡ.

TAX. ΚΩΔΙΕ

ΠΟΛΗ:

ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΤΕΛΕΞ

ΤΕΛΕΦΑΞ



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

Το πρόβλημα της ανανέωσης του ελληνικού στόλου επιβατηγών - οχηματαγωγών

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Προφανώς, περνούμε μια εποχή έντονης κινητικότητας στο χώρο της επιβατηγού - οχηματαγωγού ναυτιλίας μας. Θα έλεγε κανείς, ότι η επικείμενη απειλή κατάργησης του cabotage προκαλεί δημιουργικές αντιδράσεις στον κόσμο της πλοιοκτησίας παρέχοντας την εικόνα εγρήγορσης με απώτερο σκοπό την οργάνωση ενός στόλου ικανού να αντιμετωπίσει τους επείγοντες «εισβολείς» ή, ακόμα καλύτερα, να τους αποθαρύνει να εμπλακούν στην περιπέτεια ενός ανταγωνισμού όπου ο «αντίπαλος» θα παίζει στο «γήπεδο» του, με όλες τις εκ τούτου γνωστές συνέπειες.

Ηλίου φαεινότερο τυγχάνει, ότι η επιβατηγός - οχηματαγωγός ναυτιλία μας (ΕΟΝ) πραγματοποίησε άλματα ποσοτικής και ποιοτικής προόδου κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών. Χωρίς ποιοτικά να φθάνει τις αντίστοιχες μονάδες της Βαλτικής ή /και της Βόρειας Θάλασσας — πράγμα, άλλωστε οικονομικά και δεοντολογικά απορριπτό — έχει ουσιαστικά, αν όχι ριζικά, βελτιώσει το επίπεδο ασφαλείας, ενώ, από την άποψη ταχύτητας και ανέσεως, η σημερινή κατάσταση πολύ απέχει από ό,τι μπορεί κανείς να θυμηθεί από το παρελθόν. Εν τούτοις, πολλά ακόμα πρέπει να γίν-

ουν, πολλά που απαιτούν οργάνωση και κεφάλαια. Η μέση ηλικία του στόλου ακόμη παραμένει δισεπίλυτο πρόβλημα με μέσο όρο περί τα είκοσι έτη που — το χειρότερο — παρουσιάζει τάσεις επιδείνωσης.

Η μέχρι τούδε επιτυχημένη — ομολογουμένως — πρακτική αγοράς παλαιών μονάδων από το εξωτερικό και η δρομολόγηση τους έπειτα από εκτεταμένη μετασκευή, αν και εξακολουθεί να αποτελεί την υπ' αριθ. 1 πηγή προσπορισμού νέων μονάδων, τίθεται ήδη υπό αμφισβήτηση. Η σπάνις καταλλήλων πλοίων προς αγορά και ο ανταγωνισμός περί την απόκτησή τους καθιστούν το σχετικό προγραμματισμό επισφαλή και εν πολλοίς αντιοικονομικό. Χωρίς, ως εκ τούτου, τα παραπάνω να σημαίνουν εγκατάλειψη της εν λόγω πρακτικής για το δυνάμενο να προβλεφθεί μέλλον, εναλλακτικές λύσεις πρέπει απαραίτητως να υπάρξουν, αν πρέπει και η ΕΟΝ να φθάσει τους επιθυμητούς στόχους της.

Η παλαιότερη μέθοδος εξασφάλισης πλοίων από τον ευρύτερο Ευρωπαϊκό χώρο εξακολουθεί να παραμένει λύση, πλην περιορισμένων δυνατοτήτων για πολλούς λόγους, κυριότεροι των οποίων είναι 1) Η παρούσα σπάνις καταλλήλων

μονάδων, 2) Η πολλές φορές εξαιρετικά υψηλή τιμή τους και 3) Η — όσο και αν αυτό φαίνεται κατ' αρχήν παράδοξο — η ακαταλληλότητά τους, ιδίως ως προς τη διαρρύθμιση των καταστρωμάτων και των εσωτερικών χώρων, φαινόμενο που οφείλεται στις διαφορές αναγκών και απαιτήσεων του επιβατικού κοινού μεταξύ Βορρά και Νότου και σε κλιματολογικές διαφορές.

Πάντοτε παράλληλα προς τη μέχρι τώρα πρακτική των μετασκευών και για όσο χρονικό διάστημα αυτές θα είναι δυνατές, η μελλοντική ανάπτυξη της ΕΟΝ θα πρέπει να προσανατολισθεί στις νέες παραγγελίες, πράγμα που αποφασιστικά θα συμβάλει και στη ουσιαστική ριζική λύση του προβλήματος της ποιότητας όσο και εκείνου της ηλικίας του επιβατηγού στόλου. Ωστόσο, η προσφυγή στα ναυπηγεία προσκρούει στο πρόβλημα των υψηλών τιμών των νεοναυπηγουμένων πλοίων του είδους που, σε συνδυασμό με το αναντίστοιχα χαμηλό ναυολόγιο που το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει επιβάλει στο χώρο των εσωτερικών μεταφορών, κάνει μια τέτοια πρακτική οικονομικώς ανέφικτη. Χωρίς το πρόβλημα του ναυολογίου να αποτελεί το βασικό θέμα του πα-



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

TELEPHONES: 4283686 - 4283692
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 4283692

ρόντος άρθρου, ο υπογράφων θα ήθελε εδώ και αυτός να τονίσει την ανάγκη βαθμιαίας έστω απελευθέρωσης τιμών εισιτηρίων και ναύλων, μέχρι πλήρους προσαρμογής προς τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς.

Η προσφυγή στα ναυπηγεία βεβαίως συνεπάγεται σημαντική δραχμική, ιδίως όμως συναλλαγματική δαπάνη, δεδομένου ότι μέρος μόνον των εσόδων των εν λόγω πλοίων καλύπτεται με άμεση ή έμμεση πληρωμή σε ελεύθερο συνάλλαγμα. Δημιουργείται, λοιπόν, ανάγκη ανάθεσης όσο το δυνατόν μεγαλύτερου μέρους των σχετικών παραγγελιών σε ελληνικά ναυπηγεία. Βεβαίως, η ελλειπής τεχνολογία αλλά και η ουσιαστική ανυπαρξία βιομηχανίας στηρίξεως (supporting industry) των βασικών ναυπηγικών μονάδων σημαίνουν την εν μέρει μόνον αντιμετώπιση των συναλλαγματικών απωλειών. Σε ύστατη θεώρηση, επομένως, το πρόβλημα ανάγεται σε μια γενικότερη ανάπτυξη της παραγωγής ναυτικών μηχανημάτων και ειδών εξαρτισμού για τα οποία θα μου επιτραπεί να πιστεύω ότι, εντίθετα προς ό,τι συμβαίνει σε άλλους τομείς της οικονομίας μας, υπάρχει ζήτηση αρκετή για να στηρίξει βιώσιμου μεγέθους βιομηχανία του είδους με δυνατότητα και εξαγωγών.

Βραχυπροθέσμως όμως, η πραγματική αντιμετώπιση των σε νέες παραγγελίες αναγκών επιβάλλει τη συνεργασία με ξένα ναυπηγεία.

Ο σχεδιασμός όμως των πλοίων εκείνων που ανταποκρίνονται στις ειδικές ανάγκες του ελληνικού χώρου και επίπονος είναι και απαιτεί σημαντική αρχική δαπάνη που καμμία επί μέρους εταιρία δεν θα ήταν έτοιμη να υποστεί. Και εδώ ακριβώς προβάλλει η ανάγκη ειδικής μέριμνας εκ μέρους όλων εκείνων που είναι σε θέση, με την προσδοκία ανάληψης σχετικών παραγγελιών, να ωθήσουν ξένα ναυπηγεία στο σχεδιασμό τέτοιων πλοίων.

Όσο και αν κάτι τέτοιο φαίνεται δύσκολο, βρίσκεται μέσα στα πλαίσια του εφικτού. Και εδώ ως επιτραπεί στο γράφοντα να μεταφέρει την προσωπική του σχετική εμπειρία, όταν, υπό την ιδιότητα του σεμειτή αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων, μαζί με τους συνεργάτες του, κατάφερε να πείσει μεγάλο και γνωστό ναυπηγείο της Άπω Ανατολής να προχωρήσει σε σχετικές μελέτες και επιτόπια έρευνα ομάδα τεχνικών του (συνεντεύξεις με πλοιοκτήτες, επισκέψεις σε πλοία εν όρμω και εν πλώ) με αποτέλεσμα το σχεδιασμό σκαφών και κατάρτιση προδιαγραφών που ΕΙΔΙΚΑ να ανταποκρίνονται στις ελληνικές ανάγκες. Όσοι εξ εκείνων που ευγενώς προσεφέρθησαν να βοηθήσουν μια τέτοια προσπάθεια διαβάζουν αυτές τις γραμμές ασφαλώς αντιλαμβάνονται καλύτερα τα γραφόμενα και, ακόμα, όσα από επαγγελματική και δημοσιογραφική δεοντολογία παραλείπονται...

Εχω την αίσθηση — αν όχι τη βεβαιότητα — ότι, πολύ σύντομα, πλοία του εν λόγω ναυπηγείου σε ελληνικά χέρια θα σχίζουν τις θάλασσές μας. Ας ευχηθούμε παρόμοια πλοία, ΑΠΟ ελληνικά χέρια κατασκευασμένα, να ακολουθήσουν.

Μια σύντομη αναφορά στη χρήση ταχυπλόων σε πολλές εσωτερικές γραμμές, αλλά και σε αυτή ακόμη τη γραμμή της Ιταλίας, ίσως δεν είναι άσχετη με το θιγόμενο θέμα. Αν και προς το παρόν οι εν λόγω μονάδες υπηρετούν τον άνευ αυτοκινήτου επιβάτη, παρουσιάζουν προοπτικές ταχείας εξαπλώσεως, ακόμη και σε μακρινές διαδρομές που συνεπάγονται την πλήρη έκθεση στις καιρικές συνθήκες. Το πρόβλημα της άνεσης του επιβάτη υπό συνθήκες κυματισμού προβάλλει εδώ καιρό. Προς το παρόν, η σχετική τεχνολογία αποτελεί κτήμα μικρών αλλά τεχνολογικά ανεπτυγμένων ναυπηγικών μονάδων του εξωτερικού. Σύντομα θα κάνουν την εμφάνισή τους και επιβατηγά - οχηματαγωγά του είδους, αν και σχετικές επιφυλάξεις, τόσο ως προς τεχνική τους αποτελεσματικότητα αλλά και — κυρίως ως προς την οικονομική εκμετάλλευση, τις οποίες εν μέρει συμμερίζεται ο γράφων, θέτουν πολλά ερωτήματα που αναζητούν απάντηση.

Η ανάπτυξη της ναυπηγικής τέτοιων σκαφών στην Ελλάδα περιμένει τον κατάλληλο επιχειρηματία...

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, 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 BAIRE**

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Ποιός θα ωφεληθεί από την απελευθέρωση του Καμποτάζ;

Του κ. MICHAEL GREY

Στις 30 Ιουνίου 1992, και με αφορμή την συμφωνία των Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την σταδιακή απελευθέρωση του προνομίου της ακτοπλοΐας στις χώρες μέλη, ο καταξιωμένος αρθρογράφος της Lloyd's List κ. Michael Grey, δημοσίευσε τις απόψεις του πάνω στο θέμα και τις ανάμικτες αντιδράσεις που προκάλεσε η πρόσφατη Ευρωπαϊκή συμφωνία.

Στο άρθρο του κ. Grey εμφανίζεται η πολυπρισματικότητα των απόψεων και βέβαια διακρίνεται εμφανέστατα η βρετανική θέση και τα συμφέροντα που κρύβονται πίσω από αυτή.

Σε ελεύθερη μετάφραση το άρθρο αναφέρει τα εξής:

Τα νέα της τελευταίας εβδομάδος ότι οι Ευρωπαίοι υπουργοί ναυτιλίας προχώρησαν επιτυχώς στο να συμφωνήσουν για τη βαθμιαία άρση των διαφόρων προστατευτικών μέτρων τα οποία είναι ακόμη σε ισχύ για τις Ευρωπαϊκές ακτές δημιούργησαν μια κατανοηώς ανάμικτη αντίδραση.

Στη νότια Ευρώπη όπου παραμένει ένας διαρκής φόβος από τις φθηνές ξένες ναυτιλίες ότι αυτές θα ωθήσουν την τοπική νεολαία στην ξενιτιά, αποφασίστηκε μια απελπιστική στην ουσία ενέργεια οσθισθοφυλακής (καθυστερήσης) που προβάλλει σαν παραλογισμός έναντι της Συνθήκης της Ρώμης.

Με την έλευση του 1993 θα υπάρχουν ανοικτά σύνορα, αλλά αν

πάρεις αγγλικό δεξαμενόπλοιο στη Μασσαλία για να το φορτώσεις με φορτίο για τη Νάντη, θα πρέπει να περιμένεις μέχρι το 1997 προς τοῦτο.

Το πετρέλαιο εκρίθηκε σαν στρατηγικό φορτίο για τους σκοπούς της πολιτικής επιβοήθησης της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας και εκείνοι οι οποίοι μετά μανίας προστατεύουν τις παράκτιες μεταφορές τους με φορτία πετρελαίου, θα έχουν την δυνατότητα να συνεχίσουν την εξαιρετική αυτή δραστηριότητα.

Ομοίως, παρά τον ενθουσιασμό των Ελλήνων για την ναυτιλιακή τους βιομηχανία (είναι πράγματι η μόνη χώρα σ' όλη την Ευρώπη όπου μπορεί να βρεις υπουργούς της Κυβέρνησης ικανούς και έτοιμους να δώσουν μάχη για ένα κανονισμό που αφορά τους εφοπλιστές) έχουν γίνει και αυτοί εξίσου αμυντικοί. Οι εφοπλιστές κρουαζιεροπλοίων και οι πλοιοκτήτες οχηματαγωγών θα πρέπει να αναμείνουν μέχρι το τέλος του αιώνας ώσπου οι πανευρωπαϊκές ναυτιλιακές ελευθερίες επεκταθούν μέσα στο Αιγαίο.

Οι γνώμες των περισσότερο φιλελευθέρων Βορείων αναφορικά με τις συνομιλίες των Βρυξελλών διαχάστηκαν.

Υπήρξαν μερικοί ιδιαίτερα εχθρικοί με τον τρόπο με τον οποίο η σημαία EUROS, την οποία πολύς κόσμος υπέθετε ως καταρρακωμένη ανεπανόρθωτα, υψώθηκε και πάλι στις επάλξεις, εμπλεκόμενη αδιεξόδως με τα θέματα απελευθέρωσης

του Εμπορίου.

Και εκείνοι που με μία ειρωνική διάθεση εξέφραζαν έκπληξη με τον τρόπο με τον οποίο συμφωνήθηκε μια ειδική εξαίρεση για τους Δανούς με το Διεθνές Δανικό Νηολόγιο, αν και η συνταγματική κάλυψη η οποία επέτρεψε την ύπαρξη της νήσου Μαν, έκανε το παράκτιο αυτό νηολόγιο μη ευνοϊκό.

Αλλά τελικά, θα κερδίσει η ναυτιλία ή το εμπόριο από την υποστήριξη των φιλελευθέρων πολιτικών;

Ο στόχος των μεταφορών του 2000 για ένα ολοκληρωμένο παράκτιο και ποτάμιο ναυτιλιακό σύστημα, στο σύνολο της μεγάλης Ευρωπαϊκής περιφέρειας, δεν βλάπτεται από την διατήρηση των μικρών ανοήτων εθνικών περιορισμών, οι οποίοι είχαν σχεδιαστεί σ' ένα άλλο αιώνα για την προστασία προνομιακών και ανικάνων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων;

Δεν είναι ο τελευταίος συμβιβασμός, που προσφυώς περιγράφηκε σαν μπάλωμα, εκείνο το οποίο θα κρατήσει τους μεν νοτιοευρωπαίους σε ευχάριστη κατάσταση τους δε βορειοευρωπαίους θανασίμως δυσσαρεστημένους;

Πράγματι ο τρόπος με τον οποίο, εκείνοι που προστατεύουν τις δικές τους παράκτιες μεταφορές πετρελαίου, έχουν κατορθώσει να διαφυλάξουν την προστασία αυτή για πέντε ακόμη ολόκληρα χρόνια, είναι ένα σκάνδαλο.

Τούτο δεν μπορεί να δικαιολογηθεί ότι αποσκοπεί στην αποδοτικότητα, εάν αυτό πρόκειται να διαιω-

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

νίσει την ύπαρξη ενός περιττού στόλου ο οποίος κατά πολύ χρειάζεται αντικατάσταση. Τούτο δεν μπορεί να θεωρηθεί σαν πλεονέκτημα των φορολογουμένων στις προστατευόμενες χώρες και λογικά θα παραχωρήσει μεγαλύτερη διακίνηση πετρελαιοειδών στα αυτοκίνητα και στους σιδηροδρόμους, όταν τα φορτία αυτά θα ήταν δυνατό να μεταφερθούν με πλοία και φορτηγίδες.

Και ενεργώντας κατ' αυτό τον τρόπο δεν θα έχουμε καθόλου καλά αποτελέσματα για τους ναυτικούς οι οποίοι θα θεωρούν τις εργασίες τους διασφαλισμένες έναντι της διαρπαγής αυτών από ξένους.

Όλα αυτά θα πρέπει να δημιουργούν κάποια σύγχυση στις σκέψεις εκείνων που καταστρώνουν την ευρωπαϊκή πολιτική, όπως για ποίου ακριβώς την ωφέλεια σχεδιάστηκε η πολιτική αυτή. Εδώ πάλι όλα εξαρτώνται από το ποιόν ερωτάς. Ερωτώντας πολλούς απ' αυτούς που κάνουν πολιτική θα σου απαντήσουν ότι δεν υποστηρίζουν ειδικά καμία συγκεκριμένη ομάδα και ότι το θέμα της καθαρής ωφέλειας θα ευνοεί συνεχώς τους χρήστες των πλοίων παρά εκείνους τους πολύ λίγους που τα εκμεταλλεύονται.

Ετσι οι ναυλωτές που θα ήθελαν να μεταφέρουν τα φορτία τους με την φθηνότερη αποδοτική ναυτιλία, τείνουν να έχουν ελάχιστα προκατειλημμένες ιδέες για την εθνικότητα της χωρητικότητας που χρησιμοποιούν. Πίεσε έναν ναυλωτή και θα σου ειπεί ότι η καλύτερη ναυτιλία είναι σταθερά η φθηνότερη και αν συμβαίνει για την κίνηση των πλοίων να χρησιμοποιούνται πληρώματα από τον τρίτο κόσμο, ας είναι, δεν πειράζει.

Κατά ποιο τρόπο πράγματι, συμ-

βιβάζεται κάποιος με την στάση αυτή, αυτό είναι μια δύσκολη ερώτηση.

Εάν η πλήρης ναυτιλιακή Ευρωπαϊκή απελευθέρωση, είναι η άδεια για τον οποιοδήποτε επί της γής να διακινεί φορτία στις Ευρωπαϊκές ακτές άσχετα από την σημαία του πλοίου ή την εθνικότητα των πληρωμάτων του, τούτο θα μπορούσε να είναι το επιχείρημα για ότι το μεγαλύτερο όφελος για τον περισσότερο κόσμο θα προερχόταν από ένα τέτοιο σενάριο.

Καθένας, παρ' όλα αυτά, μπορεί να διακινήσει φορτία με τα πλοία του στις ακτές του Ηνωμένου Βασιλείου. Μερικοί ίσως σου πουν ότι οι Βρεταννοί είναι χαζοί.

Αλλά πως μπορείς πράγματι να συμφωνήσεις με μια Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική πλήρως απελευθερωμένη στην οποία δεν υπάρχει χώρος είτε για Ευρωπαίους εφοπλιστές είτε για ναυτικούς;

Είναι εμφαντικά γελοίο το να υποδεικνύεις ότι σ' ένα κόσμο πλήρους ανταγωνισμού οι Ευρωπαίοι θα πρέπει να ανταγωνίζονται τους μη Ευρωπαίους και εάν δεν μπορούν δεν έχουν πλέον άλλη εναπομένουσα απασχόληση στην ναυτιλία.

Αλλά για να διατηρηθεί η Ευρωπαϊκή παρουσία στην ενδοευρωπαϊκή ναυτιλιακή δραστηριότητα, τούτο θα πρέπει να συνεπάγεται κάποιον βαθμό προστασίας, διότι δεν είναι δυνατό να περιμένουμε από έναν Ευρωπαίο να εργάζεται με την ίδια αμοιβή όπως οι της Ανατολικής Ευρώπης ή τα τριτοκοσμικά πληρώματα.

Η προσπάθεια να συνδεθεί η εθνικότητα των πληρωμάτων με την σημαία του πλοίου μπορεί να εξοργίσει τον εκτός σημαίας Βρεταννό πλοιοκτήτη αποκλείοντάς τον από

τα ωφέλη της Ευρωπαϊκής ελευθερίας, αλλά βεβαίως θα πρέπει να γίνει κάτι σε μια Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική για τους Ευρωπαίους ναυτικούς.

Δεν μπορείς να ευθυγραμμισθείς με μια Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική που θα εξασφαλίζει τη συντήρηση μόνο στους μη Ευρωπαίους που θα κατέχουν και θα κινούν τα πλοία και στους Ευρωπαίους ναυλωτές που θα τα χρησιμοποιούν.

Γιατί η Ευρωπαϊκή ναυτιλία θα έχει οποιαδήποτε διαφορετική μεταχείριση από — ας πούμε — τα Ευρωπαϊκά σούπερ μάρκετς ή τις βιομηχανίες λευκών ειδών;

Εάν δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει Φιλιππινέζους σε μια βιομηχανία στην Μπρήτζ κατασκευής οικοδομικών μηχανημάτων, γιατί θα πρέπει να περιμένεις να χρησιμοποιείς αυτούς σε πλοία διακινούμενα στις Ευρωπαϊκές ακτές, μόνο και μόνο επειδή έχεις μια σημαία ευκολίας στον ιστό;

Ετσι, ο συμβιβασμός των Βρυξελλών στο Ευρωπαϊκό Καμποτάζ δεν αποτελεί την μόνη εκλογή που θα προσδώσει κάποιο απομεινάρει Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής ικανότητας στα επόμενα χρόνια, όταν όλο το ωκεάνειο εμπόριο ελέγχεται από χωρητικότητα εκτός σημαίας επανδρωμένη με φθηνούς μη Ευρωπαίους ναυτικούς;

Μπορεί να είμαι προκατειλημμένος, αλλά εάν είμαι ένας καλός Ευρωπαίος, ασφαλώς έχω υποχρέωση να ιδώ την ελεύθερη διακίνηση εργασίας εντός της Ευρώπης σύμφωνα με την Συνθήκη της Ρώμης.

Αλλά το να ανοίξω βιαίως την αγκοπλοία στον κόσμο, ποιός θα κερδίσει, όταν ο κόσμος αυτός έχει φονεύσει την Ευρωπαϊκή ναυτιλία για πάντα;

MICHAEL GREY

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

Telephones: 4129281 - 4174472 - 4174533
Telex: 213487 EFKO GR
Fax: 4129852
Cables: Efkouanis

Το νέο υπερσύγχρονο ε/γ - ο/γ «Μυτιλήνη» της Ναυτιλιακής Εταιρίας Λέσβου

Αρχισε τα δρομολόγιά του στα μέσα Ιουλίου, μετά τα εγκαίνια που έγιναν την Κυριακή 12 Ιουλίου στην Μυτιλήνη και στη Χίο, το υπερσύγχρονο καύχημα της ΝΕΛ, το ε/γ - ο/γ «Μυτιλήνη», που κόστισε μαζί με την αγορά του περί τα 5,5 δισεκατομμύρια δραχμές.

Στα εγκαίνια στη Χίο παρέστη ο Υφυπουργός Αιγαίου κ. Μισαηλίδης, οι τοπικές αρχές, οι μέτοχοι και άλλοι επίσημοι καθώς και πλήθος κόσμου που συνέρρευσε για να θαυμάσει το πλοίο του οποίου τα κύρια τεχνικά χαρακτηριστικά μετά τις ευρύτατες μετασκευές και τροποποιήσεις που υπέστη είναι:

- Ολικό μήκος..... 138,50 μ.
- Πλάτος..... 22,40 μ.
- Βύθισμα..... 6,12 μ.
- Χωρητικότητα... 9.100 κόροι
- Μέγιστη ταχύτητα. 23,8 κόμβοι
- Υπηρεσιακή..... 21,5 κόμβοι
- Κύριες μηχανές
Pielstick..... 2X9600 BHP
- Επιβάτες θέρους.. 1.610 άτομα
- Πλήρωμα..... 90 άτομα
- Φορτηγά, 60-65 τριαξονικά
ή 240 Ι.Χ.Ε.

Κύριο χαρακτηριστικό του πλοίου είναι ότι οι μελετητές κατόρθωσαν να το απαλλάξουν από την υποχρέωση μεταφοράς μονίμου έρματος προς όφελος φυσικά της μεταφορικής ικανότητας, η οποία έτσι είναι η μέγιστη δυνατή για το μέγεθός του. Ακόμη έχει ληφθεί μέριμνα ώστε με ελάχιστες τροποποιήσεις το πλοίο να μπορεί να αυξήσει περαιτέρω τη μεταφορική του ικανότητα σε επιβάτες και οχήματα.



Η όλη μετασκευή του πλοίου, η οποία διάρκεσε 18 μήνες περίπου, έγινε με τον πολύ επιτυχημένο και δοκιμασμένο τρόπο της αυτεπιστασίας για τη μείωση του κόστους και την εξασφάλιση καλύτερης ποιότητας έργου.

Πράγματι είναι γνωστό ότι στο Πέραμα, με την παραπάνω μέθοδο, έχουν γίνει οι μεγαλύτερες μετασκευές σε διεθνές επίπεδο, ειδικότερα σε ε/γ - ο/γ πλοία, μετασκευές που συνδυάζουν το χαμηλό κόστος, τον υψηλό βαθμό ποιότητας έργου και ασφαλείας, με τον μικρό χρόνο υλοποίησης.

Ετσι το Δ.Σ. της ΝΕΛ, σε συνεργασία με τους επιστημονικούς συνεργάτες που επέλεξε για το συγκεκριμένο έργο, κατάφερε να εκμεταλλευθεί στο έπακρο την εμπειρία αυτή του Πέραματος και να πραγματοποιήσει με απόλυτη επιτυχία

μία από τις μεγαλύτερες και επιτυχεστές μετασκευές που έχουν γίνει στην περιοχή, προσφέροντας στο επιβατηγό τους κοινό ένα υπερσύγχρονο, άνετο, και ασφαλές πλοίο.

Για την υλοποίηση της ριζικής μετασκευής του πλοίου χρησιμοποιήθηκαν, μετά από εργολαβικό διαγωνισμό οι ακόλουθες επιχειρήσεις, που κάθε μία ανταποκρίθηκε πλήρως στην αποστολή της.

Ελασματοουργικές εργασίες, η εταιρία: «Ο. Βουδούρη»
Σωληνοουργικές εργασίες, η εταιρία: «Ανδρος ΕΠΕ»
Ηλεκτρολογικές εργασίες, η εταιρία «Ηλεκτροτεχνική Μουντούδης»
Ξυλουργικές εργασίες και Panels η εταιρία: «Sanco A.E.»
Κλιματισμός, αερισμός, η εταιρία «Marengo»

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

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

Ψυκτικές εγκαταστάσεις
η εταιρία: «Ε. Βογιατζάκης»
Δάπεδα/ επιστρώσεις,
η εταιρία: «Δ. Βάσιος»
Μονώσεις,
η εταιρία: «Γ. Ανδρούτσος» και
τέλος για τους καθαρισμούς/
χρωματισμούς, η εταιρία: «Ι. Κοτσί-
νης»

Το πλοίο που πραγματικά εντυ-
πωσίασε όσους το επισκέφθηκαν
και ταξίδευσαν ήδη μ' αυτό, ανα-
βαθμίζει σε σοβαρό βαθμό την πα-
ροχή υπηρεσιών στις γραμμές Χίου
— Μυτιλήνης - Λήμνου στα επίπε-
δα της Ευρώπης του 2.000, συν-
δέοντας τα ακριτικά μας νησιά με
τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη και
τη Καβάλα αφ' ενός, και αφ' ετέ-
ρου συμβάλλει στην ανανέωση του
ακτοπλοϊκού μας στόλου εν όψει
και της άρσης μελλοντικά του προ-
νομίου της Ακτοπλοΐας.

Το «Μυτιλήνη» διαθέτει ένα ο-
λόκληρο κατάστρωμα με σαλόνια,
τραπεζαρία και μπάρ, δύο κατα-
στρώματα καμπινών μόνον Α' θέ-
σης C565 κλίνες), οι περισσότερες
των οποίων είναι δίκλινες εξωτερι-
κές, ένα ανοιχτό κατάστρωμα για
τους επιβάτες θέρους σε άνετα κα-
θιστικά, (περί τα 1.500), καθώς

και κατάλληλα διαμορφωμένο χώ-
ρο με 450 καθίσματα αεροπορικού
τύπου.

Η διάρκεια του ταξιδιού Πειραιά
— Χίο περιορίζεται πλέον στις 7,5
μόνο ώρες και Πειραιά - Μυτιλήνη,
απ' ευθείας, μόνο σε 9 ώρες με ένα
ευχάριστο, υπό μορφή κρουαζιέρας
ταξίδι, λόγω των αντιδιατοχιστι-
κών σταθερωτήρων και του συστή-
ματος κλιματισμού και των λοιπών
σύγχρονων ανέσεων που προσφέ-
ρει το πλοίο.

Η αγορά και μετασκευή του «Μυ-
τιλήνη» μαζί με την από έτους σο-
βαρή μετασκευή που έγινε με από-
λυτη επιτυχία στο ε/γ - ο/γ «Σαπ-
φώ», αποτελούν μέρος της πρώτης
φάσης του προγράμματος δυναμι-
κής ανάπτυξης της Ναυτιλιακής Ε-
ταιρίας Λέσβου (NEL L'ines).

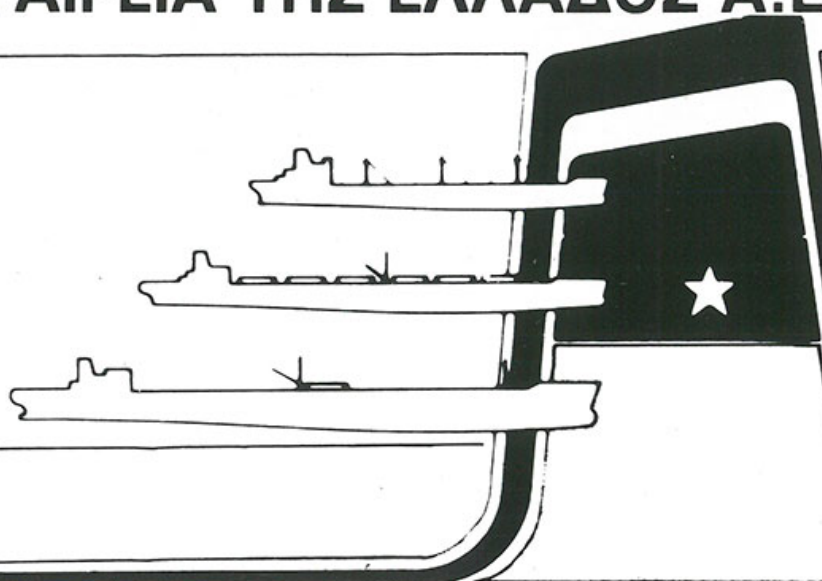
Σύμφωνα με πληροφορίες των
«Ναυτικών Χρονικών», στη δεύτε-
ρη φάση του αναπτυξιακού επεν-
δυτικού προγράμματος της NEL
προβλέπεται αφενός ο εκσυγχρο-
σμός των ενδιαιτημάτων (ξενοδο-
χειακό μέρος) του «Σαφφώ», και α-
φετέρου η προώθηση της ανανέω-
σης του στόλου της εταιρίας με την
αντικατάσταση των ε/γ - ο/γ «Αλ-
καίος» και «Όμηρος» με σύγχρονα

μεγάλα πλοία όπως το
«Μυτιλήνη».

Με τον τρόπο αυτό η ανοδική
πορεία της NEL προβλέπεται να
συνεχιστεί και να ενταθεί ακόμη πε-
ρισσότερο, ειδικότερα αν τελικά ε-
νώσει τις δυνάμεις της με την Ναυ-
τιλιακή Εταιρία Χίου. Η πρόταση
αυτή έγινε δημόσια από τον πρόε-
δρο της NEL κ. Γιάνν. Αντωνίου
κατά τα εγκαίνια του «Μυτιλήνη»
στη Χίο, παρουσία του Υφυπουργού
Αιγαίου κ. Μισαηλίδη, ο οποίος
και την επικρότησε, υπό τον όρο
της δίκαιης εξασφάλισης των συμ-
φερόντων κάθε πλευράς, όπως χα-
ρακτηριστικά δήλωσε.

Η μελέτη-σχεδίαση, καθώς και ο
συντονισμός και η διεύθυνση των
εργασιών της μετασκευής του
πλοίου έγινε από το γνωστό ναυ-
πηγικό γραφείο «Ι. Κουϊμάνης- Δ.
Πετρόγγonas & Συνεργάτες ΕΠΕ»,
το οποίο συνεχίζοντας με το ανα-
νεωμένο σχήμα του μία άνευ προη-
γουμένου παράδοση 28 χρόνων σε
παρόμοια και πολλά άλλα έργα, συ-
νέβαλε ουσιαστικά μαζί με τα τεχνι-
κά στελέχη της NEL στην πλήρη ε-
πιτυχία της μετασκευής του νέου
υπερσύγχρονου επιβατηγού
πλοίου.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



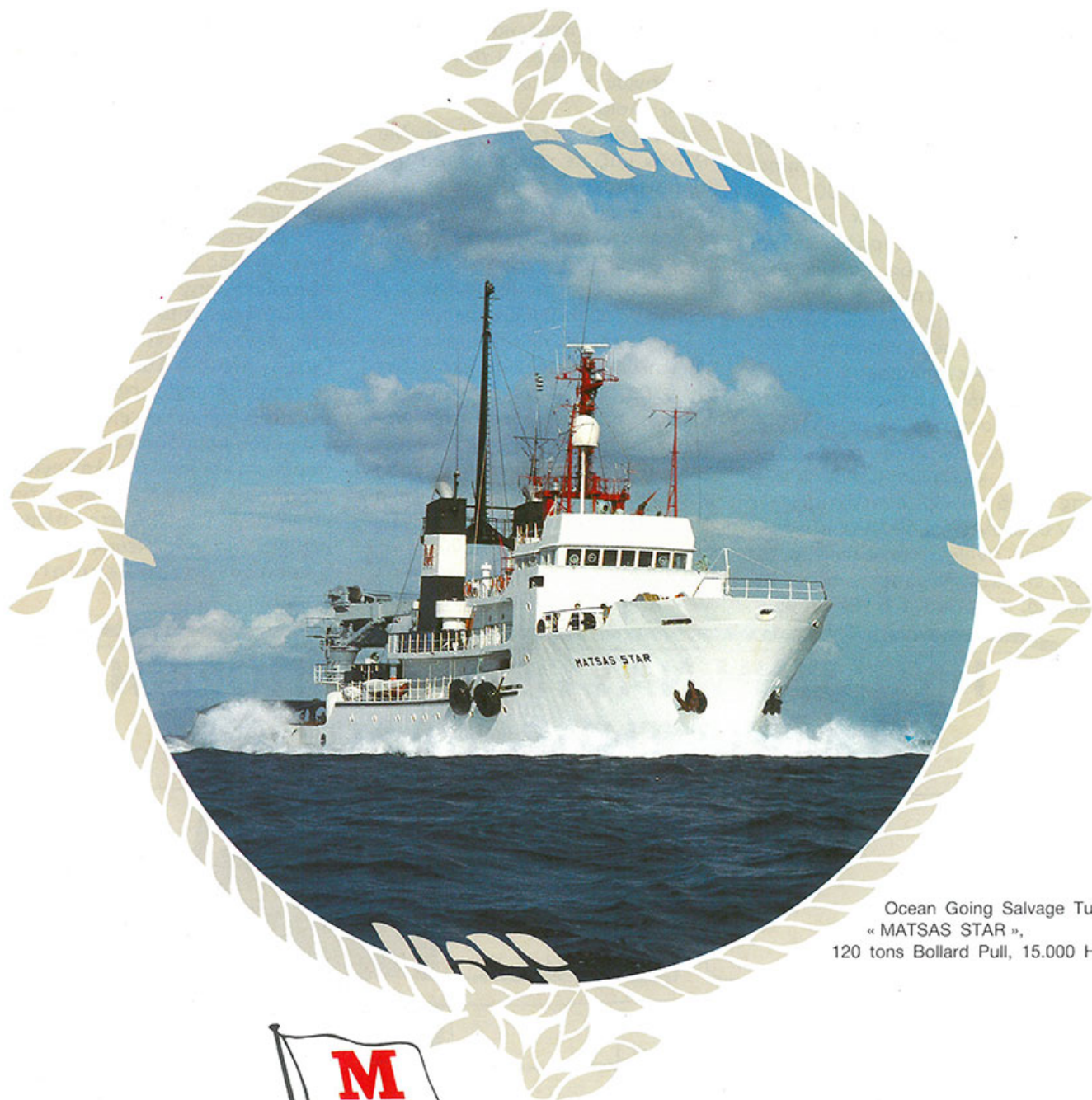
ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E
TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR
TELEFAX: 4283630

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY

A. STAMBOULIS A.E.



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

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, ὅπου καί ἂν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, ἐμπορικά καί ἀναψυχῆς.

Μέ «σωστά» ἀνταγωνιστικά ἀσφάλιστρα καί σωστή ἐξυπηρέτηση.

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

Ανώτατο όριο μεγέθους δεξαμενοπλοίου

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΑΠΟΨΗ Ή ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΓΚΗ

Του επιτίμου αρχηγού Λ.Σ. κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Οι σκέψεις που καταγράφονται στο δημοσίευμα αυτό δεν φιλοδοξούν να αποτελέσουν μια ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη μελέτη πάνω σε ένα τόσο πολύπλοκο θέμα. Αποτελούν περισσότερο την συνισταμένη ανησυχιών που προσπαθούν να ιχνηλατήσουν περιοχές μέσα από τις οποίες ενδεχόμενα να αναζητηθούν και άλλες λύσεις.

Όπως είναι γνωστό η κοινωνική ευαισθησία και συνακόλουθα ανησυχία μετουσιωμένη σε πολιτική απόφαση και πράξη τα τελευταία χρόνια έχει καταλήξει σε ένα χείμαρο αλληπάλληλων ριζικών αναμορφώσεων στους κανονισμούς ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος που κυρίως επικεντρώνονται στην κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων.

Βεβαίως είναι επίσης γνωστό ότι τα δραματικά ναυάγια και οι τρομακτικές σε έκταση οικολογικές καταστροφές του θαλάσσιου περιβάλλοντος προκλήθηκαν από ναυτικά ατυχήματα οφειλόμενα σε υπαιτιότητα του ανθρώπινου παράγοντα. Και όμως η λογική λειτούργησε κυρίως προς την πλευρά του πλοίου.

Κάτω από αυτό το πρίσμα το οποίο έχει λάβει την μορφή «συνδρόμου» κάθε κατασκευή του χθές θεωρείται παλαιωμένη, ατελής και συνακόλουθα επικίνδυνη για την οικολογική ισορροπία στην θάλασσα.

Το «νέο» πλοίο αποτελεί πλέον την πανάκεια για την αποφυγή και των ναυτικών ατυχημάτων και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Και αυτό το βλέπει κανείς μελετώντας τους κάθε τόσο νέους κανονισμούς οι οποίοι απλώς ανέχονται την ύπαρξη των «υπαρχόντων» κατά τους κανονισμούς πλοίων και μάλιστα μέσα σε τακτά χρονικά περιθώρια.

Η παράταση δε της ενεργού ζωής τους δεν είναι απλό θέμα αλλά

αποτέλεσμα πολύπλοκων διαδικασιών και προσαρμογών που ουδείς γνωρίζει ή μπορεί να προβλέψει την τύχη των πλοίων αυτών στα χέρια του κάθε πλοιοκτήτη.

Είναι όμως πράγματι έτσι;

Είχαμε την ευκαιρία σε εξειδικευμένα άρθρα μας τόσο από τις στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» αλλά και άλλων ναυτιλιακών εκδόσεων να επισημάνουμε τό πόσο μεγάλο μέρος της ευθύνης φέρει ο ανθρώπινος παράγοντας στην πρόκληση των ναυτικών ατυχημάτων αφού όπως εύστοχα έχει υποστηριχθεί, κάθε ατύχημα σε πλοίο: «είναι λογικά και χρονικά προπαρασκευασμένο».

Είναι θα υποστηριζόταν ακόμη η συνολική συμπεριφορά του ανθρώπινου παράγοντα σε καθημερινή βάση που προδιαγράφει την τεχνική και λειτουργική ζωή του για να επιτελέσει την κατά προορισμό χρήση και αποστολή του.

Και θα πρέπει ακόμη να γίνει κατανοητό ότι ο ανθρώπινος παράγοντας δεν περιορίζεται κατ' ανάγκη στο προσωπικό του πλοίου αλλά επεκτείνεται και στα επιτελεία της ξηράς που διαμορφώνουν θα λέγαμε τις πολιτικές που θα εφαρμόσουν στο πλοίο σε καίρια θέματα όπως είναι η συντήρηση του πλοίου αλλά και η λειτουργία του. Και αν θεωρήσαμε ότι τα επιτελεία της ξηράς βρίσκονται ουσιαστικά στο απορρόβλητο της ναυτιλιακής νομοθεσίας είναι φανερό ότι απαιτείται από μέρους τους ακόμη μεγαλύτερη προσοχή και σωφροσύνη στην λήψη τέτοιων αποφάσεων.

Όμως στα πλαίσια της καθόλου συμπεριφοράς του ανθρώπινου παράγοντα θα μπορούσε να ενταχθεί και η παράμετρος της εντατικής εκμετάλλευσης του πλοίου. Ο εντατικός ρυθμός άμεσα αντανakλά και στον βαθμό της συντήρησης του σκάφους αλλά και στον βαθμό της ορθής εφαρμογής των επί των πλοίων προβλεπομένων αλλά και εκ των περιστάσεων επιβαλλομέ-

νων τεχνικών και λειτουργίας διαδικασιών εκ μέρους του προσωπικού του.

Εμείς θεωρούμε ότι ο παράγων «εντατική λειτουργία» έχει οπωσδήποτε παρενέργειες και προς το υλικό αλλά και προς το προσωπικό. Αυτής της εντατικής λειτουργίας το φαινόμενο της κόπωσης «fatigue» αποτελεί μια από τις παραμέτρους. Εκτιμάται ότι προς αυτή την κατεύθυνση δεν έχει υπάρξει η πρόπουσα ευαισθησία. Η έρευνα του χώρου αυτού θα φωτίσει πολλά σημεία και ίσως αιτιολογήσει ανθρώπινες συμπεριφορές.

Θα επισημάνουμε ακόμη ότι η ευαισθησία της κοινής γνώμης σε διεθνές επίπεδο δεν προήλθε από ρυπάνσεις που προκλήθηκαν ούτε από μικρά αλλά ούτε από μεσαίου μεγέθους δεξαμενόπλοια. Οι διεθνείς οργανώσεις και τα οικολογικά κινήματα ευαισθητοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια κυρίως από τα δύο χαρακτηριστικά ατυχήματα — προσαράξεις των υπερδεξαμενοπλοίων «Amoco Cadiz» το 1978 στις ακτές της Γαλλίας (Ατλαντικού) και το σχετικό πρόσφατο «Exxon Valdez» στις ακτές της Αλάσκας, μεταφορικής ικανότητας μεγαλύτερης των 200.000 τόννων το καθένα.

Οι ριζικές αναμορφώσεις των Διεθνών Συμβάσεων MARPOL είχαν κυρίως αφορμή τα δύο αυτά ατυχήματα.

Και αυτή η παράμετρος κατά τη γνώμη μας έπρεπε να αποτελέσει επίκεντρο του προβληματισμού και της εστίασης των ερευνών.

Και αυτό γιατί αποδεικνύεται ότι η κοινή γνώμη αλλά και οι άνθρωποι δυνατότητες μπορούσαν μέχρι ένα ωρισμένο βαθμό να αντιμετωπίσουν τη θαλάσσια ρύπανση που δεν ήταν κάτι το άγνωστο στις θαλάσσιες μεταφορές. Η κοινή γνώμη ανησύχησε, αναστατώθηκε και ξεσήκωσε τις κυβερνήσεις από την στιγμή που διαπιστώθηκε ότι σε μεγάλες ποσότητες εκρροής πε-

τρελαίων στη θάλασσα η όποια οργανωμένη κοινωνία και αυτή ακόμη ανέτοιμη είναι και ανυπεράσπιστη. Γιατί ας μην αυταπατώμεθα όταν δύο VLCC συγκρουστούν κοντά στις ακτές και ο Αϊολος δεν ευνοήσει, η εκτεταμένη καταστροφή θα είναι γεγονός είτε οι ακτές αυτές είναι του Μαϊάμι που έχει όλα τα μέσα εντιμετώπισης είτε είναι οι άξενες ακτές της Γης του Πυρός.

Και οι δύο ακτές θα υποστούν τον όλεθρο που θα εκρρέει από τα χάσματα των απέραντων κυτών των δύο μεγαθηρίων.

Και ενώ βλέπουμε από την μία πλευρά παλαιά πλοία να αποσύρονται νέα πλοία με double bottoms και double skins να παίρνουν την θέση τους και όπως φαίνεται το κόστος τελικά να πέφτει στους ώμους του καταναλωτού, από την άλλη πλευρά ουδείς διεθνής οργανισμός και ουδεμία εθνική αρχή, από ότι γνωρίζουμε, δεν έθεσε ποτέ θέμα «μέγεθος πλοίων» ως παράμετρος που πρέπει να τεθεί υπό έρευνα και υπό «κατηγορία».

Και διερωτάται η κοινή γνώμη μέχρι ποιού σημείου μπορεί να γίνει ανεκτή η αύξηση του μεγέθους των μεγαθηρίων αυτών που η παρουσία τους και μόνο προκαλεί τρόπο ανεξάρτητα από όλα τα μέτρα που παίρνονται και σχολαστικά εφαρμόζονται;

Και ένα θεωρήσουμε ότι είναι δυνατή η κατασκευή πλοίων 1.000.000 τόννων και ίσως και περισσότερο — και όπως φαίνεται είναι τεχνικά δυνατή — θα ανεχθεί η κοινωνία αυτούς τους κινούμενους οικολογικούς κινδύνους, που από μια έκκριξη, έστω και με double ή triple skins ή εκροή των εκατοντάδων χιλιάδων τόννων πετρελαίου θα γίνει γεγονός;

Διερωτάται αληθινά κανείς γιατί μπροστά σ' αυτή την πραγματικότητα αντιπαράθεσαμε μόνο τα dou-

ble skins και δεν είδαμε περισσότερα συνολικά το πρόβλημα.

Μήπως παραβλέψαμε για παράδειγμα ακόμη να δούμε κατάματα ότι τον πραγματικό κίνδυνο τον προκαλεί η κίνηση ενός τέτοιου μεγαθηρίου κοντά στις ακτές όπου οι θαλάσσιοι διάδρομοι περιορίζονται αισθητά και κατά τις συναντήσεις των πλοίων δημιουργείται πρόβλημα χώρου για την αποφυγή της σύγκρουσης. Μήπως ακόμη για τις κατηγορίες αυτές των πλοίων πρέπει να υπάρξει προνομιακή μεταχείριση από τους Διεθνείς Κανονισμούς αποφυγής συγκρούσεων στην θάλασσα ώστε πραγματικά να δημιουργηθούν συνθήκες ασφαλέστερης προσπέρασης.

Αλλά ακόμη μήπως πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο μελέτης και αυτή η παρουσία των σκαφών αυτών μέσα σε κλειστούς κόλπους με στενές διόδους που έμφορτη γενικά κατάστασή τους εγκυμονεί τεράστιους πολλαπλής φύσεως κινδύνους;

Γιατί ανεξάρτητα από το γεγονός ότι μπορεί τα σκάφη αυτά να είναι εφοδιασμένα με όλα τα σύγχρονα όργανα, όμως όπως έχει αποδειχθεί από την παρέμβαση του ανθρώπινου παράγοντα οι προσαράξεις και οι συγκρούσεις αλλά και οι από αυτούς ή άλλους λόγους εκκρήξεις δεν είναι κάτι το άγνωστο — και θα εξακολουθήσουν να μην είναι — ανεξάρτητα με τον αριθμό των skins και των bottoms.

Αλλά παρέχεται η ευκαιρία να θιγεί εδώ και το τεράστιο πρόβλημα της συντήρησης των σκαφών αυτών. Είναι γεγονός ότι σήμερα με τις εκτεταμένες επιφάνειες και τα ολιγομελή πληρώματα δεν παρέχονται τέτοιες δυνατότητες φροντίδας συντήρησης του σκάφους κατά την διάρκεια της ενεργού λειτουργίας του. Από τα πράγματα λοιπόν επέρχεται μία αποξένωση του πλη-

ρωμάτος τον χώρο της παρακολούθησης της κατασκευής και επαφίεται πλέον η διαπίστωση της κατάστασης του σκάφους και η συντήρησή του για το προσεχές τζένεραλ σερβέϋ.

Όμως και στα σερβέϋς κάτω από την λειτουργική πίεση των πραγμάτων ο κάθε επιθεωρητής είναι υποχρεωμένος μέσα σε ένα λογικό χρόνο να επιθεωρήσει με αυτοψία δεκάδες χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα εξωτερικών επιφανειών και εσωτερικών διαφραγμάτων σε μέρη δυσπρόσιτα, σκοτεινά και επικίνδυνα για να ανακαλύψει μια εκτεταμένη ή περιορισμένη διάβρωση ή ρωγμή. Και αυτό όχι σε όλες τις περιπτώσεις αφού θα πρέπει να διατίθενται και τα μέσα που θα καταστήσουν δυνατή την παρουσία του σε όλους τους χώρους.

Η όση καλή θέληση, ευσυνειδησία, υπομονή και επιμονή των επιθεωρητών να φέρει σε πέρας ένα τέτοιο τιτάνιο έργο, μέσα σε λογικά χρονικά όρια δεν είναι δυνατή. Γιατί εάν θεωρήσουμε ότι θέλουμε λογικό χρόνο για ένα σκάφος των 5.000 τόννων τότε ποιος ο λογικός χρόνος για το σκάφος των 300.000 τόννων.

Από τα πράγματα λοιπόν ο τεράστιος αυτός όγκος από την αρχή της λειτουργίας του περικλείει εγγενείς αδυναμίες και κινδύνους που δεν οφείλονται μόνο ούτε στην αδιαφορία ούτε την άγνοια του ανθρώπινου παράγοντα. Οφείλονται κυρίως στις συνθήκες που δημιουργούν οι τεράστιες διαστάσεις του σκάφους.

Και θα πρέπει να λεχθεί ακόμη ότι για όσο χρόνο το καινούργιο του υλικού δεν έχει ανάγκη συντήρησης και φροντίδας το αυξημένο μέγεθος τους δημιουργεί οπωσδήποτε θετικές προοπτικές καλής λειτουργίας και εκμετάλλευσης.

Όμως τα προβλήματα του μεγέ-

ΣΤ ΤΟΥΜΑΣΣΙΣ

SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

θους γίνονται αισθητά κατά κλίμακα ανιούσα όταν ο παράγων συντήρησης εδώ έχει μια διαφορετική διάσταση στην οποία υπεισέρχονται:

α) Το άγνωστο της έκτασης συντήρησης σε χώρους που για μεγάλα χρονικά διαστήματα όχι μόνο δεν είχαν συντηρηθεί αλλά ούτε ποτέ κανείς είχε επισκεφθεί.

β) Η μη δυνατότητα παροχής διευκολύνσεων για επιθεώρηση και επισκευές στην περιοχή δράσης του πλοίου (π.χ. δεξαμενές, ναυπηγεία κλπ.).

γ) Η πολυπλοκότητα των μηχανικών διατάξεων και οι απαιτούμενες δαπάνες για να καταστεί δυνατή η επισκευή και συντήρηση περιοχών και τμημάτων που εγκυμονούν κινδύνους για τους εργαζόμενους.

δ) Τα αυστηρά μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται από το πλοίο για την ασφάλεια των εργαζομένων και που καταλήγουν σε υπέρογκες επιβαρύνσεις.

Και εδώ πραγματικά κάτι αρχίζει να αλλάζει στην στάση του εφοπλισμού έναντι των κάποιων ηλικίας μεγάλων σκαφών ULCC κλπ.

Εμπειροί εφοπλιστές βλέπουν με πολύ σκεπτικισμό την μακρόχρονη εκμετάλλευση ενός τέτοιου σκάφους. Γιατί από τα πράγματα τα σκάφη αυτών των μεγεθών λόγω των αδυναμιών και ανεξέλεγκτων παραμέτρων που περικλείουν οι διαστάσεις τους, παρουσιάζουν με-

τά από μια ηλικία απρόβλεπτα τεχνικά προβλήματα με άγνωστης έκτασης οικονομικές συνέπειες.

Και βεβαίως σαν άξονας της στάσης αυτής του σώφρονα εφοπλιστή αποτελεί το γεγονός ότι με σκάφη τέτοιων μεγεθών ενδεχόμενα να εκφύγει από τον έλεγχο του ο παράγων της ορθής λειτουργίας και της συντήρησης του σκάφους στοιχείο πολύ περισσότερο ελέγξιμο για τα μικρότερα σκάφη. Και φαίνεται για τον Έλληνα εφοπλιστή που φιλοσοφία του αποτελεί πάντοτε «το νοικοκυρεμένο πλοίο» τα μεγέθη αυτά δεν αποτελούν το ζητούμενό του. Αλλωστε σήμερα διεθνώς βλέπουμε τέτοια σκάφη να οδηγούνται πολύ νωρίτερα στα διαλυτήρια.

Σε κατακλείδα θα λέγαμε μήπως επέστη ο χρόνος να αφυπνιστεί η διεθνής ναυτική κοινότητα και να ζητήσει μέσω των αρμοδίων Διεθνών Οργανισμών (IMO, ILO κλπ.) και των οργάνων τους να τεθεί ένα ανώτατο όριο μεταφορικής ικανότητας των δεξαμενοπλοίων; Η αναζήτηση της μείωσης του δια θαλάσσης μεταφορικού κόστους μέσα από την αύξηση του μεγέθους των πλοίων είναι φυσικό να είναι συνεχής αλλά και η από τεχνικής πλευράς αύξηση του μεγέθους των δεξαμενοπλοίων φαίνεται να μην έχει περιορισμούς.

Ομως αληθινά που οδηγούμαστε;

Γιατί και από καθαρά οικονομικής πλευράς είναι αμφίβολο εάν και αυτή την μείωση του μεταφορικού κόστους που επιτυγχάνουμε με τα πλοία της κατηγορίας αυτής τις ωφελείται τελικά το κοινωνικό σύνολο.

Αλλά και από πλευράς ναυτιλιακής είναι βέβαιο ότι διαχρονικά τουλάχιστον δεν είχαμε μια θετική εικόνα της παρουσίας τους στην ναυλαγορά.

Πολλά υπήρξαν τα παραδείγματα που μέσα σε μια μόνιμα χειμαζόμενη ναυλαγορά μόλις κατά καιρούς εμφανίζονταν σημεία ανάκαμψης της αρκούσε η είσοδος δύο τριών ή πέντε τέτοιων πλοίων (πλωτών αποθηκών!!) για να διαλύσει τις ελπίδες των ανθρώπων της ναυτιλίας.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες εξακολουθούμε να επιμένουμε ότι η παρουσία τους στην θάλασσα έχει ανατρέψει την αρμονία και την ισορροπία των θαλάσσιων μεταφορών και με τα ατυχήματα που συνέβησαν μέχρι τώρα είναι αρκετό να μας πείσουν ότι αποτελούν εξακολουθητικά την μεγαλύτερη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον και την διατάραξη της οικολογικής ισορροπίας γενικότερα.

Αποτελούν κατασκευαστικά εκτρώματα που δεν μπορούν να τεθούν κάτω από τον έλεγχο του ανθρώπου.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

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 4224765 (6 lines)
Telex: 21 2884 GENY GR.
Fax: 413 1314
A.O.H.: 6524166

Το Κοινοτικό καθεστώς

διακίνησης εμπορευμάτων

Στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δημοσιεύθηκε τον περασμένο Ιούνιο, ο Κανονισμός ΕΟΚ αριθμ. 1214/92 για τις διατάξεις εφαρμογής και τα μέτρα απλούστευσης του καθεστώτος κοινοτικής διαμετακόμισης που θα ισχύει από 1ης Ιανουαρίου 1993.

Σύμφωνα με τα άρθρα 54-57, τα οποία αναδημοσιεύουμε εν συνεχεία, το αντικείμενο του βασικού Κανονισμού (Κανονισμός ΕΟΚ 2726/90) είναι να επιτραπεί η ελεύθερη κυκλοφορία των κοινοτικών αγαθών εντός της ΕΟΚ. Τα αγαθά που διακινούνται μεταξύ των κοινοτικών λιμένων, κυκλοφορούν ελεύθερα. Ο Κανονισμός 1214/92 δημιουργεί έναν αριθμό εξαιρέσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές όπου, θα απαιτείται απόδειξη κοινοτικού καθεστώτος για τα αγαθά που φορτώνονται σε κοινοτικό λιμένα (άρθρο 59).

Επιπρόσθετα, ο Κανονισμός 1214/92 προβλέπει απλοποιημένη μορφή κοινοτικής διαμετακόμισης, σύμφωνα με την οποία, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, η ναυτιλιακή εταιρία μπορεί να εξουσιοδοτηθεί να χρησιμοποιήσει το δηλωτικό ως κοινοτικό διαμετακομιστικό έγγραφο (άρθρο 56).

Συγκεκριμένα το Κεφάλαιο II του Κανονισμού ΕΟΚ αναφέρει τα εξής:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Θαλάσσιες μεταφορές Κοινοτικό καθεστώς εμπορευμάτων

Άρθρο 54

1. Τα εμπορεύματα που μεταφέρονται θαλασσίως από ένα λιμένα εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας σε έναν άλλο λιμένα στο έδαφος αυτό, θεωρούνται ότι χάνουν το κοινοτικό καθεστώς στην περίπτωση που μεταφέρθηκαν:

— με πλοίο που έρχεται από τρίτη χώρα και μεταφέρει εμπορεύματα που φορτώθηκαν σε τρίτη χώρα και το οποίο έχει προσεγγίσει έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες ή

— με πλοίο που κατευθύνεται σε κοινοτικό λιμένα και μεταφέρει εμπορεύματα που φορτώθηκαν σε κοινοτικό λιμένα για να εκφορτωθούν σε τρίτη χώρα και το οποίο έχει προσεγγίσει έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες ή

— με πλοίο που έχει προσεγγίσει έναν ή περισσότερους λιμένες τρίτων χωρών μεταξύ του κοινοτικού λιμένα αναχώρησης και του κοινοτικού λιμένα προορισμού ή

— με πλοίο που φθάνει απευθείας σε ελεύθερη ζώνη όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2562/90 της Επιτροπής (1) ή

— με πλοίο που έχει προσεγγίσει λιμένα στον οποίο υπάρχει ελεύθερη ζώνη, εκτός κι αν έχει διαπιστωθεί, βάσει σχετικής θεώρησης των αρμόδιων αρχών στα έγγραφα του πλοίου, ότι το εν λόγω πλοίο έρχεται από ένα τμήμα του λιμένα που βρίσκεται εκτός της ελεύθερης ζώνης.

Στις περιπτώσεις αυτές είναι αναγκαίο να καθοριστεί το κοινοτικό καθεστώς των εμπορευμάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του τίτλου III.

2. α) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 5 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2504/88 του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1988 για τις ελεύθερες ζώνες και τις ελεύθερες αποθήκες, ο κυβερνήτης του πλοίου ή ο εκπρόσωπός του υποχρεούται να ενημερώσει τις αρμόδιες αρχές στον λιμένα όπου εκφορτώνονται τα εμπορεύματα, για την άφιξη του πλοίου και να αναφέρει από ποιόν λιμένα ξεκίνησε το πλοίο με το αρχικό φορτίο του, καθώς και όλους τους λιμένες στους οποίους προσέγγισε ή πρόκειται να προσεγγίσει το πλοίο προτού καταπλεύσει στον κοινοτικό λιμένα προορισμού. Εφόσον ζητηθεί, ο κυβερνήτης του πλοίου παρουσιάζει τα έγγραφα του πλοίου, π.χ. το ημερολόγιο πλοίου, προς απόδειξη των σχετικών στοιχείων.

Σε περίπτωση που τα προσκομισθέντα στοιχεία δεν ικανοποιούν τις αρμόδιες αρχές στον λιμένα

προορισμού, οι εν λόγω αρχές θεωρούν ότι όλα τα μεταφερόμενα με το πλοίο αυτό εμπορεύματα είναι μη κοινοτικά, εκτός κι αν αποδεικνύεται ο κοινοτικός τους χαρακτήρας σύμφωνα με τις διατάξεις του τίτλου III.

β) για να εκπληρώσει την υποχρέωση βάσει του στοιχείου

α), ο κυβερνήτης του πλοίου ή ο εκπρόσωπός του προσκομίζει στις αρμόδιες αρχές των κοινοτικών λιμένων στους οποίους εκφορτώνονται τα εμπορεύματα αντίγραφο ενημερωτικού εγγράφου που έχει επικυρωθεί από τις αρμόδιες αρχές του λιμένα απόπλου στο εσωτερικό της Κοινότητας, στο οποίο αναφέρεται ο προβλεπόμενος λιμένας προορισμού καθώς και όλοι οι λιμένες τους οποίους είναι πιθανό να προσεγγίσει το πλοίο. Ωστόσο, η χρησιμοποίηση ενημερωτικού εγγράφου είναι προαιρετική στην περίπτωση που το πλοίο μεταφέρει εμπορεύματα που καλύπτονται από τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

3. Οι αρμόδιες αρχές στον λιμένα προορισμού μπορούν να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις της παραγράφου 2 όσον αφορά τα πλοία:

— για τα οποία, λόγω, για παράδειγμα, της φύσης των ναυτιλιακών τους επιχειρήσεων και της γεωγραφικής περιοχής στην οποία διεξάγονται οι επιχειρήσεις αυτές, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί το ότι πλέουν μόνο μεταξύ κοινοτικών λιμένων και δεν επισκέπτονται τρίτες χώρες ή

— τα οποία τα εκμεταλλεύονται ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν λάβει την άδεια να εφαρμόζουν την απλουστευμένη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 56 παράγραφος II.

Εφαρμογή του καθεστώτος κοινοτικής διαμετακόμισης

Άρθρο 55

Το καθεστώς κοινοτικής διαμετακόμισης δεν εφαρμόζεται όταν εμπορεύματα που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού

κού κανονισμού φορτώνονται επί πλοίου σε λιμένα που βρίσκεται στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας;

— για εξαγωγή σε τρίτη χώρα χωρίς να προηγηθεί εκφόρτωση ή μεταφόρτωση σε άλλον λιμένα εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας ή

— για μεταφορά με προορισμό σε ελεύθερη ζώνη, αναφερόμενη στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2562/90, που βρίσκεται σε λιμένα. Στην περίπτωση αυτή, η χρήση του ενημερωτικού εγγράφου που προβλέπεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 στοιχείο β) είναι υποχρεωτική.

Άρθρο 56

1. Όταν, σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, είναι υποχρεωτικό το καθεστώς κοινοτικής διαμετακόμισης για εμπορεύματα που μεταφέρονται θαλασσίως από κοινοτικό λιμένα, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν, εφόσον το ζητήσουν οι ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρίες και με την προϋπόθεση ότι ισχύουν οι όροι των παραγράφων 2 έως 10, να απλουστεύουν τις διαδικασίες κοινοτικής διαμετακόμισης που ορίζονται στο βασικό κανονισμό, επιτρέποντας να χρησιμοποιηθεί το δηλωτικό που αφορά τα συγκεκριμένα εμπορεύματα ως δήλωση ή έγγραφο κοινοτικής διαμετακόμισης.

2. Μετά από σχετικό αίτημα, οι αρμόδιες αρχές του κράτος μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένη η ναυτιλιακή εταιρία, κοινοποιεί στα άλλα κράτη μέλη τους προβλεπόμενους λιμένες αναχώρησης και

προορισμούς που βρίσκονται στο έδαφός τους. Εφόσον δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης, οι αρμόδιες αρχές παρέχουν τη σχετική άδεια στην ενδιαφερόμενη ναυτιλιακή εταιρία. Η άδεια ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη και επέχει θέση της διμερούς ή πολυμερούς συμφωνίας που αναφέρεται στο άρθρο 8 του βασικού κανονισμού.

Στην περίπτωση που δεν παρέχεται τέτοια άδεια, ισχύει η διαδικασία που περιγράφεται στον βασικό κανονισμό.

Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν αποκλείουν τη δυνατότητα για κάθε ενδιαφερόμενο, περιλαμβανομένων και των ναυτιλιακών εταιριών που μπορούν να λάβουν τέτοια άδεια, να εφαρμόζουν τις διαδικασίες κοινοτικής διαμετακόμισης που περιγράφονται στον βασικό κανονισμό όπου κρίνεται σκόπιμο.

3. Η άδεια που αναφέρεται στην παράγραφο 1 χορηγείται μόνο σε ναυτιλιακές εταιρίες:

— των οποίων τα τηρούμενα βιβλία επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές να παρακολουθούν τις δραστηριότητές τους,

— οι οποίες δεν έχουν διαπράξει σοβαρές ή επανειλημμένες τελωνειακές ή φορολογικές παραβάσεις,

— οι οποίες χρησιμοποιούν δηλωτικά:

— στα οποία αναγράφονται, τουλάχιστον, η ονομασία και η πλήρης διεύθυνση της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρίας, και η ταυτότητα του πλοίου, το σημείο φόρτωσης, το σημείο εκφόρτωσης, ο αριθμός αναφοράς της φορτωτικής και, για κάθε φορτίο, η περιγραφή και τα σήματα και οι αριθμοί των

συσκευασιών, η περιγραφή των εμπορευμάτων, η μεικτή μάζα σε χιλιόγραμμα και, εφόσον υπάρχουν οι αριθμοί αναγνώρισης των εμπορευματοκιβωτίων,

— τα οποία μπορούν εύκολα να κατανοήσουν και να ελέγξουν οι αρμόδιες αρχές,

— τα οποία μπορούν να υποβάλλονται δεόντως συμπληρωμένα και υπογεγραμμένα στις αρμόδιες αρχές πριν από την αναχώρηση των πλοίων στα οποία αναφέρονται τα εν λόγω δηλωτικά.

4. Η άδεια που αναφέρεται στην παράγραφο 1 πρέπει να ορίζει ότι στην περίπτωση που η μεταφορά αφορά ταυτόχρονα εμπορεύματα που πρέπει να μεταφερθούν στο πλαίσιο της διαδικασίας εξωτερικής κοινοτικής διαμετακόμισης και εμπορεύματα που πρέπει να μεταφερθούν στο πλαίσιο της διαδικασίας εσωτερικής κοινοτικής διαμετακόμισης, τα εμπορεύματα αυτά καταχωρούνται σε ξεχωριστά δηλωτικά.

5. Το δηλωτικό ή τα δηλωτικά που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 3 περιλαμβάνουν δήλωση με ημερομηνία και υπογραφή από τη ναυτιλιακή εταιρία, βάσει της οποίας τα δηλωτικά αναγνωρίζονται ως δηλώσεις κοινοτικής διαμετακόμισης και καθορίζεται το τελωνειακό καθεστώς των εμπορευμάτων τα οποία αφορούν. Συμπληρωμένα και υπογεγραμμένα με τον τρόπο, το ή τα δηλωτικά λαμβάνονται ως ισοδύναμα των δηλώσεων T1 ή T2, ανάλογα με την περίπτωση.

6. Μια ναυτιλιακή εταιρία που μεταφέρει εμπορεύματα που συνοδεύονται από το δηλωτικό των παραγράφων 1 έως 4 είναι, όσον αφορά τη συγκεκριμένα μεταφορά, ο

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4293846-52 — ΦΑΞ: 4526831 — ΤΛΞ: 241783

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: **PRODROMAR**

κύριος υπόχρεος.

7. Εκτός από τις περιπτώσεις που η ναυτιλιακή εταιρία έχει καθεστώς εγκεκριμένου αποστολέα, κατά την έννοια του άρθρου 103, τα δηλωτικά που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 4 προσκομίζονται τουλάχιστον εις διπλούν για επικύρωση στις αρμόδιες αρχές στον λιμένα αναχώρησης, οι οποίες διατηρούν ένα αντίγραφο.

8. Τα δηλωτικά που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 4 προσκομίζονται για επικύρωση στις αρμόδιες αρχές στον λιμένα προορισμού. Οι αρχές αυτές κρατούν ένα αντίγραφο των δηλωτικών ώστε τα εμπορεύματα να μπορούν να υποβάλλονται σε τελωνειακό έλεγχο αν χρειαστεί.

9. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 8, οι αρμόδιες αρχές του λιμένα προορισμού μπορούν, με σκοπό τον έλεγχο, να απαιτούν την προσκόμιση των δηλωτικών και των φορτωτικών που καλύπτουν τα εμπορεύματα που εκφορτώνονται στο λιμένα.

10. Οι αρμόδιες αρχές στο λιμένα προορισμού διαβιβάζουν κάθε μήνα στις αρμόδιες αρχές κάθε λιμένα αναχώρησης έναν κατάλογο, που έχει καταρτισθεί από τις ναυτιλιακές εταιρίες ή τους αντιπροσώπους τους, των δηλωτικών που ορίζονται στις παραγράφους 1 έως 4 τα οποία προσκομίστηκαν κατά τον προηγούμενο μήνα.

Η αναγνώριση κάθε δηλωτικού που περιλαμβάνεται στο εν λόγω κατάλογο γίνεται βάσει των ακόλουθων στοιχείων:

- αριθμός αναφοράς του δηλωτικού ή του φορτίου,
- ονομασία (συντετμημένη εάν χρειάζεται) της ναυτιλιακής εταιρίας που μετέφερε τα εμπορεύματα,
- ημερομηνία της θαλάσσιας μεταφοράς.

Εφόσον εντοπισθούν παρατυπίες όσον αφορά το περιεχόμενο των δηλωτικών του εν λόγω καταλόγου, το τελωνείο προορισμού ενημερώνει το τελωνείο αναχώρησης αναφερόμενο ιδιαίτερα στις φορτωτικές που καλύπτουν τα εν λόγω εμπορεύματα για τα οποία εντοπίστηκαν οι παρατυπίες.

11. α) Στην περίπτωση διεθνών ναυτιλιακών εταιριών που είτε έχουν συσταθεί, ή έχουν ιδρύσει πε-

ριφερειακό γραφείο, στο έδαφος της Κοινότητας και οι οποίες πληρούν τους όρους του στοιχείου β) η διαδικασία κοινοτικής διαμετακόμισης που περιγράφεται στις παραγράφους 1 έως 10 μπορεί να απλουστευθεί περαιτέρω εφόσον διατυπωθεί σχετικό αίτημα.

Με τη λήψη του αιτήματος, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένη η ναυτιλιακή εταιρία κοινοποιεί στο άλλο κράτος μέλος τους προβλεπόμενους λιμένες αναχώρησης και προορισμού οι οποίοι βρίσκονται στα αντίστοιχα εδάφη. Εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης, οι αρμόδιες αρχές, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8 του βασικού κανονισμού, επιτρέπουν την απλουστευμένη διαδικασία που περιγράφεται στο στοιχείο γ).

Η άδεια αυτή ισχύει σε όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφορά τις διαμετακομιστικές μεταφορές μεταξύ των λιμένων που αναφέρονται στην άδεια.

β) η απλουστευμένη διαδικασία που προβλέπεται στο στοιχείο γ) χορηγείται μόνο σε ναυτιλιακές εταιρίες:

- που επιτρέπει να χρησιμοποιούν δηλωτικό σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου,
- που πραγματοποιούν σημαντικό αριθμό τακτικών ενδοκοινοτικών ταξιδιών σε γνωστές διαδρομές,
- που συχνά αποστέλλουν και παραλαμβάνουν εμπορεύματα και
- που δεσμεύονται και είναι πλήρως υπεύθυνοι έναντι των αρμοδίων αρχών για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους και τη συνεργασία τους για τη διευθέτηση των παραβάσεων και των παρατυπιών.

γ) η απλουστευμένη διαδικασία ισχύει ως εξής:

— η ναυτιλιακή εταιρία διατηρεί στοιχεία για το καθεστώς όλων των αποστολών στα εμπορικά πρακτικά της και στα αντίγραφα των δηλωτικών.

— η ναυτιλιακή εταιρία μπορεί να χρησιμοποιεί ενιαίο δηλωτικό αναγράφοντας το αντίστοιχο καθεστώς T1, T2, TE (ισοδύναμο του T2ES), TP (ισοδύναμο του T2PT), και C (ισοδύναμο του T2L) για κάθε στοιχείο του δηλωτικού,

— η διαδικασία κοινοτικής διαμετακόμισης θεωρείται ως λήξασα με την προσκόμιση των δηλωτικών και των εμπορευμάτων στις αρμόδιες αρχές του λιμένα προορισμού,

— οι αρμόδιες αρχές που λιμένα αναχώρησης πραγματοποιούν λογιστικούς ελέγχους των συστημάτων βάσει ανάλυσης του επιπέδου πιθανού κινδύνου,

— οι αρμόδιες αρχές του λιμένα προορισμού πραγματοποιούν λογιστικούς ελέγχους των συστημάτων βάσει ανάλυσης του επιπέδου πιθανού κινδύνου και, αν χρειαστεί, αποστέλουν λεπτομέρειες των δηλωτικών στις αρμόδιες αρχές στον λιμένα αναχώρησης για επαλήθευση.

— η ναυτιλιακή εταιρία είναι υπεύθυνη για τον εντοπισμό και την κοινοποίηση στις αρμόδιες αρχές όλων των παραβάσεων και των παρατυπιών που σημειώνονται στον λιμένα προορισμού,

— οι αρμόδιες αρχές στον λιμένα προορισμού κοινοποιούν όλες τις παραβάσεις και παρατυπίες στις αρμόδιες αρχές στον λιμένα αναχώρησης, σε εύλογη προθεσμία.

Φορτία από ελεύθερους λιμένες

Άρθρο 57

Οι διατάξεις του άρθρου 40 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού ισχύουν για τα εμπορεύματα που φορτώνονται ή μεταφορτώνονται σε ελεύθερη ζώνη, που καθορίζεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2562/90 της Επιτροπής, η οποία βρίσκεται εντός λιμένος, εκτός και αν αποδεικνύεται, από θεώρηση των αρμοδίων αρχών στα έγγραφα του πλοίου, ότι το εν λόγω πλοίο καταπλέει από τμήμα του εν λόγω λιμένα άλλο από την ελεύθερη ζώνη.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Θερμοκρασίας, Υγρασίας, Πίεσης,
Πελά, Στροφών, Στάθμης, Ροής,
Αγωγιμότητας, Καυσαερίων, Βάρους,
Ταχύτητας ανέμου, Φωτισμού

SIGMA HELLAS LTD.

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

JRC

The only company that
manufactures everything you
need for a totally integrated
GMDSS installation.



JRC/RAYTHEON: Your

For more information, contact:

Marel Electronics SA

6 Sotiros Dios, 185 35 Piraeus

Tel: 4123943 - 4128838, Fax: 4127819

Tlx: 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR

RAYTHEON

An unparalleled worldwide sales and service network.

Raytheon and JRC are the only companies that can supply you with every GMDSS product you need, all made by one manufacturer. Each JRC component has been designed specifically to work as part of your totally integrated GMDSS installation.

For example, JRC makes the only GMDSS that provides the added simplicity and safety of having a single control unit which manages every aspect of standard MF/HF communication, plus the automatic transmission, monitoring and reception of DSC emergency alert signals.

With this superior, high level of dedication to GMDSS available from Raytheon, there is no reason to settle for outdated products, even if they come assembled in a pretty console. Raytheon can provide your complete ultra-modern GMDSS installation with maximum flexibility for bulkhead, table top or console mounting, for retrofits or new construction.

As a world leader in research and development of military electronics, Raytheon is on the cutting edge of today's most advanced technology. For five years we have worked very closely with JRC, ship owners, operators and crew members to determine the most functional, easy-to-use, ultra-reliable designs for GMDSS products. As a result, no other company can match the level of sophistication and the commitment to excellence that are part of every product we offer.

Our GMDSS equipment is type approved in some countries already, and approvals are pending in others, all over the world. But, wherever you sail with GMDSS from Raytheon aboard, you have the added confidence that comes from being protected by the world's largest, most experienced, marine electronics service network.

For more information about our GMDSS products, use the coupon or contact your nearest Raytheon headquarters.

GMDSS is the future of search and rescue, and worldwide communications. At Raytheon, we provide you with tomorrow's technology, today.

MF/HF RADIO INSTALLATIONS

MF/HF radio equipment is capable of voice communication, DSC and NBDP. It features automated alerts, calls by DSC and error-free messages in ARQ mode by NBDP.

- JSS-710/720 Radio Station
 - MF/HF Transmitter
 - All Wave Receiver
 - DSC Watch Receiver
 - DSC Terminal
 - Remote Controller
 - NBDP
 - Personal Computer
 - Printer
 - Automatic Antenna Tuner

INMARSAT SHIP EARTH STATION

The JRC SES is the most popular terminal in the world because of its superior reliability. It features distress alert and general communications on telex and telephone channels.

- JUE-45A MK II INMARSAT-A SES
 - ADE (Above Deck Equipment)
 - BDE (Below Deck Equipment)
 - Main Unit
 - VDU/Printer
 - Telephone Set
- JUE-75A INMARSAT-C SES
 - EME (Externally Mounted Equipment)
 - IME (Internally Mounted Equipment)
 - Data Terminal
 - Printer

VHF RADIOTELEPHONES

Designed for on-scene, ship-to-ship, and ship-to-shore communications; features built-in Digital Selective Calling (DSC).

- JHS-31 VHF Radiotelephone
- NRE-63 Watch Receiver
- NCH-329 Remote Controller
- NKG-52 Printer
- NRE-76 Guard Receiver
- JHS-7 Portable VHF Radiotelephone

NAVTEX, EGC AND HF MSI RECEIVERS

Receives safety information including navigational and meteorological warnings.

- NCR-300A NAVTEX Receiver
- NRD-230 HF MSI Receiver
- JRE-60A EGC Receiver
- NMB-265A EGC Decoder

SATELLITE EPIRB AND RADAR TRANSPONDER

EPIRB operates on 406 MHz and 121.5 MHz. Designed to float free if the ship sinks and activate automatically when afloat. Also available with manual release bracket.

SART (Search and Rescue Radar Transponder) responds when interrogated by a 9-GHz radar. It is the main means of locating a survival craft or its mother ship in distress.

- JOE-2A EPIRB
- JQX-10A SART (Radar Transponder)

MAIL TO: RAYTHEON MARINE SALES
AND SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK

☐ Please send GMDSS product information.

NAME _____

TITLE _____

COMPANY _____

ADDRESS _____

TELEPHONE _____

Raytheon

RAYTHEON MARINE SALES
AND SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK
TEL (0279) 444244
FAX (0279) 444223 • TELEX 81444

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road, Hudson, NH 03051 USA
TEL 603 881-5200
FAX 603 881-4756 • TELEX 681-7529

Specifications subject to change without notice.

For US flag vessels only: This device has not been approved by the FCC. This device is not, and may not be offered for sale or lease, or be sold or leased until such approval of the FCC has been obtained.

GMDSS connection.

== Η Ναυτιλία μας ==

Του κ. ΖΑΧΟΥ ΧΑΤΖΗΦΩΤΙΟΥ

Ο γνωστός δημοσιογράφος, κ. Ζάχος Χατζηφωτίου είχε την καλωσύνη να αποστείλει στα «Ναυτικά Χρονικά» το κείμενο μιας πρόσφατης τηλεοπτικής εκπομπής του κατά τη διάρκεια της οποίας αναφέρθηκε σε μια από τις ελάχιστες... «πρωτιές» που έχουμε στην Ναυτιλία.

Σήμερα, ενόψει ολοκλήρωσης των συμφωνιών για την ιδιωτικοποίηση των μεγάλων ναυπηγικών μας μονάδων η ομιλία αυτή του κ. Χατζηφωτίου αποκτά και μια επίκαιρη χρεία.

Ας την διαβάσουμε...

Οι Έλληνες σε πολλά πράγματα υστερούν. Είμαστε ένα μικρό κράτος που δεν μπορεί και λόγω του μεγέθους του και λόγω του μικρού αριθμού του πληθυσμού του να διεκδικεί... «πρωτιές».

Και αυτό το διαπιστώνουμε κάθε μέρα. Ούτε πρώτοι στη βιομηχανία είμαστε, ούτε πρώτοι στο εμπόριο ούτε και πρώτοι στον αθλητισμό. Τελικά δεν είμαστε πουθενά πρώτοι. Είμαστε όμως κάποτε πρώτοι σε κάποιο κλάδο και αυτό μέχρι το πρόσφατο παρελθόν μάλιστα. Και αυτός ο κάποιος κλάδος είναι η εμπορική μας ναυτιλία. Σ' αυτόν τον κλάδο είχαμε πρωτιά ανάμεσα στα θηρία. Σε κάποια θηρία, που λέγονται Αγγλία, Ρωσία, Γερμανία ακόμα και Αμερική σε ότι αφορά βέβαια τα ατομικής ιδιοκτησίας πλοία κι αυτό με εξαίρεση μόνον την Αμερική η οποία διαθέτει μεγάλο στόλο στα κρατικά πλοία.



Αμέσως μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και ενώ εδώ στην Ελλάδα ακόμη αλληλοσπαρασσόμεθα ή Ελληνική Ναυτιλία στο εξωτερικό είχε αρχίσει να μεγαλουργεί.

Με χαμηλότερο κόστος στη διακίνηση των πλοίων, με ικανά ελληνικά πληρώματα και με έξυπνους πλοιοκτήτες καταφέραμε να παίρνουμε τα μεγαλύτερα φορτία που βγαίνουν στην αγορά, να κερδίζουμε πολλά και να πολλαπλασιάζουμε τον αριθμό των πλοίων ανεξάρτητα αν δεν είχαν όλα Ελληνική σημαία και είχαν συμβατικές.

Εμείς μιλάμε για τα πλοία Ελληνικών συμφερόντων. Κάποια στιγμή λοιπόν, την μεγάλη στιγμή των Ωνάση, Νιάρχου, Κολουκουνητή και τόσων άλλων είχαμε φτάσει πίσω από τα πιο πολλά καράβια που εκινούντο στους ωκεανούς να είναι

Έλληνες και τα πλοία Ελληνικά. Εμείς οι Έλληνες χτίσαμε πρώτοι τα περίφημα σούπερ τάνκερ ξεκινώντας από 100.000 τόννους και φτάνοντας στα θηρία των 500.000 τόννων. Βεβαίως κατα εποχές η διεθνής ναυτιλία — μαζί και η Ελληνική — περνούσε κρίση αλλά αυτό δεν διαρκούσε πάνω από κάποιο χρόνο ίσως και δύο, αλλά όπως λένε οι Έλληνες πλοιοκτήτες «η θάλασσα αρρωσταίνει αλλά δεν πεθαίνει». Και πάλι η Ελληνική Ναυτιλία ανορθωνόταν. Και ξαφνικά εδώ και μια δεκαετία ίσως και λιγότερο η θάλασσα άρχισε να αρρωσταίνει βαρεια αλλά μόνον για τους Έλληνες. Τα πληρώματα άρχισαν να αντιγράφουν τις Αμερικάνικες συμβάσεις και τιμές και αυτομάτως το Ελληνικό καράβι άρχισε να κοστίζει όσο και το Αμερικάνικο και επί πλέον δεν πήγαιναν πιά οι νέοι στη θάλασσα, εύρισκαν εδώ πρόσκαιρα επαγγέλματα και ψευτοζούσαν. Ακόμα με όλα αυτά τα τραγικά που συνέβησαν στο ΝΑΤ ώστε από τις καταβολές των Ελλήνων ναυτικών να συνταξιοδοτούνται και οι εκ Τασκένδης πρόσφυγες και να παραμένουν οι συνταξιούχοι ναυτικοί απλήρωτοι, τα πληρώματα έχασαν την εμπιστοσύνη τους προς τον ασφαλιστικό φορέα. Άλλο ένα δώρο του σοσιαλισμού προς την ναυτιλία που αρρώστατει. Και βεβαίως με όλα αυτά και άλλα πολλά η περίφημη μοναδική πρωτιά των Ελλήνων πήγε περίπατο. Και σαν πρώτο παράδειγμα χρονικής στατιστικής που διαθέτω έχωμε ότι ο Ελληνικός Μεσογειακός στόλος από την πρώ-

BERY

SHIPBROKERS

MARITIME INC.

CHARTERING • SALE AND PURCHASE

41, AKTI MIAOULI STR. 185 35 PIRAEUS - GREECE

TEL.: 4292300 - 6 — FAX: 4292097

TELEX: 21 3612-3 BERY GR.

τη και κατά μικρά μάλλον διαστήματα δεύτερη θέση που κρατούσε επί μακρά σειρά ετών, διολίσθησε το 1985 στην τρίτη θέση και παρέμεινε σταθερά εκεί και από 713 πλοία που διέθετε το 1986 έπεσε το 1989 στα 363 ακριβώς στα μισά.

Βεβαίως κακόν και ολέθριον είναι να βλέπομεν το μόνον αντικείμενον που διαθέτομεν εις την πρώτην θέση όπως η ναυτιλία μας να το βλέπομεν να κατολισθαίνει, πλην όμως το θλιβερόν είναι το ποίοι προσπαθούν να μας υποσκελίσουν και συνεχώς ανέρχονται βαθμίδες εις βάρος της ιδικής μας ναυτιλίας. Αυτοί είναι οι Τούρκοι εφοπλιστές και η Τουρκική Ναυτιλία.

Μερικά νούμερα λοιπόν για να δείτε την αλματώδη εξέλιξη. Από 1.100.000 τόννους χωρητικότητας πλοίων που διαθέτει η Τουρκία το 1980, το 1991, έχει 6.800.000 τόννους και ο Μεσογειακός της στόλος από την έβδομη θέση που κατείχε το 1985 ανέβηκε στη πέμπτη το 1989 με συνεχή άνοδο. Αυτή δε η άνοδος λέγεται απειλητική. Και όταν αυτή τη στιγμή τα τρία μεγάλα ναυπηγεία εδώ έκλεισαν, του Νιάρχου του Ανδρέα-

δη και η Ναυσί, από έλλειψη πελατών οι οποίοι βέβαια έψαξαν και βρήκαν αλλού ναυπηγεία, λόγω των συνεχών απεργιών του προσωπικού όλων των Ελληνικών ναυπηγείων και τεραστίων καθυστερήσεων στις παραδόσεις, ακούστε τον ναυπηγικό οργανισμό της Τουρκίας:

Το μεγαλύτερο ιδιωτικό ναυπηγείο της Τουρκίας, το Sedef, ανέλαβε πέρσι την κατασκευή 24 φορτηγών μεταφοράς ξυλείας για λογαριασμό της πρώην ΕΣΣΔ και διαπραγματεύεται την κατασκευή άλλων 10 για γερμανικές επιχειρήσεις. Το δεύτερο μεγαλύτερο που ανήκει στη Marmara Transport, διεκπεραιώνει παραγγελία τριών φορτηγών πλοίων για γερμανικά συμφέροντα, ενώ κυρίως απασχολείται με την κατασκευή πλοίων για γαλλικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Στα μεγαλύτερα ναυπηγεία περιλαμβάνονται: το Madenci που εντός του 1992 θα παραδώσει το πέμπτο από τα κοντύνερ που κατασκευάζει για λογαριασμό της βρετανικής C. Willie Maritime, το Pendik που κυρίως κατασκευάζει πλοία για λιβερτιανές και πολωνικές εταιρίες, το Tuzla που άρχισε να λειτουργεί το 1991 με παραγγε-

λίες εξ ολοκλήρου από την πρώην ΕΣΣΔ και το Torgem που καλύπτει ανάγκες τουρκικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Εδώ αυτοί χτίζουν στόλους ολόκληρους και μεις κλείσαμε τρία ναυπηγεία. Και γιατί νάρθει ο άλλος να χτίσει βαπόρι εδώ, όπου και το κόστος είναι μεγαλύτερο λόγω εργατικών και οι παραδόσεις είναι άδελες λόγω απεργιών.

Λυπούμαι αλλά καταστρεφόμεθα καθ' ήν ώραν οι γείτονές μας μεσουρανούν. Θα μπορούσα να μιλάω επί ώρες για το θέμα αυτό αλλά δεν χρειάζεται. Είναι απογοητευτικών, και που πάμε; Οι πλοιοκτήτες έχουν κι αυτοί χάσει κάθε διάθεση για καινούργια πλοία, οι πίο πολλοί στρέφονται σε άλλες δουλειές. Άλλοι ανοίγουν Τράπεζες άλλοι κάνουν οικοδομικές επιχειρήσεις και λοιπά και λοιπά.

Να που είμαστε λοιπόν και σε κάτι πρώτοι και μόνοι μας με τα ίδια μας τα χέρια το καταστρέψαμε.

Τελικά δεν υπάρχει άλλος λαός στη γή με τέτοιο αίσθημα αυτοκαταστροφής.

Κατά τα άλλα τι απεργίες έχουμε αύριο;

ΖΑΧΟΣ ΧΑΤΖΗΦΩΤΙΟΥ

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.**

Dependable Power ...

New Sulzer Diesel

Head Office:

New Sulzer Diesel Ltd

PO Box

CH-8401 Winterthur,

Switzerland

Telephone: (052) 262 49 22

Telex: 896 060 70 SZ CH

Telefax: (052) 22 49 17

Represented in Greece by:

Sulzer Hellas S.A.

27-31 Hatzikyriakou Str.

185 38 Piraeus

Greece

Telephone: 4284160

Telefax: 4284168-9

Telex: 240050 shs gr

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΙΟΥΛΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η συνεχής πτώση της ναυλαγοράς σε συνδυασμό με την ηρεμία του καλοκαιριού δημιουργούν μια στάση αναμονής και αρκετό προβληματισμό όσον αφορά την κατάσταση που θα παρουσιάσει η αγορά το φθινόπωρο.

Με το BIFFEX να διατηρείται στις 1060 μονάδες και την πολύ μικρή διακίνηση φορτίων αναμένεται ότι και οι επόμενοι μήνες δεν θα δείξουν καλύτερη εικόνα.

Δεξαμενόπλοια: Στα U/VLCC παρουσιάστηκε κάποια πολύ μικρή κινητικότητα αλλά οι πράξεις όσον αφορά τις πωλήσεις ήταν πολύ λίγες. Την ίδια περίπου εικόνα παρουσίασαν τα Suezmax και τα Aframax. Στα product tankers παρουσιάστηκε κάποια στατικότητα αλλά σαφώς πολύ μεγαλύτερο αγοραστικό ενδιαφέρον ειδικά στα πλοία νεώτερης ηλικίας.

Ξηρού Φορτίου: Στα Capesize συνεχίζεται η πτωτική ναυλαγορά με αποτέλεσμα να συμπιέζει ακόμα περισσότερο την τιμή πωλήσεως στα overage, τα Panamax δεν έχουν καλύτερη τύχη, ενώ συνεχίζεται η πτωτική αγορά με αποτέλεσμα οι τιμές των να συμπιέζονται και πολύ λίγες πράξεις να πραγματοποιούνται.

Τα Handy/Handymax που κατά τους προηγούμενους μήνες παρουσίασαν την καλύτερη απόδοση και εκινούντο σε καλά επίπεδα ναύλωσης άρχισαν να ακολουθούν την πτώση των μεγαλύτερων πλοίων με αποτέλεσμα και οι τιμές πώλησης να έχουν μειωθεί. Όμως στα πλοία νεώτερης ηλικίας 1982-89 οι πράξεις που έχουν γίνει δείχνουν ότι οι τιμές διατηρούνται ακόμη σε υψηλά επίπεδα.

Όπως φαίνεται από την σημερινή κατάσταση η εξέλιξη της ναυλαγοράς ίσως δημιουργήσει την ευκαιρία στους δυνατούς από cash Έλληνες εφοπλιστές να ανανεώσουν τους στόλους τους ώστε να είναι δυνατή η αντιμετώπιση των δυσκολιών που φαίνεται να δημιουργούνται από την σύγκλιση απόψεων ισχυρών βιομηχανικά χωρών των Classification Societies, P + I Clubs, και Ασφαλιστών για πλοία non overage, environmental friendly όπου θα πληρούν όλους τους όρους των Safety Regulations.

Δεν μένει παρά να αναμείνουμε τι πρόκειται να συμβεί τον Σεπτέμβριο.

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Alexander's				
Daring	27.606	1977	4.800.000	Έλληνες
Euro Trident	41.261	1971	2.700.000	Ventouris
Olyo	19.497	1972	1.750.000	Έλληνες
Esmeralda I	37.096	1984	15.500.000	Ινδοί
Panormos	17.065	1972	1.800.000	Έλληνες
Pacglory	22.593	1974	3.000.000	Έλληνες
World river	43.665	1989	20.100.000	Nimex
Samu	19.024	1970	1.000.000	Έλληνες

Eastrey	71.600	1976	1.500.000	Έλληνες
Anadolu Iki	26.923	1974	2.700.000	Άγνωστοι
Lito	35.380	1976	5.800.000	Έλληνες
Adana	19.843	1970	1.000.000	Έλληνες
San Carlos				
No. 1	11.565	1987	3.100.000	Far East
Trans Effort				
(enbloc)	42.637	1987	18.300.000	Essar
Trans Dignity	42.569	1987	"	"
Poli II	22.668	1976	3.900.000	Άγνωστοι
El Delantero	131.000	1974	3.400.000	Τούρκοι

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Hand Kwong	12.000	1977	2.000.000	Taiwanese
Java	14.998	1970	4.500.000	Philips
Luna (enbloc)	126.080	1977	5.800.000	Έλληνες
Nike	126.080	1977	"	"
Sea King	83.528	1974	5.400.000	Tsakos

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

Διάφορα:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Adelfaeverett	10.272	1977	3.000.000	Κινέζοι
Neptune Jade	43.288	1986	39.000.000	Γερμανοί
Pachfco	4.250	1986	6.000.000	Άγνωστοι
Stuttgart Express	40.849	1977	22.000.000	CMA
Norasia Arabia	14.033	1982	12.200.000	Κινέζοι
Ambra Hawk	13.200	1974	4.000.000	Le Timon
Combi Sun	103.600	1972	4.200.000	MArti Spng
Nautique	14.003	1983	13.000.000	Κινέζοι
America Express	28.152	1978	14.500.000	Ουρουγουανοί

Για διάλυση:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Stolt Castle	18.130	1970	241	Ινδοί
Turpial	17.844	1970	241.5	Ινδοί

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:

Πριν 20 χρόνια — Ιούλιος 1972

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Kongsborg	TW	10.250	1949	305.000
Mardina Cooler	REF	1.980	1955	410.000
Sol Reefer	REF	730	1955	195.000
Minoru	MF	63.650	1965	6.750.000
Hemland	MT	38.600	1961	2.800.000

Πριν 10 χρόνια — Ιούλιος 1982

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Argonaut	TW	16.138	1964	1.100.000
Paprinces	TW	15.178	1971	8.000.000
Andromeda	TW	14.385	1969	3.100.000
Howa Maru	TW	13.522	1962	710.000
Ioannis	TW	12.281	1963	670.000
Asea Trader	TW	10.210	1974	2.750.000
Bilguis	TW	10.930	1967	850.000

Domeyko	TW	8.614	1962	550.000
Gaudeamus	TW	7.300	1959	250.000
Norwegian Challenger	TW	5.290	1979	11.000.000
Kakogawa Maru	BC	81.612	1970	2.700.000
Uniona	BC	60.268	1971	6.500.000
Pacific Master	BC	57.425	1976	9.100.000
Golden Alliance	BC	44.670	1965	2.250.000
Basil III	BC	31.701	1965	1.500.000
Marina Grande	BC	27.439	1975	6.300.000
Span Terza	BC	26.663	1977	6.315.000
Irish Oail	BC	26.510	1973	5.100.000
Palapur	BC	23.923	1981	14.750.000
Albaforth	BC	20.026	1969	4.250.000
Golden Pioneer	BC	19.392	1973	4.350.000
Norbird	TT	222.375	1971	2.500.000
Arkas	MT	138.340	1974	7.750.000
Angel	MT	76.155	1965	1.750.000
Michael	MT	54.327	1965	1.400.000
Selma	MT	39.026	1979	16.750.000
Oscos Sagona	MT	31.543	1976	11.250.000
Oktavious	MT	30.616	1973	8.500.000
Wadhurst	MT	5.568	1962	500.000

Πριν 1 χρόνο — Ιούλιος 1991

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Jahre Ranger	ORE	187.888	1976	18.750.000
Tali	BC	137.000	1982	33.700.000
Garnet	BC	68.000	1989	26.000.000
Thor Ambra	BC	67.044	1984	19.000.000
Montvale	BC	66.900	1984	19.500.000
Fjord Wind	BC	50.550	1974	6.000.000
Garcia Lorca	BC	44.400	1982	12.900.000
Joyian Laurel	BC	42.592	1985	17.500.000
Spring Falcon	BC	41.000	1984	16.700.000
Green Ocean	BC	31918	1985	14.250.000
Saint Laurent	BC	28.000	1984	12.200.000
Marine Flower	BC	27.123	1975	4.800.000
Olympic Phoenix	BC	27.540	1977	6.600.000
Olympic Promise	BC	27.540	1977	6.600.000
Nini	BC	26.100	1975	5.600.000
Black Falcon	BC	26.000	1983	16.500.000
Mosbay	BC	24.732	1979	8.050.000
Cynthia No. 6	BC	23.400	1982	7.500.000
Sunny Spanker	BC	21.000	1982	7.500.000
Fareast Amber	BC	20.814	1973	3.150.000
Concepcion	BC	17.509	1977	4.000.000
Burmpac Baha- mas	MT	254.891	1975	13.000.000
D.L Bower	MT	149.977	1970	7.200.000
Wilomi Eira	MT	79.350	1991	50.000.000
Texas City Sea	MT	77.437	1970	5.600.000
Halifax	MT	56.469	1979	17.000.000
U.N Trader	MT	31.529	1975	7.750.000
Emperor	MT	6.710	1983	5.500.000



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ, για να μην πούμε όλοι, στην Ακτή Μιαούλη αλλά και στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη προσδοκούν ότι τώρα που τα εθνικά θέματα φαίνεται να έχουν μπει σε ένα δρόμο που πιστεύεται ότι θα οδηγήσει στην επίλυση τους, ο Πρόεδρος της Κυβερνήσεως κ. Κων. Μητσοτάκης θα βρει τον χρόνο να απασχοληθεί και με τα θέματα της Ναυτιλίας ώστε να δοθούν επιτέλους οι λύσεις που επιβάλλουν οι καιροί για να καταλαγιάσουν και οι έντονες ανησυχίες του εφοπλισμού για την πορεία των ναυτιλιακών μας πραγμάτων αλλά και για την τύχη των εν Ελλάδι γραφείων τους. Οι ανησυχίες αυτές, όπως αποκάλυψαν στο προηγούμενο τεύχος τα «Ναυτικά Χρονικά», διατυπώθηκαν κατά τις συγκεντρώσεις πλοιοκτητών που δεν είναι τώρα μέλη της Ε.Ε.Ε. στις οποίες αναφέρθηκε ότι μετά την 1 Ιανουαρίου 1993 οι εταιρίες του Νόμου 89 θα είναι ουσιαστικά ανυπαρκτες και ταυτόχρονα τονίσθηκε με έμφαση ότι η Ελληνική Πολιτεία αδιαφορεί πλήρως για τα ναυτιλιακά μας πράγματα. Δι' ό και προσδοκάται ότι η απαλλαγή του Προέδρου της Κυβερνήσεως από το βαρύτατο έργο της προασπίσεως και της προωθήσεως της εθνικών μας θεμάτων στο οποίο έχει ριχθεί με όλες τους τις δυνάμεις τον τελευταίο καιρό θα του δώσει τον χρόνο που χρειάζεται για να εγκύψει και προς τα θέματα της Ναυτιλίας, το ενδιαφέρον του υπέρ της οποίας είναι αναμφισβήτητο — λόγω αυτού ακριβώς του ενδιαφέροντός του ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης είχε διατηρήσει, άλλωστε, αρχικά και το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Υπάρχει, φυσικά, ένα εύλογο ερώτημα: Πρέπει, δηλαδή, ν' ασχοληθεί ο ίδιος ο Πρωθυπουργός με τα θέματα της Ναυτιλίας, για να υπάρξουν οι λύσεις και οι ρυθμίσεις που επιβάλλουν οι καιροί; Φαίνεται πως ναι, χρειάζεται να ασχοληθεί ο ίδιος και με τα θέματα της Ναυτιλίας, όπως άλλωστε συμβαίνει και με ένα σωρό άλλα θέματα που βρίσκουν τη σωστή λύση τους μόνον όταν υπάρχει η παρέμβαση του Πρωθυπουργού.

ΟΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ πληροφορίες φέρουν τον κ. Αριστ. Παυλίδη να αναλαμβάνει το Υπουργείο Οικονομικών κατά τον επικείμενο ανασχηματισμό της Κυβερνήσεως και η εξέλιξη αυτή είναι βέβαιο ότι θα αποβεί ιδιαίτερα ωφέλιμη για τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της — ο κ. Παυλίδης θα είναι ο πρώτος — αν δεν κάνουμε λάθος — Υπουργός που μεταπηδά από το Υπουργείο Ναυτιλίας στο Υπουργείο Οικονομικών και ως εκ τούτου δεν θα μπορεί να προβάλει τις αντιρρήσεις των προκατόχων του για την ικανοποίηση διαφόρων αιτημάτων ή και για την επίλυση προβλημάτων της Ναυτιλίας για τα οποία ως Υπουργός Ναυτιλίας είχε συνηγορήσει, ενθέρμως μάλιστα. Ενα από αυτά τα θέματα είναι και το της διαρρυθμίσεως της φορολογίας για όλα τα πλοία, το οποίο δεν ρυθμίστηκε μέχρι τώρα επειδή, όπως ανέφερε ο κ. Παυλίδης σε συνομιλίες του με εφοπλιστές, πρόβαλε αντιρρήσεις ο νυν Υπουργός Οικονομικών κ. Γιάννης Παλαιοκρασσάς.

Αποχωρώντας από το ΥΕΝ ο κ. Παυλίδης — εάν, βεβαίως, επαληθευθούν οι πληροφορίες που τον

φέρουν, όπως προαναφέρθηκε, να αναλαμβάνει το Υπουργείο Οικονομικών, αφήνει πίσω του αρκετές εκκρεμότητες, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται κυρίως η αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου της ναυτικής εταιρίας, η επαναδιατύπωση της εγκριτικής πράξεως, και η κατάρτιση του νομοσχεδίου για το ΝΑΤ. Στις εκκρεμότητες που αφήνει πίσω του ο κ. Παυλίδης πρέπει επίσης να προστεθούν η μη εισέτι ρύθμιση του θέματος της χρησιμοποίησεως των VHF από τις ναυτιλιακές εταιρίες — η ευθύνη, βεβαίως, δεν βαρύνει αποκλειστικά το ΥΕΝ, δεδομένου ότι η εκκρεμότητα οφείλεται κυρίως στην ανευθυνότητα των αρμοδίων Διευθύνσεων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και του ΟΤΕ που έχει ζημιώσει μέχρι τώρα τον Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών με ποσόν μεγαλύτερο από δέκα εκατ. δολάρια και, δυστυχώς, μέχρι τη στιγμή δεν βρέθηκε ένας εισαγγελέας να καθίσει στο σκαμνί τους υπεύθυνους — και η μη απόδοση των ναυτικών φυλλαδίων στους ναυτικούς μας που έχουν συνταξιοδοτηθεί και που κακώς παρακρατούνται από το ΝΑΤ.

ΑΜΕΙΩΤΟ παραμένει — και εδώ αλλά και στο εξωτερικό — το ενδιαφέρον για την εξέλιξη της δικαστικής διενέξεως του Ομίλου Τσίμπλη με την CITIBANK. Ήδη, με το θέμα ασχολήθηκε στις 17 Ιουλίου το «Lloyds List» που αφιέρωσε στην υπόθεση μια τρίστηλη ανταπόκριση του εν Αθήναις ανταποκριτού του κ. Nigel Lowry. Με την ευκαιρία, η στήλη, στην οποία περιήλθε η υπ' αριθ. 1154/92 από-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

φαση του Αρείου Πάγου περί της οποίας είχε γίνει λόγος στο τεύχος της 1ης Ιουνίου, προσθέτει σήμερα ότι το Ακυρωτικό Δικαστήριο κατέληξε στην απόφαση να διατάξει την αυτοπρόσωπη εμφάνιση των διαδίκων στο ακροατήριο για την υποβολή ερωτήσεων και την παροχή διαισθημάτων λόγω «της ιδιαίτερα σημαντικής αξίας του αντικείμενου της δίκης, των ελλείψεων και ασαφειών που υπάρχουν σε ορισμένα μέρη, πλην σπουδαία και κρίσιμα για την υπόθεση σημεία στις καταθέσεις των εξετασθέντων μαρτύρων, οι οποίες δεν διευκρινίζονται με σαφήνεια ούτε από τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία, ούτε ιδίως από τα διάδικα μέρη με τις έγγραφες προτάσεις τους, ώστε το δικαστήριο να μπορεί να καταλήξει με πλήρη δικανική πεποίθηση σε ασφαλές συμπέρασμα».

Η ΣΤΗΛΗ, η οποία είχε αντιταχθεί στην παραχώρηση του Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου στην αναξιόπιστη ελληνική διοίκηση αποκαλύπτει σήμερα ότι εντελώς συμπτωματικά αποφεύχθηκε την τελευταία στιγμή η «ΙΚΑ-κοποίηση» αυτού του θαυμάσιου δημιουργήματος του Ιδρύματος Ωνάση. Είναι ασφαλώς αδόκιμος ο όρος «ΙΚΑκοποίηση», χρησιμοποιήθηκε όμως από τη στήλη για να επισημανθεί με ιδιαίτερη έμφαση ο κίνδυνος που, κατά την ταπεινή αντίληψη του γράφοντος, θα εξακολουθεί να υπάρχει εφ' όσον το Κέντρο θα παραμένει υπό τον έλεγχο της αναξιόπιστης, επαναλαμβανόμενης, ελληνικής δημόσιας διοίκησης — κάθε αρμόδιος ή πολιτικός θα θέλει συνεχώς «να βολέψει» κάποιους δικούς του ή κάποιους ψηφοφόρους του που το μοναδικό προσόν που θα διαθέτουν θα είναι ο βαθμός συγγενείας ή η πολιτική φιλία ή οι σχέσεις ψηφοφόρου και πολιτικού. Και για να αποφευχθεί οριστικώς αυτός ο κίνδυνος, ένας δρόμος μόνον υπάρχει: Να επανέλθει ο έλεγχος του Κέντρου στο Ίδρυμα Ωνάση.

ΣΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ συνεχώς ο κ. Γιάννης Λάτσης: Αυτή τη φορά με την κατάταξή του, μαζί με τον κ. Στ. Νιάρχο και την οικογένεια Γουλανδρή, από το περιοδικό «Forbes», μεταξύ των πλουσιότερων

ανθρώπων του κόσμου. Στον σχετικό κατάλογο ο κ. Λάτσης περιλαμβάνεται με περιουσία 1,6 δισ. δολларίων, με το ίδιο ποσόν η οικογένεια Γουλανδρή και με ένα δισ. δολларία ο κ. Στ. Νιάρχος. Και όπως σημείωνε αθηναϊκή εφημερίδα, οι καταθέσεις των Ελλήνων επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό στις Τράπεζες της υφελίου υπολογίζονται σε 25 δισ. δολларία, ήτοι περισσότερα από το σύνολο του εξωτερικού χρέους της χώρας.

Αναφορά στον κ. Λάτση έγινε τις τελευταίες ημέρες και από την ΠΝΟ με αφορμή τη διάθεση ποσού 83 εκατ. δραχμών που προέρχονται από τη δραχμοποίηση των τόκων τους οποίους αποδίδει η κατάθεση σε συνάλλαγμα της δωρεάς των πέντε εκατ. δολларίων του κ. Λάτση προς τη Ναυτική Ομοσπονδία για την οικονομική ενίσχυση αναξιοπαθούντων ναυτικών. Το ποσόν των 83 εκατ. δραχμών διατέθηκε για την οικονομικών ενίσχυση 60 δικαιούχων έπειτα από σχετική έγκριση ειδικής επιτροπής που έχει συσταθεί για το σκοπό αυτό μετά και από επιθυμία του δωρητού. Έτσι προσδοκάται ότι δεν θα ακουσθεί, τουλάχιστον για τη δωρεά προς την ΠΝΟ, εκείνο το γνωστό, «φέρτε πίσω τα λεφτά μου ρε».

Με την ευκαιρία πρέπει να προστεθεί ότι η Τράπεζα, που ίδρυσε πρόσφατα στην Ελλάδα ο κ. Λάτσης, επεκτείνεται με γοργούς ρυθμούς και ήδη και προσλαμβάνει συνεχώς νέα στελέχη που αποσπά από άλλα τραπεζικά συγκροτήματα προσφέροντας αμοιβές μη συνηθισμένες στην ελληνική αγορά εργασίας — πάνω από μισό εκατ. δραχμές μηνιαίως που συμπληρώνονται και με άλλες παροχές, όπως η διάθεση αυτοκινήτου κλπ. Και αυτό ίσως είναι εκείνο που εξηγεί, μαζί βέβαια με μια συνεχιζόμενη έντονη διαφημιστική εκστρατεία, την επιτυχία της νέας Τράπεζας.

ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ από το γεύμα εργασίας στη Ναυτιλιακή Λέσχη όπου μίλησε ο πρεσβευτής των Ηνωμένων Πολιτειών κ. Μάικλ Σωτήρης: Ο Πρόεδρος της Λέσχης κ. Νίκος Κοτζιάς, απαντώντας σε παρατήρηση του κ. Σταύρου Νταϊφά είπε, προκαλώντας γενικό γέλιο: «Επειδή σου πήρε τον Γκάλη ο Βαρδινολιάννης, φτάνει εμείς»;

Η HELMEPA κυκλοφόρησε πρόσφατα τη νέα της έκδοση «1991 Annual Report» που περιλαμβάνει τις δραστηριότητες της Ελληνικής Ενώσεως Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος κατά το προηγούμενο έτος, καθώς και μία ανασκόπηση των δραστηριοτήτων της στη δεκαετία που πέρασε από την ίδρυσή της και συμπληρώθηκε στις 4 Ιουνίου. Η εν λόγω έκδοση της HELMEPA καλύπτει το έργο που έχει επιτελεσθεί στους τομείς της εκπαίδευσης των ναυτικών, της εκστρατείας ενημερώσεως του κοινού και των άλλων δραστηριοτήτων της, όπως και την εξέλιξη του τριετούς προγράμματος MEDSPA 1991-93.

Σε σχετική επιστολή ο γεν. διευθυντής της HELMEPA κ. Δ. Μητσάτσος υπογραμμίζει ότι χρειάστηκαν δέκα χρόνια για να αναγνωρίσει η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα ότι ουδεμία νομοθεσία μπορεί να είναι αποτελεσματική εάν ο άνθρωπος παράγοντας δεν πληροφορηθεί, εκπαιδευθεί και ευαισθητοποιηθεί, αυτή δε η αναγνώριση είναι ο σκοπός της HELMEPA. Σήμερα, προστίθεται, τα πιστοποιητικά εκπαίδευσης της HELMEPA έχουν την αναγνώριση της Υποεπιτροπής Προτύπων Εκπαίδευσης και Φυλακών του IMO, η οποία έχει εκφράσει την εκτίμησή της για την προσφορά των εκπαιδευτικών προγραμμάτων της HELMEPA για ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα και καθαρότερες θάλασσες.

«ΑΥΤΟΣ ΕΙΝΑΙ ΚΑΒΟΣ»: Με τις λέξεις αυτές έγινε δεκτός από τους γνωρίζοντες ο νέος κάβος που κατασκευάζεται στο πλέον σύγχρονο (αυτή τη στιγμή) σε ολόκληρο τον κόσμο εργοστάσιο κατασκευής σχοινιών για ναυτιλιακή χρήση του Οίκου Κατράδη που ετέθη ήδη σε παραγωγική λειτουργία, αρχιπλοίαρχος δε ναυτιλιακής εταιρείας που έχει διερευνήσει το θέμα των κάβων σε βάθος είπε ότι «δεν έχει ξαναδεί τέτοιο κάβο».

Τα πλεονεκτήματα του δημιουργήματος του εργοστασίου Κατράδη είναι: Ομοιόμορφο πάχος νήματος (0,04 του χιλιοστού), στράντζ «καλιμπραρισμένο», δεν υπάρχουν τα «γεμίσματα» που βρίσκουν και στους καλύτερους ακόμη ευρωπαϊκούς και αμερικανικούς κάβους, και

ειδικό πλέξιμο των νημάτων που όχι μόνον δεν αφήνει να ανοίξει ο κάβος εκεί που υποφέρει αλλά εξασφαλίζει μακροβιότερη αντοχή, κρατάει το βαπόρι όταν χρειάζεται και σε τελευταία ανάλυση αποδεικνύεται οικονομικότερος λόγω της μεγαλύτερης διάρκειας του.

Ο προαναφερθείς αρχιπλοίαρχος είπε ότι όλοι οι κάβοι στην αρχή της χρήσεώς τους παρουσιάζουν μικροδιαφορές στην ισχύ τους αλλά με την πάροδο του χρόνου οι μικροδιαφορές γίνονται ουσιώδεις διαφορές και σ' αυτό ακριβώς το σημείο υπερτερεί όλων των άλλων κάβων, ακόμη και των καλύτερων ευρωπαϊκών και αμερικανικών, ο κάβος που κατασκευάζεται στο εργοστάσιο του Οίκου Κατράδη. Είπε ακόμη ότι μόνον ένας άνθρωπος σαν τον Νίκο Κατράδη που ξέρει το θέμα των σχοινιών για ναυτιλιακή χρήση όσο κανείς άλλος θα μπορούσε να προσφέρει στη Ναυτιλία έναν κάβο τέτοιας ποιότητας.

Η στήλη προσθέτει ότι ο κ. Νίκος Κατράδης σχεδιάζει να προσθέσει στο εργοστάσιό του και μια δεύτερη παραγωγική μονάδα που θα διπλασιάσει την συνολική παραγωγή ώστε να καλυφθεί η ζήτηση όχι μόνον από την Ελληνική Ναυτιλία που είναι ήδη έντονη αλλά και διεθνώς.

ΦΙΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ μας μίλησε με πολύ ζεστά λόγια για το σύστημα της άμεσης καταβολής των οικογενειακών επιδομάτων που καθιέρωσε στον ΕΛΟΕΝ ο κ. Θωμάς Ζαφείρας — πήραμε όλοι, είπε, με άνεση και γρήγορα τα ποσά που edικαιούτο ο καθένας χωρίς στριμωξίες και χωρίς ταιπαιρωρίες.

Μιλώντας για το ίδιο θέμα ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης είπε ότι με τη διαδικασία της άμεσης καταβολής που καθιέρωσε ο Πρόεδρος του ΕΛΟΕΝ, η διαδικασία χορηγήσεως των οικογενειακών επιδομάτων του 1991 στους δικαιούχους ολοκληρώθηκε στις 8 Μαΐου. Σε 19.000 δικαιούχους του 1991 κατεβλήθησαν 1,7 δισ. δραχμές ενώ ταυτοχρόνως κατά τη διάρκεια του τρέχοντος έτους κατεβλήθησαν 7,7 εκατ. δραχμές σε 218 δικαιούχους του έτους 1989, και 46,3 εκατ. δραχμές σε 942 δικαιούχους του έτους 1990.

Ο Υπουργός είπε ότι το σύστημα

της άμεσης καταβολής των επιδομάτων που καθιέρωσε η διοίκηση του ΕΛΟΕΝ είναι σημαντικό και το κυριότερο είναι ότι ουδεμία αμφισβήτηση για το ύψος των επιδομάτων υπήρξε.

Από αυτά προκύπτει μία απορία: Γιατί ανάλογες μεθοδεύσεις δεν γίνονται και στους άλλους οργανισμούς ώστε οι ναυτικοί μας να εξυπηρετούνται γρήγορα και χωρίς ταιπαιρωρίες;

ΕΙΝΑΙ ΟΡΘΗ η άποψη που διατύπωσε ο γενικός διευθυντής της ΑΝΕΚ κ. Παύλος Φραγκογιάννης σε συνέντευξή του προς τον κ. Σάββα Αθανασίου (που δημοσιεύθηκε στο «Κέρδος». Η «ΑΝΕΚ, είπε ο κ. Φραγκογιάννης, με το «Ελευθέριος Βενιζέλος» που είναι ένα από τα πλέον σύγχρονα και μεγαλύτερα πλοία της κατηγορίας του στον κόσμο, προσθέτουμε εμείς) άνοιξε νέους θαλάσσιους δρόμους και φέρνει πιο κοντά την Ελλάδα στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Όπως είναι ήδη γνωστό, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχει δρομολογηθεί στις γραμμές Πάτρα — Ηγουμενίτσα — Κέρκυρα — Αγκώνα και Πάτρα — Ηγουμενίτσα — Κέρκυρα — Τεργέστη.

Η ΑΝΕΚ που δρομολόγησε το πρώτο της πλοίο, το «Κύδων», τον Σεπτέμβριο του 1970, διαθέτει αυτή τη στιγμή τα πλοία «Κάντια», «Ρέθυμνο», «Κρήτη», και «Άπτερα» που εξυπηρετούν τη γραμμή της Κρήτης και τα πλοία «Λατώ»,

«Λισσός», «Κύδων II», και «Ελευθέριος Βενιζέλος» που εξυπηρετούν τη γραμμή Ιταλίας.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΑΝΕ, η οποία απέκτησε πρόσφατα και δεύτερο καταμαράν, ανακοίνωσε ότι προχωρεί στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της για να εξασφαλίσει τους απαραίτητους πόρους που απαιτεί η γρήγορη ανάπτυξή της και η επέκταση των δραστηριοτήτων της που περιλαμβάνει πλέον και την ποντοπόρο ναυτιλία, όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση. Στην ίδια ανακοίνωση αναφέρεται ότι παρ' όλο που οι σύμβουλοι οι οποίοι έχουν αναλάβει την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με την έκδοση νέων μετοχών εκτιμούν την αξία της μετοχής της ΠΕΙΡΑΪΚΗΣ ΑΝΕ σε 23.308 δραχμές, το διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας αποφάσισε οι νέες μετοχές να διατεθούν στην τιμή των 15.000 δραχμών, ώστε να καταστεί δυνατή η συμμετοχή στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου όσο το δυνατόν περισσότερων από εκείνους που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της τόσο στις Κυκλάδες όσο και στον Πειραιά.

ΤΖΙΦΟΣ αποδεικνύεται τελικά η ιδιωτικοποίηση της ναυπηγοεπισκευαστικής επιχειρήσεως «Ολύμπικ Μαρίν» του Λαυρίου, και λόγω της καταστάσεως που έχει δη-

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 ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ



Athenian Group of Companies

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

μιουργηθεί πλήττονται κυρίως εκείνοι που είχαν εναποθέσει τα σκάφη τους στις εγκαταστάσεις της κατά τη διάρκεια του χειμῶνος και αντιμετωπίζουν ένα σωρό προβλήματα προκειμένου να τα επαναδραστηριοποιήσουν και να χαρούν το καλοκαίρι στις ελληνικές θάλασσες. Η «Ολύμπικ Μαρίν», η οποία είχε περιέλθει αρχικά στην ιταλική εταιρία «Possilippo» και από αυτήν επωλήθη στον ιρανικής καταγωγής επιχειρηματία κ. Dennis Nouri, έκλεισε τη χρήση του 1991 με ζημίες ύψους 249.639.128 δραχμών. Αλλά όπως σημείωνε κυριακάτικη εφημερίδα δεν είναι αυτό το χειρότερο που θα μπορούσε να συμβεί. Ο νέος ιδιοκτήτης της (ο κ. Nouri, δηλαδή) σχεδόν... αναζητείται και οι πληροφορίες που υπάρχουν, κατά την εφημερίδα, φέρουν την οικογένεια Nouri να σπαράσσεται από ενδοοικογενειακές αντιθέσεις, που μεταξύ άλλων έχουν οδηγήσει σε αδράνεια και αδιέξοδο την «Ολύμπικ Μαρίν».

ΗΤΑΝ ΓΝΩΣΤΟ ότι για λόγους

«οικονομίας» ορισμένοι συνηθίζουν να χρησιμοποιούν καδένες που προέρχονται από διαλυόμενα βαπόρια. Τελευταίως, όμως, έγιναν της μόδας και τα ανόδια που προέρχονται επίσης από σκράπ και που καλύπτουν βεβαίως τις απαιτήσεις ελέγχων αλλά είναι αυτονόητο ότι δεν εξασφαλίζουν την προστασία η οποία επιδιώκεται με τη χρησιμοποίησή τους.

Η χρησιμοποίηση ειδών που προέρχονται από διαλυόμενα βαπόρια και που εμφανίζεται αρχικώς οικονομικότερη λόγω της ελαφρώς μειωμένης τιμής τους αποδεικνύεται σε τελική ανάλυση πανάκριβη για τις ναυτιλιακές εταιρίες και ιδιαίτερα ωφέλιμη για μερικούς ευφυείς εμπόρους παλαιών και μεταχειρισμένων. Διότι δεν είναι μόνον το γεγονός ότι τα είδη αυτά προσφέρονται (και τελικώς αγοράζονται) σε τιμές που είναι μικρότερες κατά 10, 15 ή και 20% από τα καινούργια ενώ έπρεπε να πωλούνται στην τιμή του σκράπ με ένα συνηθισμένο εμπορικό κέρδος, δηλαδή με ένα 15 - 20% επί πλέον. Συνήθως και ειδικότερα στις καδένες, ό-

που η μέτρηση της αντοχής γίνεται σε πειραματική μονάδα του Πολυτεχνείου όπου είναι δυνατή η μέτρηση δείγματος μήκους μικρότερου του μέτρου, σημειώνονται απώλειες και τελικά αντί για «οικονομία» υπάρχει σοβαρότερη επιβάρυνση. Σε μια πρόσφατη περίπτωση γνωστός — και ιδιαίτερα πεπειραμένος πλοιοκτήτης — πλήρωσε τα μαλλιά της κεφαλής του για να αποκτήσει επί τέλους ένα πλοίο του μια σωστή καδένα δεδομένου ότι εκείνη που είχε αγορασθεί πρόσφατα και προερχόταν από σκράπ κόπηκε και χάθηκε, γεγονός που αποδεικνύει ότι το ζητούμενο δεν πρέπει να είναι η αρχική οικονομία αλλά η οικονομία στη διάρκεια και σε τελική ανάλυση.

Ο ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ κ. Γεώργ. Παπανδρέου ήταν ο νουνός στα βαφτίσια του υιού του ζεύγους Κων. Μουλόπουλου και Έφης Κούλουθρου - Μουλοπούλου που έγιναν στις 15 Ιουλίου και του έδωσε το όνομα Δημήτριος.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



81 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ GR 185 38 PIRAEUS GREECE TEL.: 4283970 Tlx: 241403 Fax: 4283738

Τα παραλειπόμενα των «Ποσειδωνίων '92»

Με τη συνήθη γλαφυρότητα αλλά και προφανή εντυπωσιασμό για την επιτυχία της Έκθεσης, ο Βρεταννός χρονικογράφος αναφέρεται σε μερικές, ασχολίαστες συνήθως πλευρές των Ποσειδωνίων.

Αρχίζοντας με την παρουσία των Ιαπωνίων, μιλάει για την παραδοσιακή πια δεξιώσή τους και κυρίως για την προηγηθείσα συνέντευξη τύπου που αποδείχτηκε ένα γλωσσικός γρίφος. Η πρεσ - κόνφερανς, γράφει, που προηγήθηκε από το κοκτέιλ - πάρτυ κατέληξε σε μεταφραστικό εφιάλτη για τον διευθυντή της Ισικαβατζίμα - Χαρίμα του Λονδίνου και για τους οργανωτές της μεγάλης Πειραιϊκής Έκθεσης. Οι ερωτήσεις από το ακροατήριο έπρεπε να μεταφραστούν πρώτα στα ιαπωνικά και οι ιαπωνικές απαντήσεις να μεταφραστούν στα αγγλικά ή ελληνικά. Τα πράγματα γινόντουσαν ακόμα πιο περίπλοκα όταν η αρχική ερώτηση ήταν στα ελληνικά, οπότε έπρεπε να μεσολαβήσουν δυο μεταφράσεις προς τη μία κατεύθυνση (ελληνικά - αγγλικά - ιαπωνικά) και άλλες δύο προς την κατεύθυνση της απαντήσεως (ιαπωνικά - αγγλικά - ελληνικά). Αυτό φυσικά χρειάστηκε κάπως περισσότερο χρόνο.

Ο διευθυντής της IHI κ. Χιρόσι Ιβαμότο και ο Έλληνας οργανωτής κ. Θεμιστοκλής Βώκος έκαναν ομολογουμένως εξαιρετική δουλειά, αλλά τελικά αναγκάστηκαν να παρακαλέσουν να σταματήσουν οι ερωτήσεις, γιατί αλλιώς κινδυνεύαμε να φάμε όλη τη νύχτα και να πάνε χαμένα τα ποτά και οι μεζέδες του πάρτυ.

Πάντως το κλού της ιαπωνικής πρεσ - κόνφερανς ήταν η αναγγελία για την οργάνωση μιας ναυτιλιακής έκθεσης και διάσκεψης που θα γίνει στη Γιοκοχάμα τον Μάρτιο του 1994, υπό την αιγίδα όλου του ναυτιλιακού κόσμου της Ιαπωνίας που περιλαμβάνει τον εφοπλισμό, τη ναυπηγοβιομηχανία, τους εξαγωγείς πλοίων και τις επιχειρήσεις

ναυτικού εξοπλισμού. Συνοργανωτές θα είναι η Seatrade και η World Import Mart.

Ο Πειραιάς τιμήθηκε με τη βρεταννική αριστοκρατία, καθώς ο νέος Υπουργός Ναυτιλίας λόρδος Caithness εντοπίστηκε σε δύο τουλάχιστον από τις εκδηλώσεις της εβδομάδας. Ο σημαντικός ρόλος που παίζει η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου, έγινε φανερός επίσης από την παρουσία του λόρδου δημάρχου, σερ Brian Jenkins. Μάλιστα η επίσκεψή του στην Ελλάδα είχε ορισθεί για την εβδομάδα μετά τα Ποσειδωνία, αλλά τον έπεισε να αλλάξει το πρόγραμμά του ο πρόεδρος του Baltic Exchange, Peter Tudball. Άλλωστε η ελληνική ναυτιλιακή παροικία του Λονδίνου έλαβε ιδιαίτερα ένεργό μέρος στην Έκθεση. Υπήρξαν συναντήσεις με τον Έλληνα Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και με τον Δήμαρχο Αθηναίων, που κορυφώθηκαν στη μεγάλη δεξίωση της βρεταννικής πρεσβείας, στην οποία παραβρέθηκαν και οι Βρεταννοί εκθέτες των Ποσειδωνίων.

Ένα πράγμα που τα Ποσειδωνία έχουν κοινό με όλες τις άλλες μεγάλες ναυτιλιακές εκθέσεις και διασκέψεις είναι η πληθώρα των βραδυνών δεξιώσεων. Πράγμα που δημιουργεί προβλήματα για την έγκαιρη προσέλευση στην Έκθεση το επόμενο πρωί, αφού οι περισσότεροι έχουν ξενυχτήσει διασκεδάζοντας με τους εκπροσώπους της ελληνικής και των ξένων ναυτιλιακών κοινοτήτων. Σημειώτουν ότι, ενώ οι οργανωτές της Εκθέσεως καμάρωναν για τη φετεινή συρροή του κόσμου που ήταν μεγαλύτερη από τη συνηθισμένη καθώς και για τα μεγαλύτερα περίπτερα των αντιπροσωπειών, η ντόπια ελληνική ναυτική οικογένεια προτιμά πολύ περισσότερο να διασκεδάζει στις πλουσιοπάροχες βραδυνές εκδηλώσεις παρά να περιεργάζεται τα εκθέματα στο Πειραιϊκό εκθεσιακό κέντρο.

Σε μια μεγάλη διεθνή ναυτική έκθεση, όπως είναι τα Ποσειδωνία, που προσελκύουν όλους τους τομείς της παγκόσμιας ναυτιλίας, υπάρχουν και τα ειδικά γεγονότα. Έτσι, είχαμε την ευκαιρία να ξεχωρίσουμε τους οργανωτές της αντιπαλης και εξίσου εντυπωσιακής Νορβηγικής ναυτιλίας, που ρησιμοποίησε την έκθεση για να τραβήξει το ενδιαφέρον των πελατών προς τη δική της εκδήλωση που θα γίνει στο Όσλο τον επόμενο χρόνο. Για το σκοπό αυτόν μάλιστα οργάνωσαν και επίσημο γεύμα σε ένα από τα τοπικά ξενοδοχεία για να προωθήσουν την υπόθεσή τους. Και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι του χρόνου θα δούμε στο Όσλο πολλούς φίλους των Ποσειδωνίων.

Είδαμε ακόμα και τους εκπροσώπους του νεώτερου στον κόσμο νηολογίου, της Belize, και μάλιστα ιδιαίτερα ευδιάθετους. Οι πληροφορίες λένε ότι κατέχει ήδη 96 πλοία γραμμένα στο νηολογίο της. Είναι αλήθεια πως πρόκειται για μικρά πλοία, αφού όλα μαζί δεν ξεπερνούν σε χωρητικότητα τους 50 χιλιάδες τόννους. Έχουν όμως την πεποίθηση ότι σύντομα θα μπορέσουν να προσελκύσουν περισσότερους εφοπλιστές στις ακτές τους.

Συγχαρητήρια τέλος στη Bimcom, το παγκόσμιο ναυτικό επικοινωνιακό δίκτυο που υπήρξε ομολογουμένως ανεκτίμητο για την ανταπόκρισή μας με το Λονδίνο. Η πρόσφατη εισαγωγή 25.000 νέων τηλεφωνικών γραμμών φαίνεται πως δεν κατάφερε πολλά πράγματα για να λύσει το πρόβλημα της κακής επικοινωνίας από την Ελλάδα. Έτσι το σύστημα Bimcom με την τηλεπικοινωνία των ηλεκτρονικών υπολογιστών μέσω μισθωμένων γραμμών, έσωσε την κατάσταση. Όπως μου εμπιστεύτηκε ο υπεύθυνος της BIMCO, που είναι και η δημιουργός του συστήματος, έστειλε κατά μέσο όρο 60 ανταποκρίσεις την ημέρα για τους εκθέτες.

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 - 4292388, 4292198 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 4292135

25 YEARS
 IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πρόεδρος: Δημ. Μπαβαρέζος
Εισηγητής: Στ. Γαβράς
Δικηγόροι: Αθ. Θεολογίδης,
Γεωρ. Παπαθεοδώρου

Επισκευές πλοίου. Σύμβαση έργου. Εφοπλιστής. Έννοια. Στοιχεία που προσδίδουν την ιδιότητα του εφοπλιστή. Παρένθετο πρόσωπο. Αδικοπραξία. Υποχρέωση προς αποζημίωση. Αναγκαία προαπαιτούμενα. Δικονομικά. Άσκηση έφεσης. Προθεσμία.

Σύμβαση για την διενέργεια στην Κορέα επισκευών πλοίου υπό ελληνική σημαία μεταξύ επισκευάστριας και πλοιοκτήτριας εταιρίας. Μη καταβολή ολόκληρης της αμοιβής. Αναγνώριση υπολοίπου χρέους με νεώτερη συμφωνία. Υποχρέωση προς καταβολή.

Εφοπλιστής. Έννοια κατ' άρθρο 105-16 ΚΙΝΔ. Αυτός που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του πλοίο που ανήκει κατα κυριότητα σε άλλο πρόσωπο. Προϋποθέτει είτε κάποια έννομη σχέση (εμπράγματη ή ενοχική) μεταξύ αυτού και του κυρίου του πλοίου, είτε άσκηση παράνομης νομής. Είναι αδιάφορη η νομική σχέση με την οποία ο εφοπλιστής εκμεταλλεύεται το πλοίο, αρκεί μόνο να στηρίζεται σε κάποια πραγματική κατάσταση. Βασική προϋπόθεση αποτελεί η βούληση του εφοπλιστή να ασκεί για λογαριασμό του τη ναυτιλιακή επιχείρηση που συγκροτεί το πλοίο, καθώς και η ανάληψη του οικονομικού κινδύνου από την εκμετάλλευσή του, απεριόριστα. Δήλωση εφοπλισμού κατ' άρθρο 105 ΚΙΝΔ. Παράλειψη δηλώσεως. Τεκμήριο ότι ο κύριος του πλοίου εκμεταλλεύεται το πλοίο για λογαριασμό του. Μαχητό.

Επιχειρηματική πρακτική. Σύσταση μιας ή περισσότερων εταιριών, ανωνύμων ή περιορισμένης ευθύνης στην ημεδαπή ή αλλοδαπή, οι οποίες αγοράζουν ένα ή περισσότερα πλοία και τα εκμεταλλεύονται για δικό τους λογαριασμό είτε άμεσα (προσωπικά) είτε με ανάθεση της διαχείρισης των πλοίων τους σε άλλη εταιρία προϋπάρχουσα ή νεοσύστατη. Δεν προσδίδεται η ιδιότητα του εφοπλιστή στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο — επιχειρηματία, το οποίο, ως κύριος μέτοχος, ελέγχει ή διοικεί την πλοιοκτησία ή και τη διαχειρίστρια για λογαριασμό των εταιριών αυτών. Διαφορετικά, εάν οι παραπάνω εταιρίες είναι εικονικές ή δεν έχουν συναλλακτική δράση, τότε στην πραγματικότητα τη νομή του πλοίου και τη ναυτιλιακή επιχείρηση ασκεί ο επιχειρηματίας για λογαριασμό του, ιδίως όταν συμβάλλεται στο δικό του όνομα και αναλαμβάνει προσωπικά και απεριόριστα τον επιχειρηματικό κίνδυνο.

Παρένθετο πρόσωπο. Δικαιοπραξία. Υπάρχει όταν επιθυμεί κάποιος να καταρτίσει ορισμένη δικαιοπραξία χωρίς να εμφανιστεί ο ίδιος και το πράττει με άλλο πρόσωπο το οποίο ενεργεί στο δικό του όνομα (όχι ως άμεσος αντιπρόσωπος) και για λογαριασμό εκείνου που δεν εμφανίστηκε. Κύρος δικαιοπραξίας μεταξύ τρίτου και παρενθέτου προσώπου. Έγκυρη και ισχυρή. Όχι εικονική, έστω και αν ο τρίτος γνωρίζει ότι ο αντισυμβαλλόμενός του ενεργεί ως παρένθετο πρόσωπο. Αποτελέσματα. Επέρχονται όπως και στην έμμεση αντιπροσώπευση, δηλαδή στο πρόσωπο του εμφανισθέντος παρενθέτου αχυρανθρώπου, αυτός δε υποχρύνεται ενοχικά να μεταβιβάσει αυτά που απέκτησε στον μη εμφανισθέντα για

λογαριασμό του οποίου ενήργησε. Τρίτοι δεν μπορούν να στραφούν κατά του μη εμφανισθέντα.

Αδικοπραξία: Για στοιχειοθέτησή της απαιτείται α) υπαίτια (από δόλο ή αμέλεια) παράνομη συμπεριφορά (θετική πράξη ή παράλειψη) που προσβάλλει αλλότριο δικαίωμα ή συμφέρον που προστατεύεται από το νόμο και β) αντικειμενικός αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της παράνομης πράξης ή παράλειψης και της επελθούσας ζημίας. Θεμελίωση αγωγής. Πρέπει να εκτίθενται με σαφήνεια και πληρότητα τα πραγματικά περιστατικά που θεμελιώνουν την υπαιτιότητα του δράστη. Δεν αρκεί απλή μνεία ότι η ζημία προήλθε από την παράνομη συμπεριφορά του δράστη. Αποζημίωση. Περιλαμβάνει τη διαφορά ανάμεσα στην τωρινή περιουσιακή κατάσταση του ζημιωθέντος και σε εκείνη που θα ευρίσκετο αν δεν είχε επισυμβεί το ζημιολόγο γεγονός. Ζημία. Ύψος ζημίας. Αποτελούν αναγκαία στοιχεία της αξίωσης για αποζημίωση και στοιχεία θεμελιωτικά της βάσης της αγωγής, διαφορετικά υπάρχει αοριστία.

Δικονομικά. Εμπρόθεσμη η άσκηση έφεσης κατά οριστικής απόφασης εφ' όσον ασκήθηκε εντός τριετίας από την δημοσίευσή της, εάν δεν έλαβε χώρα προηγούμενη επίδοσή της. Παραίτηση με νέα έφεση από δικόγραφο προηγούμενης ασκηθείσας έφεσης. Παραδεκτή. Έχει ως αποτέλεσμα ότι η πρώτη έφεση θεωρείται ότι δεν ασκήθηκε. Πρόσθετοι λόγοι έφεσης. Άσκηση με ιδιαίτερο δικόγραφο προ οκτώ ημερών από τη συζήτηση της έφεσης.

1. Η εδρεύουσα εις Μπουσά της Ν. Κορέας εταιρία με την επωνυμία «Β.Δ.» άσκησε ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς την από 5.6.1986 αγωγή της κατά των 1) εταιρίας με την επωνυμία «D», 2) της εταιρίας με την επωνυμία «M» και 3) Σ.Φ. Μ' αυτή ζήτησε να υποχρεωθούν οι εναγόμενοι να της καταβάλουν εις ολόκληρο το ποσό των 48.400 δολλαρίων ΗΠΑ, άλλως το εις δρχ. ισάξιο αυτών κατά την ημέρα της πληρωμής λόγω οφειλομένου υπολοίπου συμφωνηθείσας εργολαβικής αμοιβής

για τις εκτελεσθείσες απ' αυτήν εργασίες επισκευής στο υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Μ», πλοιοκτησίας της δευτέρας, τις οποίες της ανέθεσε ατομικώς και για λογαριασμό της η πρώτη. Ο τρίτος εναγόμενος σύμφωνα με την αγωγή, ευθύνεται αλληλεγγύως με τις δύο πρώτες κυρίως μεν διότι αυτές ανήκουν στην πραγματικότητα σ' αυτόν και αποτελούν τρόπους και μέσα ασκήσεως από τον ίδιο ναυτιλιακής δραστηριότητας και επικουρικώς λόγω της εις βάρος της τελεσθείσας αδικοπραξίας εκ μέρους του, κατά τα εκτιθέμενα ειδικότερα πραγματικά περιστατικά. Με την 1678/1988 απόφαση του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου απορρίφθηκε η αγωγή ως προς τον τρίτο εναγόμενο ως μη νόμιμη κατά την κυρία βάση της και την επί της καταδολιεύσεως δανειστών ερειδομένη επικουρική και ως αόριστη κατά τα λοιπά και ως προς την β' εναγομένη ως παραγεγραμμένη, ενώ κατά τα λοιπά, κατά μέρος δηλαδή που αφορά την α' εναγομένη διατάχθηκαν αποδείξεις. Μετά τη διεξαγωγή αυτών εκδόθηκε η 957/1991 οριστική απόφαση με την οποία έγινε δεκτή η αγωγή κατά της α' εναγομένης. Ήδη η ενάγουσα και η α' εναγομένη άσκησαν τις από 25.10.1991 και 28.8.1991 αντίστοιχα εφέσεις τους κατά των άνω αποφάσεων και συγκεκριμένα:

Η πρώτη κατά της οριστικής ως προς τον τρίτο εναγόμενο «Σ.Φ.» 1678/1988 απόφασης και η δεύτερη κατά της 957/91 οριστικής και της στηριζόμενης σ' αυτή ως άνω προδικαστικής (1678/88) και ζητούν την εξαφάνισή τους, η μεν ενάγουσα προκειμένου να γίνει δεκτή η αγωγή της και κατά του τρίτου εναγομένου, η δε α' εναγομένη

προκειμένου ν' απορριφθεί η εναντίον της αγωγή.

II. Η κρινόμενη έφεση της ενάγουσας ασκήθηκε νομίμως κατά της 1678/1988 απόφασης, δοθέντος ότι εν μέρει οριστικές αποφάσεις κατά οποίων χωρεί έφεση ως προς την οριστική τους διάταξη είναι επί απλής ομοδικίας, όπως εδώ, οι αποφαινόμενες οριστικώς ως προς ένα ή κάποιους από τους ομοδίκους και μη οριστικώς ως προς τους λοιπούς (βλ. Σαμουήλ Η Έφεση 1986 παρ. 177 και εκεί παραπ.). Ασκήθηκε δε εμπροθέσμως εντός τριών ετών από της κατά την 21.11.1988 δημοσιεύσεώς της, εφόσον δεν προκύπτει από τα στοιχεία της οικογραφίας ότι έλαβε προηγουμένως χώρα επίδοσή της. Επομένως είναι τυπικά δεκτή κατά το μέρος μόνο που απευθύνεται κατά του γ' εναγομένου ως προς τον οποίο ζητεί την εξαφάνισή της και πρέπει να εξετασθεί στη συνέχεια ως προς το παραδεκτό και βάσιμο των λόγων της (άρθρ. 533 παρ. 1 ΚΠολΔ). Κατά το μέρος όμως που στρέφεται και κατά των λοιπών εναγομένων είναι απαράδεκτη και απορριπτέα, ως προς την πρώτη διότι έγινε τελικά δεκτή η κατ' αυτής αγωγή της και ως προς την δεύτερη διότι με την έφεσή της δεν επιδιώκει και ως προς αυτήν την εξαφάνισή της εκκαλουμένης απόφασης (βλ. Σαμουήλ παρ. 234). Επίσης η κρινόμενη έφεση της ηττηθείσας α' εναγομένης ασκήθηκε και αυτή νομίμως και εμπροθέσμως και πρέπει να γίνει τυπικά δεκτή και να εξετασθεί ως προς το παραδεκτό και βάσιμο των λόγων της. Με την ένδικη έφεσή η εκκαλούσα α' εναγομένη δηλώνει ότι παραιτείται από το δικόγραφο της από

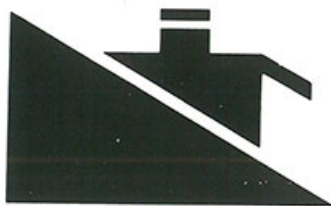
28.6.91 με αρ. καταθ. 976/4.7.91 προηγούμενης έφεσής της κατά της αυτής αποφάσεως.

Η παραίτηση αυτή είναι παραδεκτή και έχει ως αποτέλεσμα ότι η εν λόγω έφεση θεωρείται ότι δεν ασκήθηκε (βλ. Σαμουήλ σελ. 212). Πρέπει συνεπώς να καταργηθεί η δίκη ως προς αυτήν. Τέλος, η εκκαλούσα α' εναγομένη με το από 28.12.1991 ιδιαίτερο δικόγραφο που κατατέθηκε στη γραμματεία του δευτεροβαθμίου δικαστηρίου και αφού συντάχθηκε έκθεση κάτω από αυτό κοινοποιήθηκε στην εφεσίβλητη οκτώ ημέρες πριν από τη συζήτηση της εφέσεως, άσκησε πρόσθετους λόγους εφέσεως ως προς τα κεφάλαια των αποφάσεων που έχουν προσβληθεί με την έφεση και εκείνα που αναγκαστικά συνεχονται με αυτά. Οι πρόσθετοι αυτοί λόγοι εφέσεως ασκήθηκαν παραδεκτώς (άρθρ. 520 παρ. 2 ΚΠολΔ) και πρέπει να εξετασθούν περαιτέρω. Οι ως άνω έφεση της ενάγουσας και έφεση της α' εναγομένης μετά των προσθέτων λόγων εφέσεως αυτής πρέπει να ενωθούν και συνεκδικασθούν, διότι υπάγονται στην ίδια διαδικασία και κατά την κρίση του Δικαστηρίου διευκολύνεται η διεξαγωγή της δίκης (άρθρ. 246 ΚΠολΔ.).

III. Επί της εφέσεως της ενάγουσας

1. Με την αγωγή της κατ' ορθή εκτίμηση του περιεχομένου της, η ενάγουσα εκθέτει τα εξής: Δυνάμει συμβάσεως που καταρτίσθηκε μεταξύ αυτής και της α' εναγομένης, η οποία ενεργούσε ατομικώς (εμφανισθείσα ως πλοιοκτήτρια του πλοίου «Μ») η τελευταία της ανέ-

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

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

θεσε και αυτή ανέλαβε την εκτέλεση στο πλοίο αυτό των αναφερομένων επισκευαστικών εργασιών στις εγκαταστάσεις που διατηρεί εις Μπουσάν, Ν. Κορέας. Ότι με βάση την πιό πάνω συμφωνία τους αυτή κατά το χρονικό διάστημα από 29.3.1984 έως 10.4.1984 εκτέλεσε και παρέδωσε τις εργασίες αυτές στην άνω εναγομένη, δικαιουμένη να εισπράξει ως αμοιβή της το συνολικό ποσό 60.400 δολλαρίων ΗΠΑ. Ότι έναντι του ποσού αυτού η α' εναγομένη της κατέβαλε 12.000 δολλάρια ΗΠΑ και ότι κατόπιν νεώτερης συμφωνίας τους αναγνώρισε το προς αυτή χρέος της (από 48.400 δολλάρια ΗΠΑ) και συμφωνήθηκε να το καταβάλει μέχρι 10.10.1984, πράγμα που δεν έκανε. Ζήτησε δε να υποχρεωθεί να της καταβάλει το άνω ποσό βάσει της μεταξύ τους συμβάσεως έργου, την οποία η α' εναγομένη συνήψε ατομικώς εμφανισθείσα ως πλοιοκτήτρια του πλοίου, άλλως λόγω της ιδιότητάς της ως εφοπλιστριας αυτού και σε κάθε περίπτωση λόγω της μεταξύ τους συμβάσεως αναγνωρίσεως χρέους. Το ποσό αυτό ζήτησε να υποχρεωθούν να της καταβάλουν εις ολόκληρο με την α' και οι λοιποί εναγόμενοι.

Η β' (ως προς την οποία απορρίφθηκε η αγωγή και δεν εκκαλείται η απόφαση ως προς αυτήν) λόγω της ιδιότητάς της ως πλοιοκτήτριας του πλοίου κατά τον ως άνω χρόνο, άλλως λόγω του αδικαιολογήτου πλουτισμού και ακόμη επικουρικότερα λόγω της αδικοπραξίας σε βάρος της μέσω του νομίμου εκπροσώπου της γ' εναγομένου και ο τελευταίος αυτός διότι:

«Αμφότεραι αι λοιπαί των αντιδίκων αποτελούν μέσα και τρόπους ασκήσεως ναυτιλιακής δραστηριότητας υπ' αυτού, ανήκουν εις τούτον, συνεστήθησαν υπό τούτου και του παρενθέτου αυτού προσώπου

της συζύγου του και δι' αυτών των εταιριών φαντασμάτων ενεργεί διαλογισμών του ναυτιλιακάς επί κέρδει εργασίας. Όπισθεν των δύο πρώτων υποκρύπτεται αυτός, διοικών αυτές κατά το δοκούν και προς εξυπηρέτηση του ιδίου αυτού συμφέροντος ενεργεί αφανώς ναυτιλιακάς επί κέρδει εργασίας. Τα δε αποτελέσματά της κατά τ' ανωτέρω δραστηριότητας του ορώσι άπαντα εις το πρόσωπον αυτού, ο οποίος ενήργησε εδώ ως εφοπλιστής, άλλως ως πραγματικός οικονομικός φορέας εκάστης των λοιπών, άλλως ως όργανο εκάστης τούτων», Ως προς τα αναφερόμενα αυτά περιστατικά, επί των οποίων η ενάγουσα προσπαθεί να θεμελιώσει ευθύνη του γ' εναγομένου, πρέπει να λησθούν τα ακόλουθα:

Εφοπλιστής κατά την έννοια των άρθρων 105-106 του ΚΙΝΔ είναι αυτός που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του πλοίου, το οποίο ανήκει κατά κυριότητα σε άλλο πρόσωπο. Ο εφοπλιστής πρέπει να στηρίζεται και προϋποθέτει για την ύπαρξή του ότι στηρίζεται είτε σε κάποια έννομη σχέση εμπράγματος ή ενοχική μεταξύ αυτού και του κυρίου, είτε και στην άσκηση παράνομης νομής. Η νομική σχέση πάντως με την οποία ο εφοπλιστής εκμεταλλεύτηκε το πλοίο είναι αδιάφορη, αφού μπορεί απλώς να στηρίζεται σε μία πραγματική κατάσταση (βλ. Καμβύση, Ιδ Ν Δ άρθρ 105-106, σελ. 323 παρ. 4). Βασική ωστόσο προϋπόθεση του εφοπλισμού είναι ότι ο εφοπλιστής έχει τη βούληση ν' ασκήσει και ασκεί για λογαριασμό του τη ναυτιλιακή επιχείρηση που συγκροτεί το πλοίο και εκτός από την απόλαυση των κερδών επωμίζεται απεριόριστα και τον οικονομικό κίνδυνο από την εκμετάλλευσή του (βλ. Δελούκα, Ν Δικ παρ 72 επ). Σύμφωνα δε με το άρθρ. 105 ΚΙΝΔ ο εφοπλιστής ο-

φείλει να δηλώσει από κοινού με τον κύριο του πλοίου, ότι ο πρώτος θα εκμεταλλεύεται τούτο για δικό του λογαριασμό στη λιμενική αρχή του τόπου της νηολόγησης. Αλλά και αν δεν γίνει μια τέτοια δήλωση, από την έλλειψη της οποίας τεκμαίρεται ότι ο κύριος του πλοίου το εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό, δεν αποκλείεται η εναντίον του τεκμηρίου αυτού απόδειξη, ότι δηλαδή το πλοίο εκμεταλλεύεται πράγματι όχι ο φερόμενος ως πλοιοκτήτης, αλλά τρίτος έστω και αν δεν αναγγέλθηκε στη λιμενική αρχή, ο οποίος στην περίπτωση αυτή είναι ο εφοπλιστής (ΑΠ 193/1976 ΕΝΔ 4.414, ΕΑ 8734/1986 ΕΝΔ 15.171). Συνήθως μορφή εξάλλου ναυτιλιακής επιχειρηματικής δραστηριότητας, είναι κι εκείνη που ο επιχειρηματίας (φυσικό ή νομικό πρόσωπο), μη θέλοντας να διακινδυνεύσει απεριόριστα κεφάλαια συνιστά — σπουδαίως και όχι εικονικώς — με άλλα πρόσωπα μία ή περισσότερες εταιρίες ανώνυμες ή περιορισμένης ευθύνης στην αλλοδαπή ή ημεδαπή, οι οποίες αγοράζουν ένα ή περισσότερα πλοία και τα εκμεταλλεύονται για δικό τους λογαριασμό είτε άμεσα (προσωπικά) είτε με ανάθεση της διαχείρισης των πλοίων τους σε άλλη εταιρία που προϋπάρχει ή ιδρύεται για το λόγο αυτό και ενεργεί για λογαριασμό τους.

Τον έλεγχο της πλοιοκτήτριας αλλά κατά κανόνα και της διαχειρίστριας των πλοίων διατηρεί το ίδιο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που συμμετέχει συνήθως και στη διοίκησή τους και το οποίο έτσι κερδοσκοπεί έμμεσα ως κύριος μέτοχος με την απόληψη των κερδών και την οικονομική ανάπτυξη της πλοιοκτήτριας. Η παραπάνω όμως επιχειρηματική δράση, που δεν είναι παράνομη ή αθέμιτη, δεν προσ-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

δίδει καθεαυτή την ιδιότητα και τις έννομες συνέπειες του εφοπλιστή με την παραπάνω έννοια στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο - επιχειρηματία, που όντας συνάμα και ο κύριος μέτοχος, ελέγχει ή διοικεί την πλοιοκτήτρια ή και την διαχειρίστρια για λογαριασμό των εταιριών αυτών και στην περίπτωση αυτή ό,τι ακριβώς δεν θέλει να έχει και δεν έχει είναι η βούληση της εκμετάλλευσης του πλοίου (άμεσα) για λογαριασμό του. Αλλιώς βέβαια έχει το ζήτημα αν αποδειχθεί, ότι οι παραπάνω εταιρίες είναι εικονικές ή ότι δεν έχουν αναπτύξει συναλλακτική οργάνωση και δράση και ότι στην πραγματικότητα τη νομή του πλοίου και τη ναυτιλιακή επιχείρησή τους ασκεί ο επιχειρηματίας για λογαριασμό του, πράγμα που θα συμβαίνει ιδία αν συμβάλλεται στο δικό του όνομα και αναλαμβάνει αυτός προσωπικά και απεριόριστα τον επιχειρηματικό κίνδυνο (Ε. Πειρ. 160/1988 ΕΝΔ 17.514 επ).

Εξάλλου, δικαιοπραξία με παρένθετο πρόσωπο υπάρχει όταν επιθυμεί κάποιος να καταρτίσει ορισμένη δικαιοπραξία χωρίς να εμφανισθεί ο ίδιος και κάνει αυτό με άλλο πρόσωπο, το οποίο ενεργεί στο δικό του όνομα (δηλαδή όχι ως άμεσος αντιπρόσωπος), αλλά για λογαριασμό εκείνου που δεν εμφανίστηκε.

Η μεταξύ τρίτου και παρενθέτου προσώπου καταρτισθείσα δικαιοπραξία είναι σοβαρή και όχι εικονική, έστω και αν ο τρίτος γνωρίζει ότι αντισυμβαλλόμενός του ενεργεί ως παρένθετο πρόσωπο. Τα αποτελέσματα από τη δικαιοπραξία επέρχονται όπως και στην έμμεση αντιπροσώπευση στο πρόσωπο του εμφανισθέντος (αχυράνθρωπος), αυτός δε υποχρεούται ενοχικώς να μεταβιβάσει αυτά που απέκτησε στον μη εμφανισθέντα για λογαριασμό του οποίου ενήργησε. Ο τρίτος δεν μπορεί να στραφεί κατά του μη εμφανισθέντος (εκτός των περιπτώσεων των αρθρ. 72 και 982 Κ.ΠολΔ). Αν ο τρίτος έχει κατά του «κρυπτομένου» εντολέα αγωγή από τα άρθρ. 904 ή 919 ΑΚ θα κριθεί από το κατά πόσο συντρέχουν στη συγκεκριμένη περίπτωση οι όροι των διατάξεων αυτών (βλ. Γεωργ-Σταθ ΑΚ 138-139 αρ. 16 και εκεί παραπ). Στην προκειμένη περίπτωση η ενάγουσα δεν

εκθέτει ότι οι α' και β' εναγόμενες εταιρίες είναι εικονικές, χωρίς συναλλακτική οργάνωση και δράση και ότι τη ναυτιλιακή επιχείρηση άσκησε εδώ ο γ' εναγόμενος για λογαριασμό του, συμβληθείς στο δικό του όνομα για τις επισκευές του πλοίου με την ενάγουσα, αναλαμβάνοντας έτσι αυτός προσωπικά την ευθύνη έναντι αυτής. Δεν γίνεται επίσης επίκληση ότι ο πλοίαρχος του πλοίου ή άλλα όργανα των άνω εταιριών συνεβλήθησαν με την ενάγουσα για λογαριασμό του. Συνεπώς δεν μπορεί να γίνει λόγος περί εφοπλισμού (βλ. Ρόκα, Ν Δικ., σελίς 165) και περί ευθύνης του εν λόγω εναγομένου έναντι της ενάγουσας, εφόσον δεν τους συνδέει κάποιος συμβατικός δεσμός, ούτε υπάρχει άλλος νόμιμος λόγος από τον οποίο να απορρέει υποχρέωση αυτού προς καταβολή της εργολαβικής αμοιβής για την επισκευή του πλοίου; Μόνη εξάλλου η ιδιότητα του τρίτου εναγομένου ως εκπροσώπου και διευθυντή αλλά και μετόχου των εταιριών αυτών, δεν αποδεικνύει ούτε και προϋποθέτει αναγκαιώς, σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, ότι είναι εφοπλιστής ή συνεφοπλιστής του παραπάνω πλοίου.

Κατ' ακολουθίαν, η εκκαλούμενη απόφαση που δέχθηκε τα ίδια και απέρριψε την αγωγή ως προς την άνω βάση της, ορθά εφάρμοσε τον νόμο και δεν έσφαλε και συνεπώς πρέπει ν' απορριφθεί ως αβάσιμος ο περί του αντιθέτου πρώτος λόγος εφέσεως της ενάγουσας.

2. Ως προς τη β' βάση της αγωγής (περί αδικοπραξίας): Προς θεμελίωση της βάσης αυτής η ενάγουσα εκθέτει ειδικότερα τα εξής: «ο γ' εναγόμενος προς τον σκοπόν όπως περιποιήσει εις εαυτόν, άλλως εις εαυτόν ως οικονομικόν φορέα της δευτέρας, άλλως εις την δευτέραν παράνομον περιουσιακόν όφελος, ενεφάνισεν ούτος και κατ' εντολήν του τα λοιπά

Κατ' ακολουθίαν, η εκκαλούμενη απόφαση που δέχθηκε τα ίδια και απέρριψε την αγωγή ως προς την άνω βάση της, ορθά εφάρμοσε τον νόμο και δεν έσφαλε και συνεπώς πρέπει ν' απορριφθεί ως αβάσιμος ο περί του αντιθέτου πρώτος λόγος εφέσεως της ενάγουσας.

2. Ως προς τη β' βάση της αγωγής (περί αδικοπραξίας): Προς θε-

μελίωση της βάσης αυτής η ενάγουσα εκθέτει ειδικότερα τα εξής: «ο γ' εναγόμενος προς τον σκοπόν όπως περιποιήσει εις εαυτόν, άλλως εις εαυτόν ως οικονομικόν φορέα της δευτέρας, άλλως εις την δευτέραν παράνομον περιουσιακόν όφελος, ενεφάνισεν ούτος και κατ' εντολήν του τα λοιπά όργανα της πρώτης ως πλοιοκτήτρια του πλοίου την πρώτη την στερημένη οιοδήποτε περιουσιακού στοιχείου και δι' εγγράφων δηλώσεων των πλέον αρμοδίων οργάνων των την έπεισαν ότι η πρώτη ήτο πλοιοκτήτρια του πλοίου. Τέλος δι' απατηλών ενεργειών ενίσχυσαν την δημιουργηθείσαν πεποίθηση μέχρι του μηνός Μαΐου 1984, ότε ο τρίτος δια της δευτέρας, άλλως η δευτέρα δια τούτου προέβει εις την πώλησιν του πλοίου. Από της πώλησεως... διέκοψε η πρώτη πάσαν μετ' αυτής επαφήν και ο τρίτος ως εκπρόσωπος αμφοτέρων εις την δίκην προς λήψη ασφαλιστικών μέτρων προέβαλε το πρώτον την επί του πλοίου κυριότητα της δευτέρας και ότι η πρώτη ενήργει για λογαριασμό της δευτέρας εις τας μεθ' ημών συναλλαγάς της. Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω ενεργειών του τρίτου... η εταιρία ημών μη γνωρίζουσα ότι η δευτέρα ήτο κυρία του πλοίου και μη αντιδράσασα εγκαίρως προς τη πωλήσεώς του υπέστη την εκ 48.400 δολλαρίων ΗΠΑ ζημίαν. Άλλως τα εκτιθέμενα πραγματικά περιστατικά συνιστούν τη μορφή της απατηλής προκλήσεως βλάβης. Άλλως ο τρίτος ενόψει των άνω ιδιοτήτων του έδει ως νόμιμος εκπρόσωπος της δευτέρας να καταβάλει εις την πρώτη το εκ δολλαρίων ΗΠΑ 48.400 υπόλοιπο και περαιτέρω ως εκπρόσωπος της πρώτης έδει να καταβάλει εις εμέ (ενάγουσα) το άνω ποσό. Η υπό τούτου εκ προθέσεως μη ενέργεια δια την υπό την πρώτη είσπραξη του άνω ποσού εκ της δευτέρας ή και άλλως η δι' ενεργείας τούτου είσπραξη του ποσού υπό της πρώτης και μη καταβολή τούτου εις εμέ, αλλ' εξαφάνισις του ληφθέντος ποσού, συνιστά απόκρυψιν και ματαίωσιν της ικανοποιήσεως της απαιτήσεώς μου».

Με βάση το ιστορικό αυτό ζητεί να υποχρεωθεί ο εναγόμενος να της καταβάλει ως αποζημίωσή της το άνω ποσό 48.400 δολλαρίων ΗΠΑ.

Για τη βάση αυτή της αγωγής πρέπει να ληφθούν τα εξής:

Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 287, 298 και 914 του ΑΚ συνάγεται ότι για την ύπαρξη υποχρέωσης προς αποζημίωση από αδικοπραξία, που συντρέχει και στην περίπτωση παράβασης ποινικής διατάξεως η οποία έχει τεθεί όχι μόνο για προστασία του γενικού αλλά και του ατομικού συμφέροντος (ΕΑ 3467/1989 ΝΟΒ 37.1246) απαιτείται αφενός μεν υπαίτια (από δόλο ή αμέλεια) παράνομη συμπεριφορά του δράστη που συνίσταται σε θετική πράξη ή σε παράλειψη και προσβάλλει αλλότριο δικαίωμα ή συμφέρον προστατευόμενο από το νόμο, αφετέρου δε αντικειμενικός αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της παράνομης πράξης ή της παράλειψης και της επεληθούσας ζημίας. Για τη θεμελίωση δε αξίωσης προς αποζημίωση από το άρθρο 914 ΑΚ πρέπει να εκτίθενται με πληρότητα και σαφήνεια στην αγωγή εκτός από τις λοιπές προϋποθέσεις και συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά, τα οποία θεμελιώνουν την υπαιτιότητα του δράστη με τη μορφή του δόλου ή της αμέλειας, διότι δεν αρκεί η μνεία ότι από την παράνομη ενέργεια του εναγομένου προήλθε η ζημία 6ΑΠ 554,302.33/1979, ΑΠ 156/1978 ΝΟΒ 27 σελ. 1596, 1203, 958 και 34). Η αποζημίωση εξάλλου περιλαμβάνει τη διαφορά ανάμεσα στην τωρινή περιουσιακή κατάσταση αυτού που ζημιώθηκε και σε εκείνη στην οποία θα βρισκόταν αν το γεγονός που έφερε τη ζημία δεν είχε συμβεί. Η ζημία και το ύψος της είναι στοιχεία της βάσεως της αγωγής (ΑΠ 768/1985 ΝΟΒ 34.671) και πρέπει να περιέχονται σ' αυτή. Διαφορετικά υφίσταται αοριστία και για τον λόγο αυτό απορρίπτεται η αγωγή (βλ. Ε. Πειρ. 1614/1991). Ενόψει τούτων και του ως άνω ιστορικού της αγωγής, αυτή είναι αόριστη και ανεπίδεκτη δικαστικής εκτιμήσεως ως προς τις επικαλούμενες πράξεις της απάτης και της απατηλής πρόκλησης βλάβης. Συγκεκριμένα, η ενάγουσα δεν μνημονεύει πότε, με ποιό τρόπο και δια ποιων οργάνων της πρώτης εναγομένης προέβη ο τρίτος εναγόμενος στις επικαλούμενες ψευδείς παραστάσεις και το κυριότερο αν εξαιτίας αυτών πείσθηκε η ενάγου-

σα και κατάρτισε την μετά της πρώτης εναγομένης σύμβαση. Ωσαύτως δεν εκτίθεται αν υπάρχει πρόσφορη αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του ζημιολογικού γεγονότος (παραστάσεως) και της ζημίας, δηλαδή της μη ικανοποίησής της από την πρώτη εναγομένη, αναφερομένου απλώς ότι η ζημία επήλθε εκ του ότι η τελευταία δεν είναι κυρία του πλοίου, ώστε να ικανοποιηθεί απ' αυτό. Εξάλλου δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια η ζημία που υπέστη η ενάγουσα από την κατάρτιση της συμβάσεως συνεπεία των απατηλών παραστάσεων.

Για τον προσδιορισμό αυτής θα έπρεπε να καθορίζεται τι θα είχε η ενάγουσα αν έλειπε το ζημιολογικό γεγονός, αν δηλαδή δεν είχε δείξει τη συμπεριφορά που έδειξε ο γ' εναγόμενος και δεν είχε καταρτιστεί η έγκυρη αυτή σύμβαση, εις εκτέλεση της οποίας μάλιστα έλαβε μέρος της δικαιουμένης αμοιβής της. Τέλος, υπό τα εκτιθέμενα πιά πάνω περιστατικά δεν είναι κατά νόμο δυνατό να στοιχειοθετηθεί αδικοπραξία σε βάρος του εν λόγω εναγομένου (με τη μορφή της καταδολίευσης δανειστή) δοθέντος ότι δεν υπάρχει υποχρέωση αυτού έναντι της πρώτης εναγομένης να της καταβάλει το πιά πάνω ποσό, αλλά ούτε και να ενεργήσει ο ίδιος προς είσπραξη αυτού από τη δεύτερη εναγομένη. Ούτε ακόμη, σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν, είναι αυτός οφειλέτης του πιά πάνω ποσού στην ενάγουσα, έτσι ώστε η απόκρυψή του με οποιοδήποτε τρόπο να συνιστά καταδολίευση της τελευταίας. Κατ' ακολουθίαν, η εκκαλούμενη απόφαση που δέχθηκε τα ίδια και απέρριψε ως αόριστη την επί της απάτης στηριζόμενη επικουρική βάση της αγωγής και ως μη νόμιμη της επί της καταδολίευσεως δανειστών όμοια βάση αυτής, ορθά εκτίμησε το περιεχόμενο της αγωγής και εφάρμοσε το νόμο και δεν έσφαλε. Επομένως, πρέπει ν' απορριφθεί ως αβάσιμος ο περί του αντιθέτου δεύτερος λόγος εφέσεως και στο σύνολό της αυτή.

Η δικαστική δαπάνη όμως του παρόντος βαθμού μεταξύ της εκκαλούσας και του εφεσιβλήτου Σ.Φ. (καθώς και των εφεσιβλήτων εταιριών οι οποίες παρέστησαν προς απόκρουση της κατ' αυτών απαρά-

δεκτης έφεσης) πρέπει να συμψηφισθεί, λόγω εύλογης κατά την κρίση του Δικαστηρίου αμβιβολίας της εκκαλούσας ως προς την έκβαση της δίκης (άρθρ. 179, 183 ΚΠολΔ.).

IV. Επί της εφέσεως της πρώτης εναγομένης και των προσθέτων λόγων εφέσεως αυτής:

1. Σύμφωνα με τα ως άνω εκτιθέμενα η αγωγή αφορά διαφορά από διεθνή συναλλαγή και παραδεκτώς ασκήθηκε ενώπιον του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου, το οποίο είχε δικαιοδοσία και αρμοδιότητα ως εκ του τόπου (Πειραιάς) που η εκκαλούσα εναγομένη κατά το χρόνο ασκήσεως της αγωγής είχε την πραγματική της έδρα, δηλαδή το κέντρο των επαγγελματικών της δραστηριοτήτων, όπου ασκείτο και η διοίκησή της (άρθρ. 3 παρ. 1 25 παρ. 2 ΚΠολΔ.). Το τελευταίο αποδείχθηκε πλήρως τόσο από τα νομίμως προσκομιζόμενα από τους διάδικους έγγραφα, όσο και από τη σαφή και πειστική κατάθεση του μάρτυρα της ενάγουσας Ι.Μ. (η α' εναγομένη δεν εξέτασε επί του θέματος αυτού μάρτυρα βλ. τα νομίμως προσκομιζόμενα από 20.9.88 πρακτικά συνεδριάσεως του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου).

Ανεξάρτητα όμως απ' αυτό, στην προκειμένη περίπτωση συντρέχει και η κατ' άρθρο 37 ΚΠολΔ δωσικία της προσωπικής ταυτότητας του δικαίου, δοθέντος ότι η αγωγή στρέφεται και κατά του Σ.Φ., κατοίκου Πειραιώς. Κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως η αρμοδιότητα του δικαστηρίου επί παθητικής ομοδικίας κρίνεται από τα ιστορούμενα στην αγωγή πραγματικά περιστατικά, ανεξάρτητα από την επιτυχή απόδειξη αυτών, εκτός αν ο εκκαλών συμπεριέλαβε εν γνώσει ψευδώς στην αγωγή και τον έτερο εναγόμενο (εδώ τον τρίτο) για τη δημιουργία δωσικίας προς καταστράγγηση της παραπάνω διάταξης, πράγμα όμως που δεν ισχυρίζεται η εκκαλούσα εναγομένη (βλ. Σταυρόπουλου, Ερμ. ΚΠολΔ άρθρ 37 παρ. 2, 4, ΕΑ 4819/1978 Εδ 19.722). Κατ' ακολουθίαν, η εκκαλούμενη απόφαση που δέχθηκε τα ίδια ως προς τη δικαιοδοσία και αρμοδιότητα του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου προς εκδίκαση της κατά της α' εναγομένης αγωγής, ορθά ε-

κτίμησε τις αποδείξεις και εφάρμοσε το νόμο και δεν έσφαλε, γι' αυτό πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο περί του αντιθέτου πρώτος λόγος εφέσεως.

2. Από τις καταθέσεις των εξετασθέντων μαρτύρων, οι οποίες περιέχονται στη με αριθμό 274/1990 Εισηγητική Έκθεση του Εισηγητή Δικαστή, που ορίστηκε με την με αριθμό 1678/1988 απόφαση - πράξη του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου, όσο και από τις καταθέσεις των μαρτύρων, οι οποίες περιέχονται στα πρακτικά συνεδριάσεως της 20.9.1988 και 19.3.1991 του ιδίου δικαστηρίου (η μη περατωθείσα κατάθεση του ενός εκ των μαρτύρων λαμβάνεται υπόψη μόνο για την συναγωγή δικαστικών τεκμηρίων ΑΠ 1059/1982 ΕΛΛΔνη 24,214), καθώς και από τα έγγραφα τα οποία επικαλούνται και νόμιμα προσκομίζουν οι διάδικοι, αποδείχθηκαν, κατά τη κρίση του Δικαστηρίου, τα εξής: Ύστερα από σύμβαση, η οποία καταρτίστηκε το μήνα Μάρτιο του έτους 1984 μεταξύ της ενάγουσας, η οποία διατηρούσε στο Μπουσάν, Ν. Κορέας εγκαταστάσεις επισκευών πλοίων και της α' εναγομένης, η τελευταία, η οποία ενεργούσε ατομικώς, εμφανισθείσα ως πλοιοκτήτρια του με ελληνική σημαία πλοίου «Μ», ανέθεσε στην ενάγουσα τη διενέργεια επισκευαστικών εργασιών επί του παραπάνω πλοίου. Ο ισχυρισμός της α' εναγομένης ότι κατά την κατάρτιση της εν λόγω συμβάσεως αυτή ενεργούσε ως πράκτωρ και διαχειρίστρια και για λογαριασμό της εναγομένης εταιρείας Μ (ως προς την οποία απορρίφθηκε η αγωγή), δεν αποδείχτηκε ουσιαστικά βάσιμος.

Την κρίση του αυτή στηρίζει το Δικαστήριο στη σαφή και πειστική

κατάθεση του μάρτυρα Ι.Μ. (που εξετάστηκε με επιμέλεια της ενάγουσας) και η οποία δεν αναιρείται από τα υπόλοιπα αποδεικτικά στοιχεία. Η κρίση αυτή του Δικαστηρίου εξάλλου ενισχύεται μεταξύ άλλων και από τα εξής αποδειχθέντα: α) Όλα τα προσκομιζόμενα τέλεξ αντηλλάγησαν μεταξύ της ενάγουσας και της α' εναγομένης. β) Στα τέλεξ αυτά η α' εναγομένη δεν αρνείτο την οφειλή, ούτε και αμφισβητούσε ότι αυτή συνηλλάγη ατομικώς.

γ) Στην από 10.4.1984 έγγραφη συμφωνία (βλέπε αυτή), που υπέγραψε για λογαριασμό της α' εναγομένης ο αρχιμηχανικός της Γ.Κ. και για λογαριασμό της ενάγουσας ο γεν. διευθυντής της Ι.Κ. η οποία καταρτίστηκε μετά το πέρας των επισκευών του πλοίου, όχι μόνο δεν αναφέρεται πουθενά ότι αυτή (α' εναγομένη) ενεργεί για λογαριασμό κάποιου άλλου, αλλά και υπόσχεται να εξοφλήσει η ίδια το πίο κάτω αναφερόμενο ποσό, το οποίο οφείλετο για τις επισκευές αυτές.

δ) Η εντολή για το δεξαμενισμό του πλοίου δόθηκε από την α' εναγομένη (βλ. το από 16.3.1984 σχετικό τέλεξ). ε) το από 10.6.84 «Τιμολόγιο δια επισκευάς του πλοίο «Μ» στο οποίο αναφέρονται οι εργασίες που εκτελέστηκαν και η αξία τους και ο με ίδια ημερομηνία «Λογαριασμός επισκευαστικών εργασιών στο πλοίο - α/π «Μ» (βλέπε τα έγγραφα αυτά) έχουν υπογραφεί από τον Γ.Κ. για λογαριασμό της α' εναγομένης, ο οποίος και ενέκρινε τόσο τις εργασίες που εκτελέστηκαν όσο και την αξία αυτών. στ) Το από 9.4.1984 έγγραφο («επιβεβαίωσης περατώσεως εργασίας δια πλοίο «Μ» και το από 10.4.1984 έγγραφο («βεβαίωση εργασιών») με τα οποία επιβεβαιώνεται ότι η ενάγουσα εκτέλεσε τις πίο κάτω εργασίες, υπογράφηκαν πάλι από τον Γ.Κ.

με την ιδιότητα του εκπροσώπου των πλοιοκτητών (βλέπε τα έγγραφα αυτά). ζ) Η ιδιότητα του Γ.Κ. ως εκπροσώπου της α' εναγομένης, προκύπτει και από την εγχειρισθείσα απ' αυτόν στην ενάγουσα «κάρτα» του, η οποία αναφέρει την επωνυμία της α' εναγομένης και στην οποία ανέγραψε μάλιστα αυτός ιδιοχείρως δίπλα στην επωνυμία της και το όνομα του πλοίου «Μ» (βλ. αυτήν). Η εκκαλούσα προς απόδειξη της ενστάσεως αυτής, ότι κατά την κατάρτιση της πίο πάνω συμβάσεως ενήργησε ως πράκτωρ και διαχειρίστρια του πλοίο της πλοιοκτήτριας β' εναγομένης, επικαλείται και προσκομίζει σε νόμιμη μετάφραση από την Αγγλική και Ελληνική το από 15.3.1984 τέλεξ αυτής προς την εις Μπουσάν Ν. Κορέας εταιρία «Η.» αντιπρόσωπο όπως ισχυρίζεται της ενάγουσας εκεί.

Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της με το τέλεξ αυτό κατέστησε εξαρχής γνωστό στην ενάγουσα ότι ενεργούσε στη συγκεκριμένη περίπτωση ως άμεση αντιπρόσωπος της πλοιοκτήτριας του πλοίου «Μ» και ότι ενόψει της δηλώσεώς της αυτής δεν ήταν αναγκαία η επανάληψη της ίδιας ιδιότητας στα μεταγενεστέρως αποσταλέντα στην ενάγουσα τέλεξ ή τη σύμβαση ή τα λοιπά έγγραφα που μνημονεύθηκαν. Στο επικαλούμενο από 15.3.1984 με αρ. 6854 τέλεξ αναγράφεται συγκεκριμένα «we are owners managers of above vessel» που κατά τη μετάφραση στην Ελληνική από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της εκκαλούσας σημαίνει «είμαστε οι διαχειριστές των πλοιοκτητών του πίο πάνω πλοίου». Το ίδιο τέλεξ προσκομίζεται και από την ενάγουσα σε νόμιμη μετάφραση του κειμένου του από το αρμόδιο τμήμα του Υπ. Εξωτερικών (από



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

30.5.88), σύμφωνα με την οποία η υπό πάνω παρατιθέμενη στην Αγγλική φράση αποδίδεται στην Ελληνική ως εξής «είμεθα πλοιοκτήται διαχειρισταί του ανωτέρω πλοίου». Η τελευταία (πειστικότερη) μετάφραση οφείλεται στην έλλειψη αποστροφού μετά τη λέξη owners (owners' Managers) κατά την επιλογή της Σαξωνικής γενικής πτώσης (βλ. περί αυτής το νομίμως προσκομιζόμενο από την ενάγουσα απόσπασμα (παρ 187,190) του βιβλίου Peculiarities in English του John Millington - Ward σε νόμιμη μετάφραση του Υπ. Εξωτερικών). Ανεξάρτητα όμως από αυτή ή εκείνη την έννοια της αναφερόμενης φράσης, το πιο πάνω τέλεξ με το συγκεκριμένο περιεχόμενο δεν απεστάλη από την εκκαλούσα στην ενάγουσα, αλλά στην εταιρία «Η.», η οποία δεν αποδείχθηκε ότι ενεργούσε εδώ ως αντιπρόσωπος της ενάγουσας. Επί του θέματος αυτού ο εξετασθείς μάρτυρας Ι.Μ. κατέθεσε τα εξής: «Η» είναι ένα ναυτιλιακό πρακτορείο στο Μπουσάν της Κορέας, το οποίο αναλαμβάνει την πρακτορέυση των πλοίων που πάνε στο λιμάνι αυτό και αυτοί οι πράκτορες αντιπροσωπεύουν τους πλοιοκτήτες του πλοίου και ενεργούν για τα συμφέροντα του πλοίου. Αυτή δε η εταιρία η Hyorsung απ' ότι ξέρω δεν έχει καμία σχέση με την ενάγουσα, διότι είναι ένα πρακτορείο που υπάρχει σε όλα σχεδόν τα λιμάνια της Κορέας». Η κατάθεση αυτή του εν λόγω μάρτυρα δεν αντικρούεται από τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία. Αντίθετα ενισχύεται από τα εξής: 1) με το από 15.3.84 αρ. 1704 τέλεξ προς την εκκαλούσα της αντιπροσώπου της ενάγουσας στην Ελλάδα «Η.Α.», η τελευταία πληροφο-

ρεί την πρώτη ότι «μπορεί να επικοινωνήσει (για τη διεκπεραίωση της υποθέσεώς της προς δεξαμενισμό του πλοίου στα ναυπηγεία της ενάγουσας) με τα ακόλουθα γραφεία πρακτόρων, α).... «Η.» Shipping Corp. 2) Με το από 16.3.84 αρ. 6857 απαντητικό τέλεξ της προς την άνω «Η.Α.» η εκκαλούσα επιβεβαιώνει την εντολή για δεξαμενισμό του πλοίου. 3) Προηγούμενως είχε στείλει το αναφερθέν από 15.3.1984 με αρ. 6854 τέλεξ στην υποδειχθείσα σ' αυτήν πράκτορα «Η.» με το οποίο της γνωστοποιεί ότι προτίθεται να φέρει προς δεξαμενισμό το πλοίο στις εγκαταστάσεις της ενάγουσας και ζητεί από αυτή να της δώσει προτιμολόγιο.

4) Με το από 16.3.84 τέλεξ ή «Η.» της απαντά ότι θα παρακολουθήσει το δεξαμενισμό του πλοίου και δίνει προτιμολόγιο, ενώ παραθέτει και τα ποσά της αμοιβής της για τις δικές της υπηρεσίες. Απ' αυτά συνάγεται ότι η «Η» είναι διάφορη από την ενάγουσα, έχει διαφορετικό αντικείμενο και απασχόληση και συνεβλήθη με την εκκαλούσα προκειμένου να παράσχει σ' αυτή τις αναφερθείσες υπηρεσίες της. Έτσι η εκκαλούσα συνηλλάγη ατομικώς, δηλαδή για λογαριασμό της με την ενάγουσα για την επίσκευή του πλοίου και ευθύνεται προσωπικώς η ίδια για την καταβολή σ' αυτή της συμφωνηθείσας αμοιβής από τη μεταξύ τους καταρτισθείσα σύμβαση έργου. Με τα δεδομένα αυτά, δεν μπορεί να γίνει λόγος ούτε περί σιωπηράς αντιπροσώπευσης της β' εναγομένης στην κατάρτιση της επίδικης σύμβασης, διότι τοιαύτη δεν συνάγεται από τις περιστάσεις, που είναι εδώ

οι άνω αναφερθείσες, οι οποίες αντίθετα ευθέως οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η εκκαλούσα συνηλλάγη για λογαριασμό της. Κατ' ακολουθίαν, η εκκαλούμενη απόφαση που δέχθηκε τα ίδια και απέρριψε την σχετική ένσταση της εκκαλούσας, ορθά εκτίμησε τις αποδείξεις και δεν έσφαλε και συνεπώς πρέπει ν' απορριφθεί ως αβάσιμος ο περί του αντιθέτου δεύτερος λόγος εφέσεως, κατά το α' αυτού σκέλος. Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί, ότι με την συνεκκαλουμένη 1678/88 απόφαση τάχθηκε συνεπυγμένα μεν πλήν σαφώς το προσήκον θέμα αποδείξεως επί των ως άνω βάσεων της αγωγής (ότι δηλαδή η εκκαλούσα συνηλλάγη ατομικώς και για λογαριασμό της με την ενάγουσα, άλλως ως εφοπλίστρια του πλοίου). Και ότι η εκκαλουμένη οριστική (957/91) απόφαση δέχθηκε την αγωγή κατά την ως άνω κυρία βάση της (βλ. τα αναγραφόμενα σ' αυτή ότι η α' εναγομένη «ενεργούσα ατομικώς ανέθεσε στην ενάγουσα τη διενέργεια των επσκευαστικών εργασιών του πλοίου»). Η σκέψη αυτή επαρκώς στηρίζει το διατακτικό της και είναι άνευ εννόμου επιρροής το πλεοναστικώς αναφερόμενο ότι ήταν και εφοπλίστρια του πλοίου. Επομένως, οι πρόσθετοι λόγοι εφέσεως με τους οποίους παραπονείται η εκκαλούσα ότι εσφαλμένα, α) τάχθηκε θέμα αποδείξεως επί της άνω επικουρικής βάσεως της αγωγής, παρά την αοριστία αυτής, διότι δεν διευκρινιζόταν για λογαριασμό ποίου εκμεταλλευόταν το πλοίο και β) έγινε δεκτό από την εκκαλουμένη οριστική ότι αποδείχθηκε η ιδιότητα αυτής ως εφοπλίστριας, στηρίζονται επί εσφαλμένης προϋποθέσεως και πρέπει ν' απορριφθούν.

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

3. Τέλος αποδείχθηκε, ότι έναντι του εκ δολλαρίων ΗΠΑ 60.400 συνολικού ύψους της αμοιβής για τις επισκευαστικές εργασίες του πλοίου (η εκκαλούσα δεν παραπονείται ούτε για το είδος και την ποσότητα αυτών, ούτε για το ύψος της αμοιβής) η τελευταία κατέβαλε στην ενάγουσα ποσό 12.000 δολλαρίων ΗΠΑ. Ύστερα δε από νεώτερη συμφωνία της μ' αυτή, την οποία επίσης κατάρτισε ατομικώς και για λογαριασμό της την 10.4.1984, ανέλαβε την υποχρέωση να καταβάλει στην ενάγουσα το οφειλόμενο υπόλοιπο (48.400 δολλ. ΗΠΑ) μέχρι 10.10.1984, πράγμα που δεν έκανε. Κατά την διάρκεια του έτους 1985 αναγνώρισε το πίο πάνω χρέος της προς την ενάγουσα και της υποσχέθηκε ότι θα το εξοφλήσει. Η αναγνώριση αυτή έλαβε χώρα με διάφορα τέλεξ

της εκκαλούσας, των οποίων δεν αμφισβητείται η γνησιότητα, στα οποία αυτή, αφού επιβεβαιώνει την παραπάνω οφειλή της, υπόσχεται την εξόφλησή της. Συγκεκριμένα απέστειλε στην ενάγουσα:

1) Το από 10.5.1985 τέλεξ με το οποίο την διαβεβαιώνει ότι η πληρωμή του οφειλόμενου ποσού θα γίνει οριστικά στο τέλος Μαΐου 1985. 2) Το από 22.5.1985 τέλεξ με το οποίο επιβεβαιώνει το περιεχόμενο του προηγούμενου με την προσθήκη, ότι θα επανέλθει με τα στοιχεία του σχετικού εμβάσματός της. Και 3) το από 4.6.1985 τέλεξ με το οποίο την διαβεβαιώνει ότι θα επανέλθει σύντομα διότι λόγω των εκλογών πολλές Τράπεζες είχαν αργίες (βλ. τα πίο πάνω τέλεξ). Ενόψει της αιτιώδους αυτής αναγνώρισης χρέους είναι βάσιμη η περί διακοπής της παραγραφής αν-

τένσταση της ενάγουσας και απορριπτά η σχετική περί παραγραφής της ένδικης αξίωσης ένσταση της εκκαλούσας εναγομένης. Κατ' ακολουθίαν, η εκκαλουμένη απόφαση που δέχθηκε τα ίδια, ορθά εφάρμοσε το νόμο και εκτίμησε τις αποδείξεις και συνεπώς πρέπει ν' απορριφθεί ως αβάσιμος ο περί του αντιθέτου δεύτερος λόγος εφέσεως, κατά το β' αυτού σκέλος και στο σύνολό της η κρινόμενη έφεση μετά των προσθέτων λόγων εφέσεως. Η μεταξύ των διαδίκων όμως δικαστική δαπάνη του παρόντος βαθμού πρέπει να συμψηφισθεί, λόγω εύλογης κατά την κρίση του Δικαστηρίου αμφιβολίας της εκκαλούσας ως προς την έκβαση της δίκης (άρθρ. 179, 183 ΚΠολΔ.).

Σημ. Συντ.: Επιμέλεια της στήλης «Νομικά Θέματα» από τον Δικηγόρο κ. Νίκο Γ. Γερασίμου.

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

CONTACT:



★ (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56 Pandan Road, Singapore 2260
Tel: 2684338/2658933 (10 Lines) - Fax: 2684432
Tel: 39502/35652 (HOMSEA RS) - Cables: HELLENSEAS
AOH Tel: 7766585 Capt J. Goros
5641459 Steven Sim
4591586 Anthony Fong

★ (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 2101, Centre Mark Bldg
287-299 Queen's Road Central - Hong Kong
Tel: (852)-5422688 - Fax: (852)-5422788
Tlx: 71219 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/HONGKONG
AOH Tel: 5660027 (Capt. Peter) - 5663218 (Capt. Pau)
W. K. Kwok: 3488112 (Res)/90818161 (Mobile)

★ (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 1101/2 Lawyer's Bldg, 160 Dangjoo-Dong
Jongro-Ku Seoul, South Korea
Tel: (02) 7331971/5 - Fax: (02) 7331970
Tlx: 25252 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel: (051) 560507 Capt E. Yang - (02) 4887676 K. Lee
(02) 4002167 Capt K. An - (0331) 474579 Capt Y. Kwon

★ (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

★ (THAILAND)

UNITED NAVIGATION LTD.

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

★ (JAPAN)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Lion's Plaza, Yamashita Koen 619
28-2 Yamashita-Cho, Naka-Ku
Yokohama 231 - Japan
Tel: 81-45-6620164 - Fax: 81-45-6625884
Tlx: 382760 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/YOKOHAMA
AOH Tel: (044) 8882079 Capt. T. WATANABE
(045) 7751366 Capt. S. NISHIHARA

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

40 εκατ. κορώνες το καθένα την εποχή που το συγκρότημα ετοιμαζόταν να κλείσει το ναυπηγείο North - East Shipbuilders.

ΚΥΠΡΟΣ

Τρίτο διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο

Μετά τη μεγάλη επιτυχία που σημείωσαν τα δύο προηγούμενα ναυτιλιακά συνέδρια που πραγματοποιήθηκαν το 1989 και 1991, προγραμματίζεται το 3ο κατά σειρά διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο με την επωνυμία «Ναυτική Κύπρος 1993», το οποίο θα πραγματοποιηθεί μεταξύ της 4ης και 6ης Οκτωβρίου 1993 στο Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο στη Λευκωσία, με θέμα «Η ανανέωση του Εμπορικού Στόλου».

Ηδη έχουν προσκληθεί για να μιλήσουν στο συνέδριο 15 σημαίνουσες προσωπικότητες από το χώρο της διεθνούς ναυτιλίας, των χρηματοδοτικών οργανισμών, των ασφαλιστών και των νηογνυμόνων.

Μεταξύ των θεμάτων που θα αναπτυχθούν περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

— Ανανέωση του στόλου και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

— Ο ρόλος των ασφαλιστών και τραπεζιτών στην προσπάθεια της ανανέωσης.

ΓΑΛΛΙΑ

Ρεκόρ επιβατών στο Καλαί

Το 1991 ήταν εξαιρετικό έτος για το Καλαί, που ξεπέρασε τους 11 εκατομμύρια επιβάτες. Ακόμα όμως καλύτερο προοιωνίζεται το 1992, αφού στο πρώτο πεντάμηνο διαπιστώνεται αύξηση της τάξης του 34%, με αριθμό επιβατών 5.341.738 έναντι των 3.989.474 της αντίστοιχης περιόδου του 1991.

Κατά το Εμπορικό Επιμελητήριο της πόλης, η αύξηση αυτή κατά 1.352.264 επιβάτες οφείλεται σε πολλούς λόγους, μεταξύ των οποίων είναι οι προσπάθειες των ναυτιλιακών εταιριών προς εκσυγχρονισμό των στόλων τους, η καλύτερη οδική εξυπηρέτηση του λιμένα, που επιτρέπει στους Βρετανούς άμεση πρόσβαση στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και τέλος η προσπάθεια προαγωγής και οργάνωσης του λιμένα και των επικοινωνιών του που έχει αρχίσει από πολλών ήδη ετών.

Ως προς τη βελτίωση των θαλάσσιων γραμμών της Μάγχης παρατηρείται ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες (P and O, Sealink, Hoverspeed) πραγματοποιούν μέχρι και 120 διαδρομές την ημέρα, από τις οποίες 80 με φέρρυ μπόουτ και 40 με χόβερκραφτ και καταμαράν. Όπως είναι φυσικό η αύξηση των διαδρομών συνοδεύεται με αντίστοιχη αύξηση όχι μόνο των επιβατών αλλά και των μεταφερομένων οχημάτων. Πράγματι στο πρώτο πεντάμηνο του 1992 μεταφέρθηκαν 835.294 επιβατικά αυτοκίνητα (αύξηση κατά 26,84%) και 430.918 φορτηγά αυτοκίνητα (αύξηση 16%).

ΔΑΝΙΑ

Ομαδική εκποίηση

Κατά δημοσιογραφικές πληροφορίες ο μεγαλύτερος αριθμός των πλοίων της Mercandía Rederierne τελεί υπό εκποίηση. Ήδη έχει ανακοινωθεί η διάθεση προς πώληση τεσσάρων ρο-ρο σε τιμή 105 εκατ. κορώνες ανά πλοίο. Κατά την άποψη όμως του εκ των μετόχων και μελών του Δ.Σ. της εταιρίας P. Henriksen,

η πώληση θα συναντήσει δυσχέρειες σ' αυτή τη τιμή, δεδομένου ότι κανένα πλοίο δεν πουλήθηκε μέσα σε τρία χρόνια. Γι' αυτό και η διοίκηση της εταιρίας ζήτησε από τους μετόχους - εταίρους να πουλήσουν οι ίδιοι τα πλοία σε πιο ρεαλιστική τιμή. Υπογραμμίζεται ότι τα 16 πλοία της εταιρίας πραγματοποιούν ετήσιο ακαθάριστο εισόδημα 100 εκατομ. κορώνες, ενώ τα δάνεια ανέρχονται ήδη σε 2,4 δισεκ. κορώνες. Σημειώνεται επίσης ότι το κεφάλαιο της Mercandía είναι κατανεμημένο σε 27.000 μερίδια.

Εξάλλου ο κ. Henriksen προτίθεται να πουλήσει επτά δικά του φορτηγά - επιβατηγά πλοία νηολογημένα στη Μ. Βρετανία. Κατά τη δημοσιευθείσα αγγελία η προσφορά γίνεται στην τιμή των 150 εκατομ. κορωνών ανά πλοίο. Τα εν λόγω πλοία είχε πληρώσει στο ναυπηγικό συγκρότημα British Shipbuilders προς



DUBAI DRYDOCKS

The flagship drydocks of the Middle East

S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4221-956, 4221-957, 4221-964

Telefax: 4224-328, 4224-332, 4224-333

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,
211625 GRAP

— Εργατικά και άλλα νομικά θέματα που αφορούν τη ναυτική εργασία.

Αναμένεται ότι στο συνέδριο θα συμμετάσχουν εφοπλιστές, τραπεζίτες, ασφαλιστές, σύμβουλοι διεθνών οργανισμών και ναυτιλιακών εταιριών, ναυλομεσίτες, δικηγόροι, λογιστές κ.α.

Υπολογίζεται ότι θα συμμετάσχουν περί τους 1.000 συνέδρους και το δικαίωμα συμμετοχής είναι λίρες 150.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Εκκρεμή προβλήματα

Η σπαρασσόμενη από τον εμφύλιο πόλεμο Δυτικοαφρικανική Λιβερία διόρισε νέο προϊστάμενο της Ναυτιλιακής Υπηρεσίας (Maritime Commissioner) τον George Coore, ο οποίος είχε διατελέσει εκπρόσωπος της χώρας στον ΙΜΟ, και αναλαμβάνει τώρα το δύσκολο έργο να εξομαλύνει τα ναυτιλιακά πράγματα κάτω από τις δύσκολες συνθήκες που περνά η χώρα του.

Πιστεύεται πάντως ότι δεν θα παραμείνει επί πολύ στη θέση αυτή, καθώς οι διάφορες φατρίες κερδίζουν επιρροή και βιάζονται να κάνουν χρήση της εξουσίας τους. Ο προσωρινός πρόεδρος Amos Sawyer που ελέγχει την πρωτεύουσα Μονρόβια και επομένως ελέγχει και το λιβεριανό νηολόγιο, απέλυσε τον πρώην Κομισιονερ Joseph Keller με την κατηγορία ότι προέβη σε πράξεις επιζημίες στο ναυτιλιακό πρόγραμμα.

Αλλάζοντας όμως τον Κομισιονερ δεν σημαίνει ότι έλυσε και τα προβλήματα της λιβεριανής σημαίας. Όπως είναι γνωστό μεταξύ της σημαίας αυτής και των πλοίων που την φέρουν δεν υπάρχει δεσμός με το εν λόγω αφρικανικό κράτος. Εξάλλου η κυβέρνηση της χώρας έχει ακόμα αρκετές διαφορές να ξεκαθαρίσει με την Αμερικανική εταιρία Liberator Services Incorporated η οποία στην ουσία διαχειρίζεται τη σημαία για λογαριασμό του Λιβεριανού κράτους.

ΜΕΞΙΚΟ

Το τρίγωνο του ηλίου

Το Μεξικό αποδύεται σ' ένα τεράστιο λιμενικό πρόγραμμα που ονομάστηκε «Το τρίγωνο του ηλίου» με κέντρο τον επί του Ειρηνικού λιμένα Guaymas. Η ιδέα είναι μάλλον απλή. Λαμβάνοντας υπόψη τη συμφόρηση των φορτίων στους λιμένες της Καλιφόρνιας (κυρίως Auckland και Long-Beach) και τη γειτνίαση της Guaymas με την Αριζόνα, πρόκειται να σχηματισθεί ένα τρίγωνο κατά μήκος των συνόρων ΗΠΑ και Μεξικού. Ο λιμένας Guaymas θα χρησιμοποιηθεί σαν πλατφόρμα εξαγωγών, των οποίων η ανάπτυξη θεωρείται βέβαιη λόγω και της αύξουσας σημασίας που αποκτούν οι χώρες του Ειρηνικού (Νοτιοανατολική Ασία, Καλιφόρνια, Μεξικό, Χιλή). Προς το παρόν η Guaymas εξάγει προς τη διεθνή αγορά σημαντικές ποσότητες τσιμέντου, γεωργικών προϊόντων, χαλκού και θειικού οξέος.

Βάσει του προγράμματος ο λιμένας, θα αποκτήσει 11.000 μέτρα προκυμαίες, 10.594 εκτάρια για χώρους φορτοεκφορτώσεων, γραφείων και υπηρεσιών και 236 χμ. οδικού δικτύου. Προβλέπεται η εκβάθυνσή του ώστε να μπορεί να δέχεται πλοία 60.000 τόν. d.w., η διαπλάτυνση της θαλάσσιας διώρυγος στα 150 μέτρα και η ανακατασκευή των σιδηροδρομικών γραμμών στο εσωτερικό του λιμένος. Το σχέδιο θα εκτελεσθεί σε τέσσερα στάδια, το πρώτο των οποίων άρχισε ήδη το 1991 με κόστος 674 εκατ. δολάρια. Το σύνολο της δαπάνης υπολογίζεται σε 6.128 εκατομμ. δολλ. και την εκτέλεση του έργου ανέλαβε ο οργανισμός που διαχειρίζεται τον λιμένα, ο οποίος είναι ιδιωτική εταιρία.

ΜΠΑΧΡΕΪΝ

Η Τραπεζική αγορά offshore

Ο αριθμός των τραπεζικών εγκατα-

στάσεων του Μπαχρεΐν, που αποτελούν τη μεγάλη χρηματαγορά του Κόλπου, μειώθηκε σοβαρά κατά τα τελευταία χρόνια και σήμερα, περιλαμβάνει 48 μόνο Τράπεζες, έναντι των 76 του 1983.

Ο τραπεζικός αυτός παράδεισος είχε δημιουργηθεί το 1975 στο νησιωτικό αρχιπέλαγος του Μπαχρεΐν, στο μέσον του Περσικού Κόλπου και γνώρισε θεαματικές επιτυχίες με την προσέλκυση κεφαλαίων που το 1983 είχαν φθάσει τα 62 δισεκ. δολάρια και σήμερα υπολογίζονται γύρω στα 52 δισεκατομμύρια.

Η ιδιαιτερότητα του τραπεζικού αυτού συστήματος, ένεκα της οποίας χαρακτηρίζεται ως «offshore», έγκειται στο γεγονός ότι οι Τράπεζες αυτές αναπτύσσουν τις εργασίες τους αποκλειστικά εκτός του εδάφους του Μπαχρεΐν επί του οποίου εντούτοις είναι εγκατεστημένες. Το πιο παράδοξο όμως είναι ότι ο λόγος της δημιουργίας τους είναι ... θρησκευτικός. Πράγματι η Σαουδική Αραβία, ερμηνεύοντας αυστηρά την εντολή του Κορανίου που απαγορεύει στο Ισλάμ κάθε τραπεζικό τόκο, είχε αρνηθεί μέχρι το 1980 την ίδρυση εντός των συνόρων της εθνικού σύγχρονου τραπεζικού δικτύου. Για να απαλύνουν την αδυναμία αυτή οι υπεύθυνοι Σαουδάραβες χρησιμοποίησαν επί πολλά έτη τα τραπεζικά offshore κυκλώματα του Μπαχρεΐν για μια καλύτερη απόδοση των τεράστιων μερισμάτων από την πετρελαϊκή εκμετάλλευσή: τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο. Στη συνέχεια όμως το τραπεζικό σύστημα της Σαουδαραβίας εκσυγχρονίστηκε ώστε να προσφέρει σήμερα όλες τις υπηρεσίες που προσφέρονται αλλοχού. Έτσι οι αρμόδιοι του Μπαχρεΐν άρχισαν να συνειδητοποιούν ότι η περίοδος των παχειών αγελάδων έχει οριστικά περάσει. Γιατί δεν είναι μόνο η μη αυστηρή τήρηση του κορανίου αλλά είναι και το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών τα offshore οικονομικά κέντρα έχουν πολλαπλασιασθεί σε όλον σχεδόν τον κόσμο, ώστε να συναγωνίζονται επιτυχώς την κάποτε μοναδική χρηματαγορά του Μπαχρεΐν.

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

Συνεχίζονται τα αναπτυξιακά έργα στο λιμάνι του Πειραιώς

Σε συνομιλία του με τους εκπροσώπους του Τύπου, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 14 Ιουλίου, ο πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς κ. Βασίλης Κούτσης εξέθεσε τα αναπτυξιακά έργα για το λιμάνι του Πειραιώς.

Ειδικότερα ο Πρόεδρος του ΟΛΠ ανακοίνωσε ότι αποφασίσθηκε ήδη από το Διοικητικό Συμβούλιο η ανάθεση εκπόνησης της β' και γ' φάσης της μελέτης για τη χωροταξική και άλλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και διαχείριση του κεντρικού λιμένα, με σκοπό τον εκσυγχρονισμό και την καλύτερη δυνατή αξιοποίησή του ως αποκλειστικά επιβατικού.

Η μελέτη, προϋπολογισμού 205 εκατ. δρχ., θα ολοκληρωθεί και θα υποβληθεί στη διοίκηση του ΟΛΠ μέχρι τις 17 Ιανουαρίου 1993.

Τα έργα για την αναβάθμιση του επιβατικού λιμένα θα χρηματοδοτηθούν από τα Κοινοτικά προγράμματα και από ίδιους πόρους του Οργανισμού.

Όπως τόνισε ο κ. Βασ. Κούτσης ο Πειραιάς αποτελεί την κυριότερη οικονομική και κοινωνική στήριξη των νησιών μας, ενώ παράλληλα, καλείται το λιμάνι να παίξει τον εθνικό και διεθνή του ρόλο, στο πλαίσιο της Ενωμένης Ευρώπης.

Ο κ. Κούτσης αναφέρθηκε και στις διαπιστώσεις και προτάσεις στις οποίες κατέληξε η επιτροπή μελέτης του αναπτυξιακού προ-

γράμματος του ΟΛΠ, η οποία αποτελείτο από υπηρεσιακούς παράγοντες και εκπροσώπους των συνδικαλιστικών φορέων των εργαζομένων στον Οργανισμό.

Στόχος της διοίκησης του ΟΛΠ είναι να αποδοθεί το κεντρικό λιμάνι, από τις εγκαταστάσεις της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων μέχρι και την Ακτή Βασιλειάδη, σε δεύτερη φάση, στην επιβατηγό ναυτιλία.

Προβλέπονται χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και οι άλλες λειτουργίες υποστήριξης ενός σύγχρονου επιβατικού λιμανιού, ενώ οι επιβάτες θα εξυπηρετούνται με ειδικά λεωφορεία του Οργανισμού. Ήδη σήμερα ο ΟΛΠ διαθέτει έξι λεωφορεία εξυπηρέτησης επιβατών.

Σε ό,τι αφορά τα μεγάλα αναπτυξιακά έργα ο κ. Κούτσης τόνισε ότι βρίσκονται σε εξέλιξη:

— Ο μεγάλος προβλήτας του λιμένα Ηρακλέους, προϋπολογισμού 4,5 δισεκατομ., δρχ., όπου θα μεταφερθούν οι εμπορικές δραστηριότητες του κεντρικού λιμένα.

— Το ανατολικό τμήμα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων Νέου Ικονίου, προϋπολογισμού 13 δισεκατ. δρχ.

— Ο υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων 500 θέσεων, στην πλατεία Καραϊσκάκη, προϋπολογισμού 1,8 δισεκατ. δρχ.

— Το κεντρικό κτίριο του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων με πυργο ελέγχου και κτίριο συνεργείων

των γερανογεφυρών, προϋπολογισμού 750 εκατ. δρχ.

— Το κτίριο κεντρικών υπηρεσιών του ΟΛΠ, προϋπολογισμού 750 εκατ. δρχ.

— Διάφορα άλλα έργα (αποθήκες, οδοστρώματα κ.α.) συνολικού προϋπολογισμού 450 εκατ. δρχ.

Ακόμη ο κ. Κούτσης αναφέρθηκε:

— Στο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, ύψους 27 δισεκατ. δρχ. για την πενταετία μέχρι το 1996.

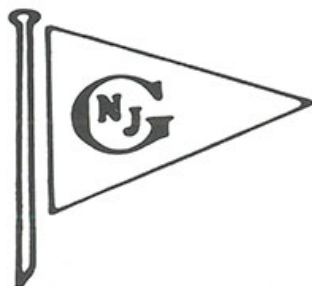
— Στην κατασκευή της παραλιακής λεωφόρου από Άγιο Διονύσιο μέχρι Νέο Ικόνιο, η οποία θα συνδέεται και με τον κόμβο Σχιστού.

— Στο σχεδιασμό ενός ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος διοίκησης και μηχανοργάνωσης των λειτουργιών και υπηρεσιών του Οργανισμού κ.α.

— Τέλος αναφέρθηκε στους δείκτες εκμετάλλευσης του λιμένα τονίζοντας ότι, παρά τις δυσμενείς διεθνείς συγκυρίες το 1991, εξελίχθηκαν θετικά για τον Πειραιά, καθώς από τα πρώτα πέντε μεγάλα λιμάνια των Μεσογειακών χωρών, στα οποία σημειώθηκε αύξηση της κίνησης κοντινέρες, μόνο ο Πειραιάς βρίσκεται στην Ανατολική Μεσόγειο με αύξηση 8,6% της κίνησης, ενώ είναι το δεύτερο φθινότερο λιμάνι στην Ευρώπη.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η σύμβαση πλοιάρχων των κρουαζιεροπλοίων

Πρωτοήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας προς κύρωση η συλλογική σύμβαση εργασίας που υπεγράφη μεταξύ της Ενώσεως Εφοπιστών Επιβατηγών Πλοίων και της Πανελληνίας Ενώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν., η οποία αφορά τους όρους εργασίας και αμοιβής των πλοιάρχων που απασχολούνται στα μεσογειακά επιβατηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια για την περίοδο μεταξύ 1 Ιανουαρίου 1992 και 31 Δεκεμβρίου του ιδίου έτους.

Με τη νέα Σ.Σ. Εργασίας, ο βασικός μισθός ενεργείας του πλοιάρχου που εργάζεται σε πλοίο της ανωτέρω κατηγορίας, αυξάνεται κατά 14% και καθορίζεται στο ποσό των 324.0035 δραχμών.

Ο ύπαρχος, κάτοχος διπλώματος Α' τάξεως, που υπηρετεί στην κατηγορία των εν λόγω πλοίων, λαμβάνει επίδομα 15.865 δραχμών το μήνα από 1.1.92 πλέον του επιδόματος ύπαρχου του αναφερόμενου στη Γενική Συλλογική Σύμβαση Τουριστικών Μεσογειακών πλοίων, που υπεγράφη μεταξύ της Ενώσεως Εφοπιστών Επιβατηγών Πλοίων και της ΠΝΟ.

Οι συνολικές αποδοχές του πλοιάρχου σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι κατώτερες από τις συνολικές αποδοχές των λοιπών μελών του πληρώματος που προβλέπονται από την Συλλογική Σύμβαση και τη Γενική Συλλογική Σύμβαση που υπεγράφη μεταξύ της Ε.Ε.Ε.Π. και της Π.Ν.Ο., αλλ' ανώτερες τούτων τουλάχιστον κατά 1.000 δραχμές μηνιαίως της διαφοράς αυτής λογιζομένης ως ειδικού επιδόματος.

Οι συνολικές αποδοχές του υπάρχου σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι κατώτερες από τις συνολικές αποδοχές των προϊσταμένων των λοιπών ειδικοτήτων.

• Με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη κυρώθηκε η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας των πληρωμάτων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων με την οποία αυξάνονται αναδρομικά από 1.1.1992 κατά 14% οι μισθοί που εί-

ναι μεγαλύτεροι του μισθού του ανθυποπλοιάρχου και κατά 15% οι μισθοί μικρότεροι του ανθυποπλοιάρχου συμπεριλαμβανομένου και του μισθού αυτού.

Διμερείς Συμβάσεις της Ε.Ε.Ε

Από 1ης Ιουλίου 1992 η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών ανανέωσε τις διμερείς συμβάσεις με τις ακόλουθες χώρες (ναυτεργατικά σωματεία) για τη χρησιμοποίηση πληρωμάτων που προέρχονται απ' αυτές.

- Αίγυπτος (The General Syndicate of Maritime Transport Workers).
- Φιλιππίνες (The Philippine Officers and Seamen's Union).
- Ονδούρας (FESITRAMA).
- Ινδονησίας (The Indonesian Seafarers Union).
- Μπαγκλαντές (The Bangladesh Seafarers Union).

Εντυπα περιέχοντα τα κείμενα και επεξηγηματικές σημειώσεις των συμβάσεων αυτών παρέχονται από τα γραφεία της Ενώσεως μετά από τη προσκόμιση έγγραφης εξουσιοδότησης.

Ξένοι πρεσβευτές στον κ. Παυλίδη

Τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη, επισκέφθηκε ο πρέσβης του Ισραήλ, στην Ελλάδα κ. Ντέιβιντ Σάσον και συνεζήτησαν θέματα σχετικά με την ανάπτυξη της ναυτιλιακής συνεργασίας των δύο χωρών.

Επίσης τον Υπουργό, επισκέφθηκε η πρεσβευτής της Κίνας κ. Του Κου - Ουάν και συζήτησαν θέματα αμοιβαίου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Από κινεζικής πλευράς τονίσθηκε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την περαιτέρω ανάπτυξη των σχέσεων των δύο χωρών στο ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα και από πλευράς Υ.Ε.Ν. το ενδιαφέρον για τη μεταφορά φορτίων από την Κίνα με ελληνικά πλοία.

Αλλαγή συχνότητας μετεωρολογικών εκπομπών

Η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία και ο Ο.Τ.Ε., μετά από προβλήματα που

παρατηρήθηκαν στη συχνότητα 8454,5 KHZ λόγω αγνώστων παρεμβολών με αποτέλεσμα οι εκπομπές να μην είναι εκμεταλλεύσιμες από τους ναυτικούς, αποφάσισαν κατόπιν δοκιμών να καθορίσουν νέα συχνότητα εκπομπών Radio Fascimile, καταλήγοντας στην 830 KHZ.

Οι εκπομπές συνεχίζουν να πραγματοποιούνται καθημερινά από 08.45 με 09.45 UTZ, με τη νέα συχνότητα και η Μετεωρολογική Υπηρεσία εξακολουθεί να διαβιβάζει προς τα πλοία προγνώσεις ύψους κύματος 30,36,42 ωρών Ανατολικής Μεσογείου (Αιγαίο - Ιόνιο) και μετεωρολογικούς χάρτες επιφανείας περιοχής Μεσογείου, ανάλυση 06.00 UTZ και πρόγνωση 6W, 24 ώρες.

Η οικονομική κατάσταση του NAT

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 448B'/10.7.92) η απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας κ. Στ. Μάνου για τον οικονομικό έλεγχο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, προκειμένου να διαπιστωθεί η ακριβής χρηματοοικονομική κατάσταση του Ταμείου λόγω της επιδοτήσεώς του από τον δημόσιο προϋπολογισμό και της δανειοδοτήσεώς του με την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου.

Αγοραπωλησίες

Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό σημαία Παναμά μπάλκ κάρριερ «Εσμεράλντα Ι» 37.096 τόν. d.w., 22.629 τόν. γκρός νοτιοκορεατικής ναυπήγησης 1984, έναντι τιμής περί των 15,5 εκατ. δολλαρίων.

— Ελληνες αγόρασαν σε πλειστηριασμό το φορτηγό πλοίο «Pacific Trader» 8.348 τόν. d.w., 7.494 τόν. γκρός, γερμανικής ναυπήγησης 1975, κατάλληλο για μεταφορά βαρέων φορτίων, έναντι τιμής περί των 1,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Aris» 17.598 τόν. d.w., 10.418 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι ποσού περί των 1,7 εκατ. δολλαρίων.

— Ελληνες αγόρασαν το υπό σημαία Μπαχάμας δεξαμενόπλοιο «Bhawani» 33.788 τόν. d.w., 19.490 τόν. γκρός, ολλανδικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Μούτσαϊνα» 7.923 τόν. d.w. 5.508 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 2,8 εκατ. δολλαρίων.

— Ελληνες αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό - ψυγείο «Sakura Reefer» 8.072 τόν. d.w., 7.098 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης

1979, έναντι τιμής περί των 6 εκατ. δολларίων.

— Σε ελληνικά συμφέροντα περιήλθε το πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Trendy» 61.451 τόν. d.w., 35.186 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1979, έναντι ποσού 10,6 εκατ. δολларίων.

— Ελληνες αγόρασαν το πρόντακτ κάρριερ «New Venture» 29.812 τόν. d.w., 21.296 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1975. Το σκάφος έχει ανάγκη ευρείας έκτασης επισκευών και επωλήθη αντί ποσού 1.300.000 δολларίων.

Διαλύσεις

— Ινδοί διαλυτές αγόρασαν το υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Λάρνακα» 22.046 τόν. γκρός, 8.605 τόν. βάρους, αντί δολ. 160 ανά τόννο.

— Στην Κίνα επωλήθη για διάλυση το μικτό πλοίο «Πεντέλη» 57.802 τόν. γκρός, 21.096 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1972, αντί δολ. 147 ανά τόννο.

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το ελληνικό φορτηγό «Νόκονγουντ» 4.507 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1965.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το υπό σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Ντίμι» 11.689 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1970

IMO/ Συστήματα

πορειογραφήσεως

Ο IMO (Maritime Safety Committee) υιοθέτησε πρόσφατα διατάξεις περί συστημάτων πορειογραφήσεως εκτός από traffic separation schemes στις περιο-

Καταγγελία της Ένωσης Πλοιοκτητών σκαφών τουρισμού για παράνομες ναυλώσεις θαλαμηγών

Με ψήφισμα, που εξέδωσε μετά από έκτακτη συνεδρίασή του στις 21 Ιουλίου 1992, το διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού καταγγέλει την απρόδεκτη κατάσταση που επικρατεί στο χώρο του ελληνικού επαγγελματικού γιώτικ, τόσο από τις παράνομες ναυλώσεις ξένων θαλαμηγών στην Ελλάδα όσο και τη παράταση της εκκρεμότητας επίλυσης των ζωτικών θεμάτων που απασχολούν τον κλάδο.

Συγκεκριμένα το διοικητικό συμβούλιο αποφάσισε:

— Να διαμαρτυρηθεί έντονα στη πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ για την επιδειχθείσα και επιδεικνυόμενη αδιαφορία στην πρόληψη και καταστολή των παρανόμων ναυλώσεων αλλοδαπών θαλαμηγών που ανήκουν σε Έλληνες εφοπλιστές και αλλοδαπούς, κατά παράβαση της υφιστάμενης νομοθεσίας.

χές Fasht Buldani και German Bight οι οποίες θα ισχύσουν από 8 Οκτωβρίου 1992 καθώς και τροποποιήσεις των traffic separation schemes των κάτωθι περιοχών:

- «Off Kalbadgrund Lighthouse»;
- «Off Porkkala Lighthouse»;
- «Off Hankoniemi Peninsula»;
- «Between Korsøer and Sprogø»;
- «In the Approaches to Rivel Elbe

— Να καταγγείλει την ανοχή της αστυνομίας των ξένων θαλαμηγών στα ελληνικά χωρικά ύδατα.

— Να καταγγείλει την μείωση των εξυπηρετήσεων ελλιμενισμού των ελληνικών επαγγελματικών σκαφών στα ελληνικά λιμάνια επ' ωφελεία άλλων συμφερόντων.

— Να καταγγείλει την άρνηση του Υπουργού Ε.Ν. και του Αρχηγού Λ.Σ. να παραδώσουν το σχέδιο της τροποποίησης του Ν. 438/76 από 8/91 μέχρι σήμερα, μαζί με τα τελευταία πρακτικά της επιτροπής.

— Να καταγγείλει την εκ μέρους της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας του ΥΕΝ μη τήρηση και αποκάλυψη παραβίαση του Cabotage, επ ωφελεία συγκεκριμένων αλλοδαπών συμφερόντων.

Τέλος, να κοινοποιήσει τα παραπάνω στον Τύπο, στην ηγεσία του ΥΕΝ και στον Γενικό Γραμματέα ΕΟΤ.

(«Elbe Approach»);

— «Off Terschelling and in the German Bight» (Terschelling German Bight);

— «In the Approach to River Jade» («Jade Approach»);

— «Off Terschelling and in the German Bight» (Terschelling German Bight);

— «In the Approach to River Jade» («Jade Approach»);

— «Deutsche Bucht Lightvessel We-

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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

Αρχισε η κατασκευή κάβων ποιότητας στο νέο εργοστάσιο του Οίκου Κατράδη

Αρχισε από το δεύτερο δεκαήμερο του Ιουλίου η παραγωγική λειτουργία του εργοστασίου παραγωγής σχοινιών για ναυτιλιακή χρήση του Οίκου Κατράδη και οι εντυπώσεις της αγοράς για τον νέο κάβο που κατασκευάζεται στη νέα μονάδα είναι άριστες.

Η επένδυση για τη νέα μονάδα η οποία έχει εξοπλισθεί με τα τελειότερα μηχανήματα που υπάρχουν αυτή τη στιγμή σε ολόκληρο τον κόσμο ξεπέρασε το ένα δισ. δραχμές και η παραγωγική λειτουργία άρχισε υπό την καθοδήγηση και επίβλεψη Γερμανών τεχνικών που προέρχονται από το εργοστάσιο κατασκευής των μηχανημάτων. Σημειώνεται ότι η μονάδα είναι απολύτως αυτοματοποιημένη και ως εκ τούτου εί-

ναι επανδρωμένη με ελάχιστο προσωπικό το οποίο κυρίως ασχολείται με την παρακολούθηση των ηλεκτρονικών συσκευών που κατευθύνουν την όλη παραγωγική διαδικασία.

Ο κ. Νίκος Κατράδης, ο οποίος συνδέει την επιχειρηματική του δραστηριότητα με την επιτυχή πορεία της Ελληνικής Ναυτιλίας, δήλωσε στα «Ναυτικά Χρονικά» ότι με τη μονάδα που δημιουργήσε επιδίωξε να δώσει στο ελληνικό πλοίο ένα προϊόν ποιοτικώς άριστο και μεγάλης αντοχής σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές, ήδη δε αναγνωρίζεται από όλους ότι ο κάβος του εργοστασίου Κατράδη υπερέρχει ποιοτικώς των γνωστότερων ευρωπαϊκών και αμερικανικών κάβων.

stern Approach» («German Bight Western Approach»);

- «Off Berlenga»;
- «Off Cape Roca»;
- «Off Cape S. Vicente»;
- «South of Wilson Promontory in the Bass Strait»;
- «Off the Aniwa Cape»;
- «In the approaches to the Gulf of Nakhodka»;

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να λάβουν αναλυτικές πληροφορίες από τα γραφεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

Σύνοδος της Ομάδας Ναυτιλιακών Μεταφορών στις Βρυξέλλες

Στις Βρυξέλλες πραγματοποιήθηκε στις 22 Ιουλίου, η Σύνοδος της Ομάδας Ναυτιλιακών Μεταφορών του Συμβουλίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Στη Σύνοδο εξετάστηκαν θέματα σχετικά με την πρόοδο των διαπραγματεύσεων για την Ναυτιλία στα πλαίσια του γύρου της Ουρουγουάης (GATT), με την Οδηγία για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπο-

ρεύματα καθώς επίσης και με τις πρόσφατες διατάξεις του υιοθετηθέντος Κανονισμού για την απελευθέρωση της Ακτοπλοΐας (Cabotage).

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εκπροσώπησε στη Σύνοδο αυτή ο Αντιπλοίαρχος Διαμαντής Μάνος.

Η χορήγηση πιστοποιητικών ικανότητας στους αξιωματικούς Ε.Ν.

Με συμπληρωματική απόφασή του ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης τροποποίησε την υπ' αριθ. 2150/10/91/ 4.3.91 Απόφαση ΥΕΝ/ΔΕΚΝ για τη «Χορήγηση πιστοποιητικών στους αξιωματικούς Ε.Ν. καταστρώματος, μηχανής και ασυρμάτου για εξασφάλιση συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού γνώσεων».

Συγκεκριμένα, η νέα συμπληρωματική απόφαση ΥΕΝ με αριθ. 2150/10/92/ 26.6.92 αναφέρει τα εξής:

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

1. Αντικαθίσταται το εδάφιο υπ' α-

ριθ. 2150/10/91/ 4.3.91 των υποπαραγράφων βα και ββ της παραγράφου ιβ, της Απόφασης, ως εξής:

«βα) Για τους κατόχους διπλώματος Αξιωματικού καταστρώματος:

(II) Υπηρεσία δύο χρόνων την τελευταία πενταετία με πλήρη απασχόληση, ως Καθηγητή Δημόσιων Σχολών Ε.Ν. ή Αρχιπλοίαρχου Ε.Ν. ή μέλους Διοικήσεως της Π.Ν.Ο. ή αναγνωρισμένου Συνδικαλιστικού Ναυτεργατικού Σωματείου, αποδεικνυόμενης με επίσημα στοιχεία.

«ββ) Για τους κατόχους διπλώματος Αξιωματικού μηχανής:

(II) Υπηρεσία δύο χρόνων την τελευταία πενταετία με πλήρη απασχόληση ως Καθηγητή Δημοσίων Σχολών Ε.Ν. ή Αρχιμηχανικού Ε.Ν. ή Μηχανικού Ναυπηγείων που ασχολείται αποκλειστικά με κατασκευή - συντήρηση ή επισκευή μηχανών πλοίου ή μέλους Διοικήσεως της Π.Ν.Ο. ή αναγνωρισμένου Συνδικαλιστικού Ναυτεργατικού Σωματείου, αποδεικνυόμενης με επίσημα στοιχεία».

2. Προστίθεται εδάφιο IV στην υποπαραγράφο βγ της παραγράφου 1β της τροποποιούμενης Απόφασης ως εξής:

«βγ) Για τους κατόχους διπλώματος Αξιωματικού ασυρμάτου:

(IV) Υπηρεσία δύο χρόνων την τελευταία πενταετία με πλήρη απασχόληση ως Καθηγητή Δημόσιων Σχολών Ε.Ν. ή μέλους Διοικήσεως Σωματείου, αποδεικνυόμενης με επίσημα στοιχεία».

3. Να κοινοποιηθεί αρμοδίως για εκτέλεση από λήψεως.

Παραγγελίες σκαφών της Kiriacoulis Mediterranean

Οι διευθυντές εξαγωγών δύο γνωστών ναυπηγείων σκαφών αναψυχής επισκέφθηκαν πρόσφατα τη χώρα μας,

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»

προσκεκλημένοι της εταιρίας Kiriaco-
ulis Mediterranean, η οποία είναι και η
αποκλειστική τους αντιπρόσωπος,
στην Ελλάδα.

Συγκεκριμένα, ο κ. Patrick Demartial
της Gibert Marine και ο Eric Bruneel της
Fountaine Pajot, συναντήθηκαν με τον
πρόεδρο της εταιρίας Kiriacoulis Medi-
terranean, κ. Σταύρο Κυριακούλη, προ-
κειμένου να συμφωνηθούν νέες παραγ-
γελίες σκαφών που αφορούν 20 σκάφη
τύπου monohull και πέντε καταμαράν.

Η εταιρία Kiriacoulis Mediterranean
προχώρησε στην παραγγελία αυτή, ε-
κτιμώντας ότι η καλή πορεία που ση-
μείωσε ο θαλάσσιος τουρισμός τη φετι-
νή περίοδο, θα συνεχισθεί και το 1993.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του YEN,
εκδόθηκαν τον Ιούνιο 528 νέα ναυτικά
φυλλάδια.

Η Σχολή Σωστικών Νέας Μηχανιώνας

Από τη Δημόσια Σχολή Σωστικών και
Πυροσβεστικών Μέσων Ν. Μηχανιώ-
νας, αποφοίτησαν τον Ιούνιο 150 ναυ-
τικοί.

Νέοι λιμενικοί σταθμοί

Λιμενικοί σταθμοί ιδρύθηκαν με απο-
φάσεις του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλί-
δη στο Λουτράκι, στη Γλώσσα Σκοπέ-
λου και στο Πευκί Ευβοίας, ενώ με άλλη
απόφαση καταργείται ο λιμενικός σταθ-
μός στα Βασιλικά Ευβοίας.

Οι επισκέψεις στα σκάφη του Μουσείου Αιγαίου

Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου ανακοί-
νωσε ότι το παραδοσιακό ιστιοφόρο
«Ευαγγελίστρια» βρίσκεται στο λιμάνι
της Μυκόνου και δέχεται τους επισκέ-
πτες του καθημερινά, ενώ κατά την πα-
ραμονή του στο νησί θα εκτελέσει μι-



Τα αδελφα πλοία της Πειραικής ANE «Καταμαράν Ι» και «Καταμαράν ΙΙ» που ανα-
χωρούν καθημερινά από τον Πειραιά, και εξυπηρετούν με συνέπεια τους ταξιδιώ-
τες των Κυκλάδων προσεγγίζοντας εκτός από τα μεγάλα και στα λιγότερα γνωστά
νησιά όπως στη Δονούσα, Αιγιάλη, Σχοινούσα, Ηρακλεία και στα Κουφονήσια.

Σημειώνεται ότι στις 7 Αυγούστου, λήγει η προθεσμία εγγραφής για την αύξηση
του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρίας, η οποία αποφασίσθηκε από την γεν. συνέ-
λευση των μετόχων στις 17 Ιουνίου, 1991, και ανέρχεται σε 69.767 κοινές ονο-
μαστικές μετοχές που διατίθενται προς μεν τους παλαιούς μετόχους προς δρχ.
13.000 και προς νέους μετόχους προς δρχ. 15.000 ανά μετοχή.

κρά ταξίδια στα γύρω νησιά.

Επίσης το ατμόπλοιο «Θαλής ο Μιλή-
σιος» βρίσκεται αγκυροβολημένο δίπλα
στο θωρηκτό «Αβέρωφ» στο Π. Φάλη-
ρο και το κοινό μπορεί να το επισκεφθεί
μεταξύ 5 και 8.30 κάθε απόγευμα.

Νέος πρόεδρος της Ατλάντικ Μπάνκ

Ο πρόεδρος της Ατλάντικ Μπάνκ κ.
Παναγιώτης Λ. Βενέτης ανακοίνωσε το
διορισμό του κ. Σταύρου Ματσάκη στη
θέση του εκτελεστικού αντιπροέδρου
(Executive Vice President) της Ατλάν-
τικ Μπάνκ. Ο κ. Ματσάκης θα είναι υ-
πεύθυνος για την διαχείριση του Τμή-
ματος Εμπορικών Δανείων.

Ο κ. Ματσάκης είναι απόφοιτος της
Μεταπτυχιακής Σχολής Επιχειρήσεων
του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης,
με Masters στην διαχείριση Επιχειρή-
σεων (M.B.A.) και ειδικότητα στα χρη-
ματοοικονομικά, καθώς και κάτοχος
πτυχίου (B.A.) στη Διοίκηση Επιχειρή-

σεων, Marketing και Οικονομικά, του ι-
διου Πανεπιστημίου.

Έχει εμπειρία δέκα και πλέον χρόνων
στη χρηματοδότηση εταιριών μεσαίου
μεγέθους, έχοντας εργαστεί κατά το
παρελθόν ως ανώτερο στέλεχος για τη
Bankers Trust Company και τη Core-
States Financial Corp.

Η λουτροθεραπεία ασφαλισμένων Π.Ο.Ν.

Καθορίσθηκε με απόφαση του Υ-
πουργού κ. Α. Παυλίδη, η διαδικασία
για τους δικαιούχους ασφαλισμένους
του Οίκου Ναύτη που χρήζουν λουτρο-
θεραπείας.

Αναλυτικότερα, η απόφαση του κ.
Παυλίδη, προβλέπει τα ακόλουθα:

- Η ανάγκη λουτροθεραπείας σε φυσι-
κές ιαματικές πηγές ή υδροθεραπευτή-
ρια θα γνωματεύεται από μόνιμο γιατρό
ΟΝ.

Οπου δεν υπηρετεί μόνιμος γιατρός
ΟΝ θα δίδεται γνωμάτευση διευθυντού



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 382-0088
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

ή Επιμελητού Α' Παθολογικής ή Ορθοπαιδικής Κλινικής Κρατικού Νοσοκομείου ή υπεύθυνου διευθυντού Κέντρου Υγείας.

• Ως έξοδα αναγνωρίζονται:

— Τα εισιτήρια μετάβασης και επιστροφής του δικαιούχου με μαζικά μέσα μεταφοράς (πλήν αεροπλάνου)

— Τα έξοδα που καταβάλλει στη λουτροπηγή προσαυξημένου του συνολικού ποσού κατά 20%.

Πρόστιμα

Πρόστιμα, ύψους 18.626.693 δραχμών επέβαλαν κατά τον μήνα Μάιο οι λιμενικές αρχές της χώρας.

Συγκεκριμένα, επεβλήθησαν πρόστιμα ύψους 8.021.693 δραχμών για παραβάσεις Γενικού Κανονισμού Λιμένος 6.310.000 δραχμών για παραβάσεις αλιείας 3.400.000 δραχμών για ρύπανση της θάλασσας, 600.000 δραχμές για παραβάσεις της γραμμής φόρτωσης και 295.000 δραχμές για παραβάσεις ασφάλειας ναυσιπλοΐας.

Περισυλλογή φυγάδων

Πέντε Κουβανούς φυγάδες περισυλλέξε στις 17 Ιουλίου ανοικτά των ακτών της Κούβας το πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού «Πασίφικ Προσπέρνι». Οι πέντε Κουβανοί που επέβαιναν

σε αυτοσχέδια σχεδία επρόκειτο να παραδοθούν στις αμερικανικές αρχές.

Διαμαρτυρία του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων

Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων διαμαρτύρεται έντονα διότι η Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου, που κατ'εξοχή εξυπηρετεί μονοπωλιακά την θαλάσσια γραμμή Χίος - Μυτιλήνης, δια της πλοίων της «Αλκαίος», «Όμηρος», «Άγιος Ραφαήλ», «Σαπφώ», και «Μυτιλήνη», δεν διαθέτει θέσεις επιβατών και αυτοκινήτων στους υποπράκτορες όλης της χώρας και ειδικότερα στους υποπράκτορες της Αττικής με αποτέλεσμα:

Κατά τις περιόδους της μεγάλης αιχμής, Χριστούγεννα — Πάσχα — Καλοκαίρι, να παρατηρείται συνωστισμός στο Λιμάνι του Πειραιά από επιβάτες που προσπαθούν την τελευταία στιγμή να εξασφαλίσουν κάποια θέση στο πλοίο, μπλοκάρισμα αυτοκινήτων που κανένα δεν εξυπηρετούν ακόμα και αυτούς που έχουν κάποιο εισιτήριο, με τις γνωστές εικόνες χάους του καλοκαιριού που καθόλου δεν βοηθούν τον Ελληνικό Τουρισμό αφού ακυρώνονται ολόκληρα γκρουπ λόγω μη εγκαίρου προμηθείας από τα κατά τόπους πρακτορεία εισιτηρίων από επιβάτες που έχουν τις «συνήθειες» να προμηθεύονται εισι-

τήρια στον σωστό χρόνο.

Στην ίδια διαμαρτυρία του, ο Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων επισημαίνει ότι συνέπεια των παραπάνω είναι να δοκιμάζονται οικονομικά τα ακριτικά μας νησιά Χίος και Μυτιλήνη σε μια περίοδο που πρέπει κυριολεκτικά να σφίξουν από ζωή (εργασία - τουρισμό).

ΠΕΝΘΗ

Στις 22 Ιουλίου πέθανε στην Κύπρο και κηδεύθηκε την επομένη στη Λάρνακα ο Λεωνίδας Κύρρης, πατέρας του Διευθυντού της εταιρίας Guise Shipping Enterprises κ. Ανδρέα Κύρρη, προς τον οποίο τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ειλικρινή συλλυπητήρια.

Θάνατοι ναυτικών

Στο φορτηγό «Άναγγελ Χοράϊζον» πέθανε στις 21 Ιουλίου ενώ το σκάφος βρισκόταν στην Πύλο ο Γ' μηχανικός Γεώργ. Κουλούκας, 61 ετών.

Εξ άλλου στο δεξαμενόπλοιο «Ναυκρατής» υπέστη θανατηφόρο ηλεκτροπληξία στο μηχανοστάσιο ο Β' μηχανικός Ιπποκράτης Θεοδωρής, 30 ετών. Το ατύχημα συνέβη ενώ το πλοίο βρισκόταν 300 μίλια δυτικά της Μαλαισίας και όπως ανέφερε στο YEN ο πλοίαρχος κ. Λεων. Γάσπαρης, το πλήρωμα δεν μπόρεσε να του προσφέρει βοήθεια γιατί ο θάνατός του ήταν ακαριαίος.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

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

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



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 30 Ιουλίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	92.00	170.00
Γένοβα	110.00	212.00
Αμβούργο	98.00	182.00
Χάβρη	108.00	200.00
Πειραιάς	107.00	198.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	102.00	230.00
Τζέντα	105.00	237.88

Ρας Τανούρα 100.80 206.53
Ηνωμ. Αραβ. Ε-
μιράτα 99.00 212.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	128.00	222.00
Λας Πάλμας	103.00	190.00
Θέουτα	101.00	194.00
Ντάρμπαν	135.00	213.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	111.00	301.00
Σίδνεϋ	118.00	242.00
Χόγκ Κόγκ	106.00	200.00
Σιγκαπούρη	92.00	165.00
Τόκιο	111.00	230.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	108.00	211.00
N. Υόρκη	120.00	205.00
Χάμπτον		
Ρόουντς	110.00	200.00
Χιούστον	104.00	180.00
Νέα Ορλεάνη	104.00	180.00
Λός Άντζελες	112.00	205.00
Κρίστομπαλ	110.00	210.00
Ρίο Ιανέιρο	112.00	264.00
Μπουένος Άι- ρες	117.00	210.00
Μοντεβιδέο	124.00	252.00

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΠΑΜΙΣΟΣ	Ελληνική	16.280	1977	Εμπορτο λιπασμάτων προσάραξε στις 22 Ιουλίου, 13 μίλια βόρεια της φινλανδικής νήσου Aland. Στο σκάφος προκλήθηκε ρήγμα στα διπύθμενα.
TANTA	Ελληνική	16.692	1973	Εμπορτο ποτάσας προσάραξε στις 21 Ιουλίου, 20 μίλια βορειοδυτικά της Τυνησίας και υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων. Το πλήρωμα διεκπεραιώθηκε σώο στο λιμάνι της Τυνησίας από δύο πολεμικά σκάφη και ένα ρυμουλκό.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ	Ελληνική	24.233	1986	Κατά τη διάρκεια χειρισμών πλευρίσης προσέκρουσε στις 23 Ιουλίου στον προβλήτα της Μότορ Όιλ και υπέστη πλευρικό ρήγμα. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Ελληνική	9.124	1973	Λόγω μη έγκαιρης αναπόδοσης προσέκρουσε στον προβλήτα της Χίου τις πρωινές ώρες της 21 Ιουλίου. Από τους 1.107 επιβάτες τραυματίστηκαν ελαφρά 10 στους οποίους αφού παρασχέθηκαν οι Α' βοήθειες στο Γενικό Νοσοκομείο Χίου αναχώρησαν για τα σπίτια τους. Από τη πρόσκρουση προκλήθηκε στο πλοίο εσωκύλωμα στην πλήρη διαστάσεων 80X80 εκατ. και βάθους 10 εκ. αλλά από την επιθεώρηση που έγινε από το Τοπικό κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων δεν διαπιστώθηκε στο πρωταίο στεγανό σύγκρουσης ρήγμα ή εισροή υδάτων και το πλοίο συνέχισε το δρομολόγιό του για Μυτιλήνη.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά το γεγονός ότι βρισκόμαστε στο μέσον του καλοκαιριού στο Δυτικό ημισφαίριο, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου διατηρείται σε κόσμια επίπεδα, αν και η αποδοτική απασχόληση ορισμένων κατηγοριών πλοίων είναι κάπως προβληματική.

Πάντως σαν γενική διαπίστωση νομίζουμε ότι ευσταθεί ο διαχωρισμός ότι τα μπάλκ κάρριερς μεγέθους από πάνωμαξ μέχρι και handy δεν προβληματίζονται ιδιαίτερα στην εξεύρεση απασχόλησης σε ναύλους που κυμαίνονται αρκετά, ανάλογα με τη γεωγραφική θέση του πλοίου, ενώ δυστυχώς απαγορευτική χαρακτηρίζεται η εικόνα στα μεγάλα μπάλκερς, άνω των 100.000 τόν. d.w., και εν πολλοίς και στα συμβατικά φορτηγά.

Οι παρατηρητές της αγοράς πιστεύουν ότι η ναυλαγορά του Αυγούστου θα διατηρηθεί γύρω από τα σημερινά επίπεδα ναύλων, χωρίς να αποκλείουν και μικρή περαιτέρω πτώση των επιπέδων το τρίτο δεκαήμερο του μήνα, ενώ όλη η ναυτιλιακή κοινότητα αναμένει τα δείγματα γραφής από την δραστηριότητα των πρώτων ημερών του Σεπτεμβρίου, με την επανλειτουργία των βιομηχανικών και λοιπών επιχειρήσεων μετά την ολοκλήρωση και των φετινών θερινών διακοπών.

Ας δούμε όμως πως διαμορφώθηκαν οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων, κατά το τελευταίο δεκαπενθήμερο του Ιουλίου '92:

Σιτηρά:

- 60.000 τόν. Μισσιισσιππί για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 16,50.
- 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 20,50.
- 50.000 τόν. Βραζιλία για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 12,00.
- 50.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ουκρανία, δολ. 17,50.
- 33.000 τόν. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ινδία, δολ. 28,00.
- 33.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Αφρική, δολ. 19,00.
- 23.900 τόν. Μισσιισσιππί για Λα Γκουάϊρα και Μαρακάμπο, δολ. 15,85.
- 15.500 τόν. Ρουέν για Κοινοπολιτεία Ανεξ. Κρατών, δολ. 10,75.
- 14.250 τόν. Ρίο Γκράντε για Πόρτο Καμπέλο, δολ. 24,25.

Γαιάνθρακες:

- 120.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Σάινες, δολ. 4,35.
- 120.000 τόν. Χέϊ Πόιντ για Ρότερνταμ, δολ. 7,50.
- 100.000 τόν. Πόρτ Κέμπλα για Ζεμπρίγκε, δολ. 7,90.
- 100.000 τόν. Χάμπτον Ρούντς για Υμουίντεν, δολ. 4,10.
- 60.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Λισσαβώνα, δολ. 6,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 220.000 τόν. Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 6,25.
- 150.000 τόν. Τουμπαράο για Ιαπωνία, δολ. 7,50.
- 140.000 τόν. Νάρβικ για Ρότερνταμ, δολ. 2,00.
- 110.000 τόν. Πόντα ντε Μαδέϊρα για Καοσιούγκ, δολ. 7,45.
- 100.000 τόν. Πόρτ Καρτίε για Ίμινγκχαμ, δολ. 4,10.

Λιπάσματα:

- 14.000 τόν. Άκαμπα για Ινδία,

Ζάχαρη:

- 15.000 τόν. Φίτζι για Ιαπωνία, δολ. 20,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η άνοδος της ζήτησης για άμεσες φορτώσεις δημητριακών στον χώρο του Ατλαντικού ώθησε και πάλι ανοδικά τα μισθώματα των πάνωμαξ και handymax με προορισμό την Άπω Ανατολή που έφθασαν και πάλι περί τα δολ. 10.000 την ημέρα.

Αντίθετα στο Ανατολικό Ημισφαίριο η παντελής σχεδόν απουσία των Αυστραλών και Ιαπώνων ναυλωτών οδήγησε τα μισθώματα σε χαμηλότερα επίπεδα, όπως εύγλωττα απεικονίζεται στις ακόλουθες συμφωνίες:

- 64.135 τόν. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Κόλπου ΗΠΑ, δολ. 7.500 την ημέρα.
- 63.900 τόν. d.w. από Σιγκαπούρη μέσω Νοτ. Αφρικής για Ιαπωνία, δολ. 6.500 την ημέρα.
- 62.000 τόν. d.w. από Βορ. Ειρηνικό για Κίνα, δολ. 6.500 την ημέρα πλέον αμοιβής δολ. 130.000.
- 60.850 τόν. d.w. από Κόντινεντ,

μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, δολ. 9.700 την ημέρα.

— 54.700 τόν. d.w. από Ρίβερ Πλέϊτ για Κόντινεντ, δολ. 5.750 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 145.000.

— 53.350 τόν. d.w. από Γιβραλτάρ, μέσω Κόλπου ΗΠΑ και Αιγύπτου για Πασσέρο, δολ. 5.250 την ημέρα.

— 41.500 τόν. d.w. από Γιβραλτάρ, μέσω Βραζιλίας για Άπω Ανατολή, δολ. 9.650 την ημέρα.

— 34.365 τόν. d.w. από Δανία για Ιαπωνία, δολ. 7.750 την ημέρα.

— 26.860 τόν. d.w. από Αμβέρσα για Ανατολ. Ινδία, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σταθερή, αλλά και ταυτόχρονα υποτονική υπήρξε σε γενικές γραμμές η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο.

Οι ναύλοι στις περισσότερες περιοχές διατηρήθηκαν στα λογικά επίπεδα που είχαν διαμορφωθεί από τα μέσα Ιουλίου, αλλά παράλληλα πρέπει να υπογραμμισθεί η απουσία πολλών δεξαμενοπλοίων από την αγορά λόγω εθελοντικού παροπλισμού ή εκτεταμένων επισκευών και surveys.

Κατά τους υπολογισμούς των Κλάρκσονς του Λονδίνου, η ανοικτή χωρητικότητα στην περιοχή του Περσικού Κόλπου τον Αύγουστο θα φθάσει τους 14 εκατ. τόν. d.w., πρόβλεψη που εάν επιβεβαιωθεί θα σημάνει σοβαρή εξασθένιση της διαπραγματευτικής θέσης του εφοπλισμού.

Οι πράξεις που ακολουθούν αντικατοπτρίζουν τα επίπεδα των ναύλων στις βασικές περιοχές φορτώσεως:

- 255.000 τόν. Ρας Τανούρα για Γαλλία, WS 45.
- 250.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Ουλσάν, WS 44,75.
- 130.000 τόν. Βορ. Θάλασσα για Κόντινεντ, WS 62,5.
- 123.000 τόν. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 55.
- 85.000 τόν. Ρας Τανούρα για Ινδία, WS 96.
- 80.000 τόν. Λιβύη για Ισπανία, WS 82,5.
- 78.000 τόν. Ινδονησία για Ιαπωνία, WS 102,5.
- 73.000 τόν. Ανατολ. ακτή Μεξικού για Τέξας, WS 85.
- 68.000 τόν. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 95.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΛΦΑ ΣΚΑΨ: Χάμπτον Ρόουντς, 100.000 τόν. γαϊάνθρακες, Ρότερνταμ, δολ. 4,20 φίο, 35.000 / 30.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Ιουλίου 25- Αυγούστου 8.

ΑΙΓΙΑΛΗ: Τουμπαράο, 150.000 τόν. μετάλλευμα, Μιζουράτα, δολ. 5.25 φίο, 3 η-μέρες, Ιούλιος / Αύγουστος.

ΣΗ ΧΟΡΣ: Ρουβαίς, 15.000 τόν. Δυτική ακτή Ινδίων δολ. 15 φίο, 5.000 / 1.200 τόν., Ιουλίου 20-30.

ΑΛΦΑ ΣΑΝ: Πόρτ Κάρριερ 20.000 τόν. σιτηρά, Νοβοταλίν, δολ. 8 φίο, 10.000 / 9.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 22-27.

ΝΤΕΚΟΥΡΙΟΝ: Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία 50.000 τόν. σιτηρά, Αδριατική, δολ. 850.000 κατ' αποκοπή φίο, 14 ημέρες, Ιουλίου 25 - Αυγούστου 5.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Αμβέρσα, 75.000 / 80.000 τόν. σιτηρά, δολ. 11.75 φίο, 7.000 / 3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 15-20.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ: Κούβα 14.000 τόν. ζάχαρη, Συρία δολ. 34 φίο, 2.000 / 750 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΝΑΣΣΟΣ Σ.: Σαϊντ Λόρενς, 18.000/19.000 τόν. σιτηρά, Λα Γκουάιρα, δολ. 16 φίο, 4 ημέρες / 1.000 τόν., Αυγούστου 1-5.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΪΣ: Ποταμό Μισισσιππί, 57.000/ 60.000 τόν. σιτηρά, Μαύρη

Θάλασσα, δολ. 16,50, οψιόν Βαλτική δολ. 15.50 ή Νοβοταλίν δολ. 13.50, Αυγούστου 1-7.

ΑΥΡΗΛΙΑ: Ποταμό Μισισσιππί, 22.000 τόν. σιτηρά, Ουκρανία, δολ. 17.75 φίο 4 ημέρες/ 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 22-27.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΛΕΜΟΣ: Ρίτσαρντς Μπαϊν, 120.000 τόν. γαϊάνθρακες, Σάινες, δολ. 4.35 φίο Αυγούστου 15-25.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ: Δυτική Ακτή Καναδά, 33.000 τόν. σιτηρά, Ανατολ. ή Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 28 φίο, 6.000 / 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση Σεπτεμβρίου 5-15.

ΑΖΟΥΡ: Σακραμέντο, 25.000 τόν. σιτηρά, Τσιταγκόγκ, δολ. 31.42 φίο, Αυγούστου 18 - Σεπτεμβρίου 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Χάμπτον Ρόουντς, 100.000 γαϊάνθρακες, Υμουίντεν δολ. 4.10 φίο, 5,5 ημέρες, Αυγούστου 15-21.

ΑΪΡΟΝ ΜΑΣΤΕΡ: Πόρτ Καρτιέρ, 100.000 τόν., μετάλλευμα, Ίμνινγκχαμ δολ. 4.70 φίο επτά ημέρες Αυγούστου 1-15.

Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ, 54.000 τόν. d.w. σιτηρά, Αμβέρσα κατ' αποκοπή δολ. 565.000, 10 ημέρες Αυγούστου 10-20.

ΜΑΡΙΝΑ: Ρίβερ Πλέιτ, 32.000 τόν. d.w. σιτηρά, Αδριατική, κατ' αποκοπή δολ. 476.500 φίο, 16 ημέρες, Αυγούστου 1-10.

ΛΥΡΑ: Ρίβερ Πλέιτ, 20.000 τόν. σιτηρά

Ντάρ ες Σαλάμ, δολ. 27,50 φίο, 4.000 / 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ: Γκλάντστον, 65.000 τόν. γαϊάνθρακες, Δουκέρκη, δολ. 9.95 φίο, 25.000/35.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 10-17.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Μισισσιππί Ρίβερ, 87.500 τόν. d.w. σιτηρά, Άμστερνταμ κατ' αποκοπή δολ. 740.000, 11,5 ημέρες, Ιουλίου 25-29.

ΠΕΤΡΑ: Ρίτσαρντς Μπαϊν, 60.000 τόν. γαϊάνθρακες, Λισαβώνα δολ. 6 φίο, Αυγούστου 1-10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.150 τόν. d.w. του 1984 παράδοση Λόγκ Μπίτς, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.200 την ημέρα, επί πλέον δολ. 100.000 για πλου υπό έρμα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 69.406 τόν. d.w. του 1989 παράδοση Πόρτ Χέντλαντ, επαναπαράδοση Πόρτ Μοχάμεντ Μπίν Κουασίμ δολ. 5.000 την ημέρα.

ΝΕΝΑ: 71.705 τόν. d.w. του 1991 παράδοση Ιαπωνία επαναπαράδοση Σκω, δολ. 7.000, επί πλέον 125.000 για πλου υπό έρμα.

ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ: 66.908 τόν. d.w. του 1983 παράδοση Ανατολ. Αυστραλία επαναπαράδοση Σκω δολ. 6.000 την ημέρα επί πλέον 100.000 για πλου υπό έρμα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ: 29.640 τόν. d.w. του 1984 παράδοση Φόυνες, επαναπαρά-

F/B PAROS EXPRESS

Χαρείτε την μαγεία των Κυκλαδτικών νησιών ταξιδεύοντας με το F/B PAROS EXPRESS.

Με καθημερινά δρομολόγια στην διάθεσή σας το PAROS EXPRESS σας μεταφέρει με άνεση και ασφάλεια στον προορισμό σας. Ταχύτητα 17 κόμβοι. Πλήρως κλιματιζόμενο.



ΠΑΡΟΣ • ΜΥΚΟΝΟΣ • ΝΑΞΟΣ • ΙΟΣ • ΘΗΡΑ • ΣΙΚΙΝΟΣ • ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ • ΣΙΦΝΟΣ • ΣΕΡΙΦΟΣ • ΣΥΡΟΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ • HEADLINE OFFICES 8, KANARI ST. PIRAEUS
TEL. 41.82.618-19, 45.11.868, FAX 45.32.467, TLX 21175 MACR GR

δοση Αλγερία, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ: 64.338 τον. d.w. του 1978, παράδοση Γιβραλτάρ επαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΝΑΝΤΖΕΛ ΣΑΞΕΣΣ: 41.502 τον. d.w. του 1984 παράδοση Γιβραλτάρ, ταξίδι μέσω Βραζιλίας, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.650 την ημέρα.

ΧΑΠΠΥΜΑΝ: 55.782 τον. d.w. του 1976 παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 7.000 την ημέρα, επί πλέον δολ. 97.500 για πλου υπό έρμα.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 54.698 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ρίβερ Πλέϊτ επαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 5.750 την ημέρα επί πλέον δολ. 145.000 για πλου υπό έρμα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 62.322 τον. d.w. του 1977 παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 9.750 την ημέρα επιπλέον δολ. 175.00 για πλου υπό έρμα.

ΘΕΟΜΗΤΩΡ: 77.300 τον. d.w. του

1982, παράδοση Δουκέρκη, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ, επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.730 τον. d.w. του 1977 παράδοση Βόρειο Ειρηνικό, επαναπαράδοση Βλαδιβοστόκ, δολ. 8.750 την ημέρα πλέον δολ. 190.000 για πλου υπό έρμα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.: 32.280 τον. d.w. του 1971 παράδοση Ρεκαλάδα, επαναπαράδοση Περού, δολ. 7.450 την ημέρα πλέον δολ. 40.000 για πλου υπό έρμα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ: 29.611 τον. d.w. του 1985 παράδοση Μπαγκόκ επαναπαράδοση Βοστώνη / Μπάχια δολ. 5.250 την ημέρα.

ΑΡΚΟΠ: 63.883 τον. d.w. του 1983 παράδοση Κέϊπ Πάσσερο, ταξίδι Ατλαντικού και Δυτ. ακτή Αφρικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 7.400 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ: 35.177 τον. d.w. του 1985 παράδοση Κόλπο ΗΠΑ επαναπα-

ράδοση Νότιο Αφρική δολ. 10.000 την ημέρα.

ΚΕΪΠ ΜΠΡΕΤΟΝ: 29.285 τον. d.w. του 1978 παράδοση Νότιο Κορέα επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.843 τον. d.w. του 1984, παράδοση Πόρτ Κέμπλα, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.400 την ημέρα, πλέον δολ. 115.000 για πλου υπό έρμα.

ΚΛΟΕ: 64.059 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βορείως Ειρηνικό, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥ II: 64.316 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊν, επαναπαράδοση Άκαμπα, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΡΕΑ: 64.104 τον. d.w. του 1973 παράδοση Νόρφολκ, επαναπαράδοση Άκαμπα δολ. 9.750 την ημέρα, πλέον 145.000 για πλου υπό έρμα.

ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΕΝΒ: 20.858 τον. d.w. του 1986, παράδοση Αμβέρσα επαναπαράδοση Ανατ. ακτή Ινδίας, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΤΕΡΝ: 34.365 τον. d.w. του 1986, παράδοση Δανία, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΘΑΛΙΑ: 64.135 τον. d.w. του 1982 παράδοση Ιαπωνία, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΛΙΝΑ II: Ρας ες Σάϊντερ, 80.000 τον. Γένοβα, WS 77,5, Ιουλίου 28.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ: Σκίντα, 25.000 τον. καθαρά Μεσόγειο, WS 185, Ιουλίου.

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Περσικό, 280.000 τον. Κόντινεντ, WS 45, επί πλέον WS 2.5 για οφίων Ερυθρά Θάλασσα, Αυγούστου 1.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Ανατ. ακτή Μεξικού, 73.000 τον., Τέξας Σίτυ, WS 85, Ιουλίου 25.

ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ: Καραϊβική, 45.000 τον., Βόρειος ΗΠΑ Κέϊπ Χαττέρας, WS 140, Ιουλίου 26.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ: Σίντι Κερίρ, 135.000 τον. Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 57,5, Αυγούστου 9.

ΙΛΙΑΝΤ: Τής, 70.000 τον., Γκαλχέβεν, WS 120, Ιουλίου.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μπετζάια, 80.000 τον., Τρίεστη, WS 82,5, Ιουλίου 23.

ΟΘΟΝΗ: Ρόττερνταμ, 25.000 τον., καθαρά Πορτογαλία, WS 212,5, Ιουλίου.

ΣΑΛΑΜΙΝΑ: Οδησσό, 40.000 τον., Κόντινεντ/ Μεσόγειος, WS 138, Ιουλίου 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ: Στούρε, 70.000 τον., Κεμπέκ, WS 92,5, Ιουλίου 21.

ΕΛΙΑΝΣ: Παζαρίτος, 71.500 τον, Μπωμόντ, WS 80, Ιουλίου 24.

ΓΕΡΟΣ: Βραζιλία, 45.000 τον., οφίων, WS 100, Ιουλίου 30.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II: Βέντσπιλς, 39.000 τον., Κόντινεντ, WS 140, Ιουλίου.

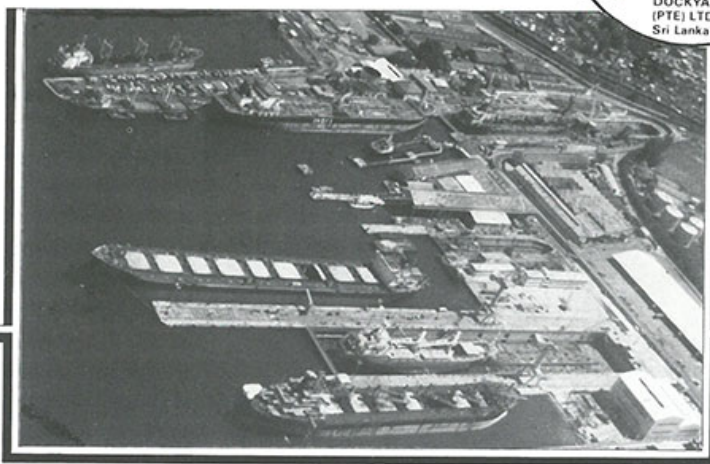
ΡΟΔΟΣ: Ρας Τανούρα, 132.500 τον., Αυγούστα, WS 72,5, Αυγούστου 1.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Νοβοροσίσκ, 85.000 τον., Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 80, Ιουλίου 20.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Άνταν, 81.000 τον. Χάλιφαξ, WS 79,5 Ιουλίου 29.

ΣΗ ΛΑΪ'ΟΝ: Μαύρη Θάλασσα, 20.000 τον. καθαρά, Μεσόγειο WS 185, Ιουλίου 18.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE

REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

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

FOREIGN REPRESENTATIVES:

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

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

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

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

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

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

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

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

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

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

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

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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