

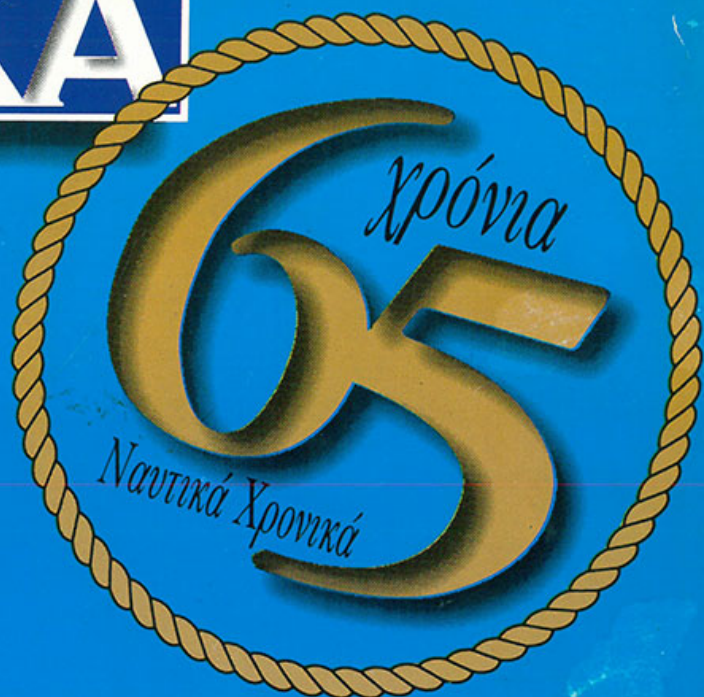
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Μαρτίου 1997

Αρ. Φύλλου 1418/1777

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ



Τα "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" η συνέχεια

• Η έλλειψη εθνικής πολιτικής οδηγεί

τη Ναυτιλία εκτός Σημαίας • "Βαρειά κληρονο-

μιά" για το νέο προεδρείο της ΕΕΕ • Ανταγωνι-

στικότητα Επιβατηγού Ναυτιλίας: ΩΡΑ ΜΗΔΕΝ

• SHIPPING BEYOND 2000: The views of an

Independent Greek Shipowner



INTERMARINE LTD.

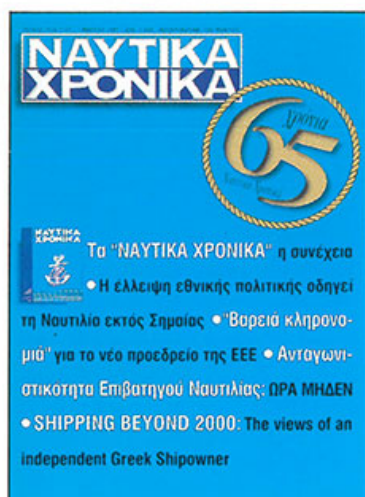
PIRAEUS AGENTS : 46 FILONOS STREET, 185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES: (01) - 4172201, 4172218, 4172194, 4171972 • TELEFAX: (01) - 4172268, 4113160
TELEXES: 212845, 212742, 211178, 211067 • CABLES: "IKTINOS"



ATHENS 2004

CANDIDATE CITY





Τα "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Η συνέχεια

σελ 5

Ο Πρόεδρος του Κομμίτη σχολιάζει την τρέχουσα ναυτιλιακή επικαιρότητα και την επανέκδοση των "Ναυτικών Χρονικών"

Το Θέμα του Μήνα

σελ 6

Η έλλειψη εθνικής πολιτικής οδηγεί τη Ναυτιλία εκτός Σημαίας



Γιάννης Γκούμας

σελ 10

Αποχαιρέτησε την ΕΕΕ μετά από όχρονη γόνιμη πρόσφορά



Δίκαιη επιβράβευση του έργου του Γιάννη Αδ. Χατζηπατέρα

σελ 12

Του απονεμήθηκε ο Σταυρός της διακρίσεως Ο.Β.Ε.

"Βαριά κληρονομιά" για το νέο προεδρείο της ΕΕΕ

σελ 13

Στο τιμόνι ο Γιάννης Κ. Λύρας

Ανταγωνιστικότητα Επιβατηγού Ναυτιλίας: ΩΡΑ ΜΗΔΕΝ

σελ 18

Καίριες επισημάνσεις του Ανδρέα Α. Ποταμιάνου, πρόεδρου της ΕΕΕΠ

SHIPPING BEYOND 2000

σελ 21

"The views of an independent Greek shipowner" By Captain Panayotis Tsakos

Ναυτιλίας ... παραλειπόμενα

σελ 31

Σχολιασμός της ναυτιλιακής επικαιρότητας... και όχι μόνον

Η εφαρμογή της αναθεωρημένης STCW και η επιρροή της στο Port State Control

σελ 37

Ο γεν. δ/ντής της HELMEPA, Δημ. Μητσάτος σχολιάζει τις αποφάσεις του IMO για τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα

ISM Code Μπροστά στη νέα πραγματοτικότητα

σελ 41

Σχόλια και σκέψεις του Χρήστου Ντούνη, Γενικού Δ/ντή Hellenic Hull Management (HMA)

"ΔΥΣΤΟΣ" Μία ακόμη θαλάσσια τραγωδία

σελ 44

Ο έμπειρος ναυπηγός/μηχανικός Γιάννης Κουϊμάνης αναλύει το τραγικό ναυάγιο και προβαίνει σε χρήσιμες επισημάνσεις

Στον Οίκο Τσαβλίρη η ευθύνη ανέλκυσης της πυραυλακάτου "Κωστάκος"

σελ 50

Αγοραπωλησίες πλοίων

σελ 58

Σχολιάζει και καταγράφει ο Τάκης Μακρής

The Monitor

σελ 61

A monthly glimpse in major Greek and international maritime developments

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Μάρτιος 1997 - Έτος 65° - Περίοδος Β'
Αρ. Φύλλου 1418/1177

ΙΑΡΥΤΗΣ: Δημήτριος Ν. Κωττάκης
Σύμβουλος έκδοσης & υπεύθυνος σύμφωνα με το νόμο περί Τύπου:
Δημήτρης Ρήγας-Κωττάκης

Ναυτιλιακός συντάκτης: Λεωνίδας Κονδύλης

Ειδικός συνεργάτης επί οικονομικών
& ναυτιλιακών θεμάτων: Δημ. Θ. Φουστέρης

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ (Συμπερ. Φ.Π.Α.)

Ελλάς: Δρχ. 20.000 - Κύπρος: Λίρες (Κ) 60,00

Ευρώπης & Ηνωμ. Βασιλείου: £ 70,00

Η.Π.Α - Καναδά - Λατ. Αμερική: Δολ. Η.Π.Α. 120,00

Μέση Ανατολή & Αφρική: Δολ. Η.Π.Α. 100,00

Απω Ανατολή & Αυστραλία: Δολ. Η.Π.Α. 140,00

Συνδρομές ναυτικών, πλοίων: Δρχ. 16.000

NAFTIKA CHRONIKA

International Shipping & Trade Monthly

Published in Piraeus since 1931

INCORPORATING "The Monitor"

A monthly glimpse in major Greek and international maritime developments

London Representative: John Galpin - Fax: (44) 1206826686

New York Representative: John Rigas - Fax: (212) 6884621

All correspondence should be addressed to the Hellas office:

7, Ypsilantou Str. - 106 75 Athens - Phone: (301) 7229.613-14

Fax: (301) 7229.607 - Telex: 212845 - Mobile phone: 094-255945



Royal Olympic Cruises



THE BLUE WORLD OF SUN LINE



THE WHITE WORLD OF EPIROTIKI

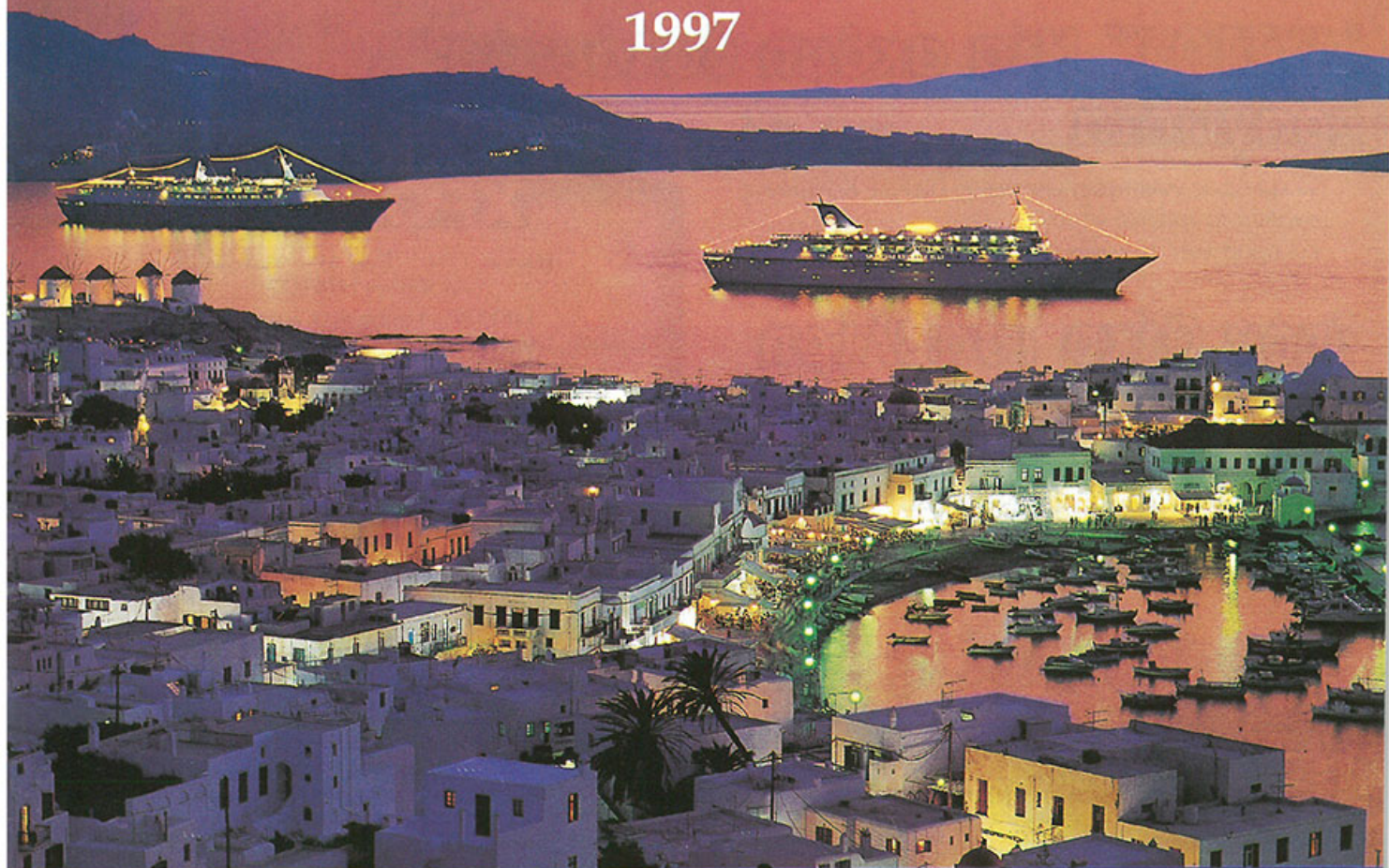


Greek Islands

TURKEY, EGYPT, ISRAEL, MEDITERRANEAN,
BALTIC AND BLACK SEA CRUISES

FROM MARCH THROUGH NOVEMBER

1997



STELLA SOLARIS • ODYSSEUS • STELLA OCEANIS • TRITON • OLYMPIC • ORPHEUS

Head Office: Royal Olympic Cruises, Ltd. - 87, Akti Miaouli - 18538 Piraeus, Greece
Tel: (30) 1 429-1000 Fax: (30) 1 429-0862

Φαίνεται ότι και έντυπα με μακρόχρονη, επιτυχημένη ιστορία, είναι μοιραίο, συναντούν κάποτε στην πορεία τους μια αναποδιά, που τα αναγκάζει να αναζητήσουν νέα πνοή! Χρειάζεται να σταθούν, να ανασυσπειρωθούν, να πάρουν φρέσκεια βαθειά ανάσα, που θα τους φέρει και πάλι στο δρόμο της συνέχειας.

ΧΑΡΜΟΣΥΝΟ ήλθε το μήνυμα ότι τα «Ναυτικά Χρονικά», ύστερα από την ολιγόχρονη απουσία τους από τα ναυτιλιακά γραφεία, και τα περίπτερα, έρχονται και πάλι, γνώριμοι και έμπιστοι σύντροφοι να συνεχίσουν το ταξίδι τους, που είναι σχεδόν συνώνυμο με το ταξίδι της ναυτιλίας μας.

Και έρχονται σε μια στιγμή κρίσιμη για τη ναυτιλία μας, για την ναυτιλία που ο ιδρυτής των «Ναυτικών Χρονικών» έδωσε όλη τη ζωή του.

Για την ανάπτυξή της, για τη μεγαλοσύνη της, για τα γερά της θεμέλια.

«Τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»... η συνέχεια

Ο αείμνηστος Δημήτρης Κωττάκης, η μεγάλη αυτή ναυτιλιακή φυσιογνωμία, ο Δάσκαλός μας, αγωνίζονταν για τη μεγάλη ναυτιλία, αλλά την μεγάλη αυτή ναυτιλία την έβλεπε στο Ελληνικό νηολόγιο, με τη γαλανόλευκη στη πρύμνη, με τους Έλληνες ναυτικούς στο κατάστρωμα.

Και σήμερα κρίνεται το μέλλον, η αυτή καθ' αυτή ύπαρξη του υπό Ελληνική σημαία στόλου.

Μέρα με τη μέρα χάνουμε τα βαπόρια μας σε ξένα νηολόγια. Και ποιος μπορεί να κατακρίνει τον Έλληνα εφοπλιστή που τρέχει να σώσει τη ζωή και την προκοπή του βαποριού του, που δεν αντέχει πιά το διαχειριστικό βάρος της ελληνικής σημαίας;

Μας επρόλαβαν - ποιος θα το περίμενε - οι Ευρωπαίοι συνάδελφοι και συναγωνιστές μας.

Έλαβαν οι Κυβερνήσεις τους τα μέτρα για τη σωτηρία των εθνικών τους νηολογίων.

Οι εισηγήσεις των Ευρωπαίων συναδέλφων μας βρήκαν απήχηση.

Οι δικές μας κραυγές, το δικό μας S.O.S., για να συγκρατηθεί η διαρροή - σχεδόν φυγή - των δικών μας πλοίων από το εθνικό νηολόγιο, δεν

κατάφεραν ακόμη να συγκινήσουν τους κυβερνώντες μας.

Ίσως φταίνε και οι καλοί μας συνεργάτες, οι ναυτικοί μας, γι' αυτή την καθυστέρηση. Και όμως και αυτούς τους ίδιους θα έπρεπε να νοιάζει, να συγκλονίζει, η φυγή.

Μεγάλη ελληνική ναυτιλία, χωρίς ελληνικό στόλο, ισχυρό εθνικό νηολόγιο, δεν λογίζεται.

Πρέπει η Ελληνική σημαία να ταξιδεύει σε θάλασσες και ωκεανούς.

Αλλά ας μην υποβαθμίζουμε τη σοβαρότητα της κρίσης, της αποφασιστικής καμπής που περνά το εθνικό νηολόγιο.

ΟΛΟΙ ΜΑΖΙ, πλοιοκτησία, ναυτεργάτες και Κράτος, να δώσουμε χέρι, να δέσουμε χέρια. Μόνο έτσι θα ξεπεράσουμε τη κρίση και θα βλέπουμε, όπως όλοι θέλουμε και όπως πρέπει, τη γαλανόλευκη στους ωκεανούς και στα ξένα λιμάνια.

Καλή συνέχεια και τυχερή να είναι η εμφάνιση στο καινούριο χρόνο του εντύπου που εκρονικογράφησε την ιστορία της ναυτιλίας μας.

Καλή επιτυχία στα «Ναυτικά Χρονικά» που μας πάνε στη νέα χιλιετηρίδα.

Η έλλειψη εθνικής πολιτικής οδηγεί τη ναυτιλία εκτός σημαίας

ΚΑΙ ΞΑΦΝΙΚΑ, μπήκε από την πίσω πόρτα και εγκαταστάθηκε με διάθεση μονιμότητας, η συνδικαλιστική τριβή και η οξεία κοινωνική αντιπαράθεση, στον ήρεμο και δημιουργικό, μέχρι τώρα, κόσμο της εμπορικής ναυτιλίας.

Έτσι, η δοκιμασμένη για δεκαετίες και θαυματουργή πολλές φορές τριμερής συνεργασία, πάει οριστικά περίπατο, αφού από εδώ και πέρα το κράτος θα βάζει να τσακώνονται πλοιοκτησία και ναυτεργάτες, ακόμη και στις περιπτώσεις που τα αιτήματα και των δύο πλευρών θα έχουν αποδέκτη το ίδιο το κράτος και αυτό, να μένει απλώς θεατής, ούτε - κάν διαιτητής.

Αυτό είναι το πρώτο και βασικό συμπέρασμα απ' όσα διαδραματίστηκαν τον Ιανουάριο στον Πειραιά και στα άλλα λιμάνια της χώρας και κυρίως, από τα μέτρα στα οποία κατέφυγε, όχι χωρίς πανικό, η κυβέρνηση για να λύσει μίαν απεργία πρωτοφανούς έντασης για τα δεδομένα του μέχρι σήμερα υπεύθυνου και ψυχραιμου ναυτικού συνδικαλισμού.

Γιατί όταν η κυβέρνηση δεσμεύεται να μη μεταβάλλει τη σύνθεση των επιβατηγών πλοίων και κυρίως των κρουαζιερόπλοιων, που ήδη βρίσκονται στο κατώφλι μιας ομαδικής φυγής, και όταν εισάγει ένα είδος πιθανής επιδιαιτησίας της Π.Ν.Ο. στη κατάρτιση και έγκριση των εγκριτικών πράξεων για τα ποντοπόρα πλοία, την ώρα που βαθαίνει η «μαύρη τρύπα» του υπολογισμού τους, δεν κάνει τίποτ' άλλο παρά:

ΠΡΩΤΟΝ: Να διώχνει ομαδικά το ελληνικό πλοίο από τη σημαία.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: Να προσφέρει ισχυρό άλλοθι στην πλοιοκτησία για να απαλλαγεί από το βάρος μιάς πανάκριβης και δύσκαμπτης συνθέσεως, αλλάζοντας σε μία νύχτα την εθνική της ταυτότητα.

ΤΡΙΤΟΝ: Να δείχνει ως υπεύθυνους για την αποσάθρωση της ναυτιλίας μας τους ναυτικούς και τους συνδικαλιστικούς τους ηγέτες.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ: Να εξωθεί, στο σύνολό του πλέον, το ναυτεργατικό κίνημα σε μίαν αδιάκοπη εφεξής «επαναστατική γυμναστική», παγίδα καλά στημένη από εξωναυτικά και εξωναυτιλιακά συμφέροντα, αλλά και από εξωσυνδικαλιστικά κέντρα.

Και να γιατί:

Διότι προφανώς δεν υπήρξε συγκεκριμένη κυβερνητική πολιτική για τη ναυτιλία, παρά απλή και όχι σπάνια, απλοϊκή διαχείριση των προβλημάτων της. Πρόκειται για διαπίστωση που τώρα μπορεί να αιτιολογηθεί από τα ίδια τα γεγονότα.

Δηλαδή: Εάν η ναυτιλία βρισκόταν στο κέντρο μιάς επεξεργασμένης πάνω σε εθνική βάση πολιτικής, ως ισχυρός οικονομικός κλάδος με διεθνή εξωστρέφεια που προσπορίζει στον τόπο, πρωτίστως πολιτική δύναμη, αλλά και συναλλαγματικούς πόρους και ακόμη, που θα μπορούσε να παίξει κάλλιστα τον ρόλο ατμομηχανής αναπτύξεως, η κυβέρνηση θα έκανε ότι μπορούσε για να συγκρατήσει τις εγγενείς φυγόκεντρες τάσεις της, σε εθνικό πλαίσιο. Τα πλοία δηλαδή στη σημαία, κατά το

δυνατόν. Και τη διαχείριση στον Πειραιά, κατά το μέγιστον.

Αλλά δυστυχώς, συνέβη το αντίθετο. Και μάλιστα την ώρα που η κυβέρνηση έπρεπε να ακολουθήσει το παράδειγμα των άλλων εταιρών και να μπει κάτω από την ομπρέλα της «Ανακοινώσεως Κίννοκ», όχι για να επανασυγκροτήσει τη ναυτιλία της, όπως έκαναν οι Ολλανδοί, αλλά για να κατοχυρώσει την εθνική της υπόσταση.

ΕΚΑΝΕ ΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ, επιφυλασσόμενη, αμφιβάλλουσα, αμφιρρέπουσα παρά τα 200 πλοία που στο μεταξύ διέρρευσαν

Η άδικη και αψυχολόγητη φορολόγηση των ναυτικών, αιτία της εκρήξεως στα λιμάνια και στα ενδότερα της Ναυτιλίας

μέσα στο 1996 από το υπολόγιο, δεχόμενη κομματικές πιέσεις πελατειακής προελεύσεως.

Με άλλα λόγια, δεν προχώρησε στην αναμόρφωση της συνθέσεως σε ρεαλιστική βάση, όχι μόνο γιατί το ζήτησε επίμονα ο εφοπλισμός, αλλά γιατί δεν υπάρχει πιά, και δεν θα υπάρξει στο μέλλον, ροή νέων ναυτικών στο επάγγελμα. Είναι φανερόν ότι ακολούθησε την καταστρεπτική πρακτική των «συνδικαλιστικών κεκτημένων» και προκειμένου να αντιμετωπίσει μίαν άκρως προσωρινή διόγκωση της ανύπαρκτης στην ουσία «ναυτικής ανεργίας», άνοιξε διάπλατα τις πόρτες της φυγής. Και βεβαίως, ο επιχειρηματίας της εποχής της διεθνοποιημένης οικονομίας και του οξύτατου ανταγωνισμού, δεν είχε λόγο να μην αξιοποιήσει την ευκαιρία και να μη χρησιμοποιήσει την προπέλα. Εδώ, την χρησιμοποιούν οι βιομήχανοι που δεν την έχουν και να μη την χρησιμοποιήσουν οι εφοπλιστές που την διαθέτουν και να μη την περισσεύει; Αυτοί άλλωστε δεν επιθυμούν να μεταβληθούν σε κομματάρχες ή να εκλεγούν βουλευτές. Ασκούν παραγωγικό έργο και δεν επιβαρύνουν την εθνική μας οικονομία με δάνεια.

ΤΟ ΚΕΝΟ λοιπόν της ελλείψεως πολιτικής, η κυβέρνηση κάτω από την πίεση μιάς δυναμικής απεργίας, το εκάλυψε με μέτρα που οδηγούν στην κατεδάφιση της μεγάλης, της Πρώτης Κοινοτικής και της Μέγιστης Παγκοσμίως Ναυτιλίας, και δεν απομένει παρά να δούμε, όπως ψιθυρίζεται, και την ανάκληση του ήδη κατακρεουργημένου Νόμου 89 για να δοθεί η **χαριστική βολή**, σύμφωνα με τη ρητορική μίας δικαιολογημένης εθνικής υπερηφάνειας, που τώρα αποδεικνύεται ότι δεν ανταποκρίνεται τόσο πολύ στην πραγματικότητα...

Έτσι, έχουμε μια ακόμη περιπέτεια τύπου «ανακυκλώσεως», που αυτή τη φορά δεν φαίνεται να είναι εύκολα αναστρέψιμη, όπως την προηγούμενη φορά. **Δυστυχώς!!**

Και ερχόμαστε στα αίτια που προκάλεσαν την πρόσφατη

ρήξη στο χώρο της ναυτιλίας και που αποτελούν την πλέον χειροπιαστή απόδειξη, αυτού που προαναφέρθηκε, ότι δεν υπάρχει «έργω» ναυτιλιακή πολιτική.

Πώς είναι δυνατόν να αποφασισθεί η κατάργηση, των πενιχρών άλλωστε, φοροαπαλλαγών των ναυτικών, χωρίς να σταθμισθούν οι παρενέργειες, ορατές άλλωστε και από τους πλέον αδαείς των όσων συμβαίνουν στο ναυτεργατικό χώρο;

Γιατί η κατάργηση των φοροαπαλλαγών ήταν η θρυαλλίδα για την σοβούσα από καιρό κρίση.

Σοβούσα διότι:

Το επάγγελμα βρίσκεται από, ενδογενείς, κυρίως, αδυναμίες στην κατιούσα. Όταν είχαμε πριν λίγα χρόνια 120.000 ναυτικούς και σήμερα 30.000 περίπου, η καμπή όλη της κάμψης είναι δραματική. Όταν η πλοιοκτησία και όχι μόνον η ελληνική, αλλά και η ανά την Ευρώπη, πιέζει για την ελεύθερη χρησιμοποίηση ξένων πληρωμάτων που έχουν το πλεονέκτημα να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του πλοίου, λέμε στο ναυτικό ότι είναι «έχω και κατέχω» και ότι πρέπει να πληρώνει στο ακέραιο τους φόρους του. Και μάλιστα την ώρα που η Κοινότητα συνιστά τη διατήρηση των υπολειμμάτων του ναυτεργατικού δυναμικού της Ευρώπης, έστω και για συναισθηματικούς λόγους, με φορολογικές απαλλαγές και την πληρωμή των ασφαλιστικών εισφορών από το κράτος! Δεν είναι παράλογο και απυροχολόγητο εμείς τότε να δείχνουμε το σκληρό πρόσωπο μιάς εξουσίας που δεν έχει αντιληφθεί την μέχρι σήμερα προσφορά του ναυτικού και ακόμη, τον ρόλο που μπορεί να παίξει στο να ενισχύσει την καταρρέουσα ελληνικότητα της ναυτιλίας;

ΗΤΑΝ Η ΩΡΑ που θα μπορούσε στο πλαίσιο ενός δημιουργικού διαλόγου, να γίνει αποδεκτή η λογική της υποστηρίξεως της σημαίας, με τον εκσυγχρονισμό του, αναχρονιστικού άλλωστε, θεσμού των συνθέσεων. Αν δεν υπήρχε η οξύτητα για το φορολογικό (που και για το δημόσιο ταμείο στην ουσία είναι χωρίς σοβαρό αντίκρισμα) θα μπορούσε κάλλιστα να περάσει και στον χώρο της ναυτεργασίας η λογική της ελάσσονος ζημίας, ή αν θέλετε, η λογική της πρόληψης της μόνιμης ζημιάς!

Δηλαδή, να γίνει αποδεκτή η μείωση της συνθέσεως, όχι βέβαια στα Ολλανδικά πρότυπα, αλλά στο επίπεδο των 5-6

Ελλήνων αξιωματικών με στόχο:

- Να ξεκινήσει ένα ισχυρό ρεύμα επαναπατρισμού.

- Να δημιουργηθούν προϋποθέσεις για την απορρόφηση, όχι μόνο των ανέργων που θα προκύψουν προσωρινά από το μέτρο, αλλά και των άλλων που υποστηρίζει η ΠΝΟ ότι υπάρχουν.

Αλλά για να γίνει μιά τέτοια εθνικού επιπέδου συνεννόηση και να παρακαμφθούν οι αντιδράσεις της «συνδικαλιστικής καρέκλας», χρειαζόταν κλίμα κατανοήσεως και ειλικρίνειας, που βεβαίως εκ προοιμίου κατέστρεψε το φορολογικό νομοσχέδιο και οι αντιδράσεις -πρωτοφανείς- που ακολούθησαν.

Έτσι, η κυβέρνηση με μιά και μόνο αδέξια κίνηση φαίνεται να χάνει σε δύο ταμπλό. Χάνει τη μάχη της σημαίας, η φυγή συνεχίζεται και οι προβλέψεις είναι ότι θα ενταθεί. Και, χάνει τη συνεργασία της με τον ναυτικό. Γιατί έμαθε και αυτός τώρα, ότι διαθέτει τη δύναμη να ανατρέπει τους ρυθμούς της ζωής στην παράλιο και υψιωματική Ελλάδα και βεβαίως, σε πρώτη ευκαιρία θα τη χρησιμοποιήσει, υποκινούμενος στον βαθμό που χρειάζεται από τους απεργιακούς μηχανισμούς που πάντοτε караδοκούν πανέτοιμοι στη γωνία, να μεταφέρουν την ταξική πάλη όπου δει, για αμιγώς κομματικούς και πολιτικούς λόγους.

Ο «ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ» (24.9.97) προειδοποίησε με άρθρο του, ότι οι ναυτικοί με την δυναμική τους απεργία έγραψαν σπουδαία «υποθήκη» για το μέλλον...

Με βάση τη συλλογιστική αυτή, οι πολιτικές ευθύνες φαίνεται να είναι μεγάλες και μοιραίως θα τις βρει σύντομα μπροστά της η κυβέρνηση. Έπρεπε, υποστηρίζεται, να δείξει συμπεριφορά αντάξια ενός μεγάλου κλάδου, αλλά και του μόνου υγιούς της οικονομίας και αντίθετα, ενήργησε ως τοπικός μικροκομματάρχης που σε κάθε απόφαση ή ενέργεια, μετράει με προσοχή μόνο τα «κουκιά»...

Έτσι όμως η Ελλάδα θα πάψει να είναι ναυτιλιακή δύναμη πρώτης τάξεως, χωρίς να πάψει και ο Έλληνας εφοπλιστής να διαχειρίζεται, πιθανώς, τον πρώτο στόλο του κόσμου.

Διχασμός, που μαρτυρεί πολλά και που από εθνικής πλευράς, σκοτώνει...

Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» (W)

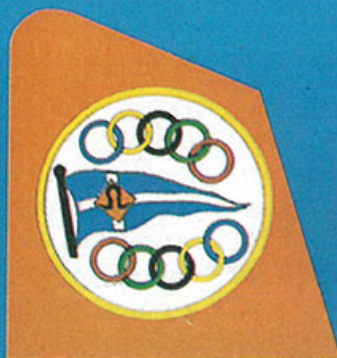


**Our sincere
wishes
for 1997
to all seafarers and
those who care for them**

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

Committed to Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.
Monte Carlo

AGENTS
OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.
London
SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.
Piraeus

ONASSIS GROUP

The Tsavliris Salvage Group
conveys its best wishes to
«Naftika Chronika»

*For decades, «Naftika Chronika» enjoyed
a high reputation for its knowledgeable
and impartial reporting on Greek shipping
and international maritime developments*

*We are delighted to welcome the re-appearance
of «Naftika Chronika» and wish the magazine
many years of life to come*

TSAVLIRIS

Tsavliris Piraeus – Greece
(24 hours operation)
10, Akti Poseidonos,
GR-185 31 Piraeus
Phone: (01) 4221.000
Fax: 4221.008
Telex: 212677 TSAV GR
AOH: (01) 3240.077,
(0295) 41579

London Agents:
Tsavliris (Shipping) Ltd
Rodwell House,
100 Middlesex Street,
London E1 7HJ, U.K.
Phone: (071) 377.6634
Fax: (071) 377.6619
Telex: 884291 TSAVUK G



Αποχαιρέτησε την ΕΕΕ μετά από 6χρονη γόνιμη προσφορά

Τα θέματα που αντιμετωπίζει η μεγάλη ελληνική ναυτιλία τόσο στον εθνικό όσο και στον διεθνή χώρο, ήταν οι άξονες ενός λεπτομερούς απολογισμού που έκανε στην πρόσφατη γενική συνέλευση της ΕΕΕ στο Ίδρυμα Ευγενίδη, ο μέχρι πρόσφατα Πρόεδρος της Γιάννης Γκούμας.

Συγκεκριμένα, τα θέματα έμπυχου δυναμικού, ναυτικής εκπαίδευσης και κοινωνικής προστασίας των ναυτικών ήταν τα κύρια σημεία αναφοράς στις εσωτερικές σχέσεις της ναυτιλίας - με την Πολιτεία και τη ναυτεργασία - με τα θέματα που άπτονται της διεθνούς λειτουργίας της ναυτιλίας, αναφορικά με τη δραστηριότητα του ελληνικού και ελληνόκτητου πλοίου, στο στίβο των παγκόσμιων μεταφορών.

Ο κ. Γιάννης Γκ. Γκούμας επεδίωξε την λεπτομερή ενημέρωση των συναδέλφων του για το τεράστιο θέμα της ανταγωνιστικότητας, καθώς και για τα μέτρα που έχουν ζητηθεί από την κυβέρνηση να ληφθούν και δεν έχουν ληφθεί επί πολλούς μήνες!

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο απελθών πρόεδρος της ΕΕΕ, είχε δύο συνεχείς τριετείς θητείες στο πηδάλιο της εφοπλιστικής οργανώσεως, γεγονός που επέτρεψε αφ' ενός να παράγει γόνιμο έργο και αφ' ετέρου να έχει μία συγκροτημένη και συνολική άποψη για το ναυτιλιακό πρόβλημα της χώρας, όπως αυτό σήμερα περνά μέσα από την αντίληψη της Πολιτείας

Ο τερματισμός της προεδρίας Γκούμα και τα πεπραγμένα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

με τις γραφειοκρατικές της ανασχές και όπως αυτό περιπλέκεται από την πληθώρα των διεθνών θεσμών, που καθημερινά σχεδόν κατακλύζουν τον χώρο της παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Είναι ενδεικτικά αυτά που είπε ο τέως πρόεδρος, μιλώντας στη τελευταία συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της ΕΕΕ την Παρασκευή 31 Ιανουαρίου.

Συγκεκριμένα, αποχαιρέτώντας τους συναδέλφους του ετόνισε ότι θεωρεί δύο σημαντικούς σταθμούς της επαγγελματικής του σταδιοδρομίας, την θητεία του στη θάλασσα και την θητεία του στη Ένωση, επί έξι χρόνια ως πρόεδρος και 18 συνολικά ως μέλος του διοικητικού συμβουλίου.

«Στο διάστημα αυτό, τόνισε ο κ. Γκούμας, είναι πιθανόν να δυσaráστησα κάποιους από τους συναδέλφους μου, είτε γιατί παρέμεινα πιστός στις απόψεις και θέσεις μου, είτε γιατί έκανα λάθος που φυσικά αναγνωρίζω».

Και κατέληξε ο κ. Γκούμας με θερμές ευχαριστίες προς το συμβούλιο της ΕΕΕ για την συνεργασία του στο επιτελεσθέν μέχρι σήμερα έργο, ευχόμενος κάθε επιτυχία στους συνα-

δέλφους του που θα ακολουθήσουν στην ανάληψη ευθυνών για την πρόοδο των ναυτιλιακών πραγμάτων στη χώρα μας.

Κατά κοινή αναγνώριση, η προεδρία Γκούμα χαρακτηρίζεται από μία σειρά αξιόλογων πρωτοβουλιών και κενοτομιών, μεταξύ των οποίων και οι εξής:

- Ενίσχυση και ανασύσταση του επιτελείου των ειδικών στελεχών για το χειρισμό των διεθνών σχέσεων.
- Αντιμέτωπιση του στεγαστικού προβλήματος ΕΕΕ, με την πώληση του μεγάρου των Αθηνών και την αγορά των γραφείων του Πειραιώς.
- Οργάνωση των σχέσεων με τον τύπο και τα μέσα ενημέρωσης στη βάση της τακτικής και υπεύθυνης πληροφόρησης.
- Υπερκομματική αντίληψη στις σχέσεις και στους χειρισμούς των θεμάτων με την Πολιτεία
- Ανοικτός διάλογος τόσο μέσα στους κόλπους του εφοπλισμού, όσο και με την πλευρά της ναυτεργασίας.
- Αξιοποίηση και προβολή της νεώτερης ναυτιλιακής μας παράδοσης.
- Συγκρότηση μελετητικής βιβλιοθήκης για τη ναυτιλία.
- Και τέλος, βελτίωση των οικονομικών της Ενώσεως Εφοπλιστών.

THE TSAKOS GROUP



Facing New Horizons

Piraeus • Chios • London • New York • Montevideo • Singapore

Δίκαιη επιβράβευση του έργου του Γιάννη Αδ. Χατζηπατέρα

Η Βρετανία τίμησε το έργο του επί 15 και πλέον χρόνια Προέδρου της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Κομμίτη) Γιάννη Αδ. Χατζηπατέρα, και του επέδωσε στις 21 Ιανουαρίου του Σταυρό της διακρίσεως O.B.E. (Most excellent Order of the British Empire,) για την πολυετή προσφορά του στη ναυτιλία.

Στην φωτογραφία από αριστερά, ο Λόρδος Γκόσεν, υφυπουργός Ναυτιλίας, ο Σερ Ρόμπερτ Γιάνγκ, υφυπουργός Μεταφορών της Βρετανικής κυβέρνησης που έκαμε την απονομή του Σταυρού εκ μέρους της Βασίλισσας Ελισάβετ, η κα. Μάρω Χατζηπατέρα, ο βραβευθείς, ο Έρικ Σώγιερ, Πρόεδρος του Μπώλτικ, και ο Σερ Πάτρικ Μπράουν, μόνιμος υφυπουργός Μεταφορών. Ο υφυπουργός Μεταφορών της Μεγάλης Βρετανίας, Sir Patrick Brown, με επιστολή του στον κ. Γιάννη Αδ. Χατζηπατέρα, του



εγνώρισε ότι σύμφωνα με πρόταση του Υπουργείου Εξωτερικών Υποθέσεων, η Α.Μ. η Βασίλισσα Ελισάβετ του απένειμε τον τίτλον του Honorary Officer of the Most Excellent Order of the British Empire. (Honorary O.B.E.)

Ο Βρετανός Υπουργός, μαζί με τα δικά του συγχαρητήρια, εκφράζει την διαβεβαίωση ότι η τιμητική αυτή διάκριση αποτελεί δίκαια αναγνώριση των υπηρεσιών του προέδρου του Κομμίτη προς την Εμπορική Ναυτιλία, και αναφέρει χαρακτηριστικά τα εξής:

Dear Mr. Hadjipateras,

It is with great pleasure that I write to inform you that on the advice of the Secretary of State for the Foreign and Commonwealth Affairs, Her Majesty the Queen, has been pleased to appoint you an HONORARY OFFICER OF THE MOST EXCELLENT ORDER OF THE BRITISH EMPIRE (Honorary OBE).

This honour is conferred on you by Her Majesty in recognition of your services to the shipping industry.

The Secretary of State for Transport, has asked me to send you his warmest congratulations and good wishes on this award and I should also like to add my sincere congratulations. I am delighted that your services have been recognised by this award, which I know is well deserved.



«Βαρειά κληρονομιά» για το νέο προεδρείο της ΕΕΕ

Κείμενο: Δημήτρης Ρήγας - Κωττάκης

Ο Γιάννης Κώστα Λύρας είναι ο νέος πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, διαδεχόμενος τον Γιάννη Γκούμα που αποχώρησε από τη διοίκηση της ΕΕΕ μετά από χρονη δημιουργική θητεία.

Ο έμπειρος κ. Λύρας έχει διατελέσει αντιπρόεδρος της Ένωσης από το 1991 και μέλος του προεδρείου από το 1979, γεγονός που επιτρέπει την αισιοδοξία ότι γνωρίζοντας τα θέματα που απασχολούν τον ελληνικό εφοπλισμό, θα ενσκήψει αμέσως σ' αυτά για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπισή τους.

Στη θέση του αντιπροέδρου εκλέχθηκαν οι Νίκος Ευθυμίου και Παύλος Ιωαννίδης και γραμματείς οι Χρήστος Κανελλάκης και Ματθαίος Λώς.

Αναπληρωτές γραμματείς τοποθετήθηκαν οι Κωνσταντίνος Δρακόπουλος και Διαμαντής Κ. Πατέρας.

Ταμίας ανέλαβε ο Θεόδωρος Βενιάμης και αναπληρωτής του ο Σπύρος Αλεξανδράτος.

Τα υπόλοιπα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της ΕΕΕ απαρτίζουν αλφαβητικά οι Γιάννης Γουλανδρής, Γιώργος Γράτσος, Λεωνίδας Δημητριάδης, Άννα Δρακοπούλου, Επαμεινώνδας Εμπειρικός, Νίκος Καϊρης, Γιάννης Μ. Καρράς, Στάθης Κουλουκουντής, Γιώργος Κουμάνταρος, Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, Νικόλαος Σπ. Λαιμός, Στέφανος Λεκανίδης, Γιώργος Σ. Λι-

βανός, Λουκάς Δ. Νομικός, Μάρκος Αν. Νομικός, Αναστάσιος Παπαγιαννόπουλος, Σπύρος Μ. Πολέμης, Παναγιώτης Τσάκος, Λουκάς Φαφαλιός και Μιχάλης Δ. Χανδρής.

Σταθμίζοντας κανείς τα αποτελέσματα των αρχαιρεσιών της ΕΕΕ θα μπορούσε να υποστηρίξει ότι διαγράφεται μία ισχυρή τάση αξιοκρατικής επιλογής των μελών του νέου συμβουλίου.

Σύμφωνα με τα επίσημα αποτελέσματα οι υποψήφιοι έλαβαν τα παρακάτω ποσοστά (%) ψήφων:

1. Γιάννης Λύρας	77,45%
2. Χρ. Κανελλάκης	69,19%
3. Α. Παπαγιαννόπουλος	61,83%
4. Παύλος Ιωαννίδης	60,21%
5. Γ. Μ. Καρράς	57,83%
6. Γ.Σ. Λιβανός	57,42%
7. Γιαν. Γουλανδρής	54,87%
8. Β. Κωνσταντακόπουλος	54,77%
9. Ματθαίος Δ. Λώς	54,69%
10. Λουκάς Φαφαλιός	53,65%
11. Μιχ. Δ. Χανδρής	52,89%
12. Διαμ. Κ. Πατέρας	52,59%
13. Θεόδωρος Βενιάμης	51,92%
14. Παναγ. Τσάκος	51,48%
15. Στεφ. Λεκανίδης	51,43%
16. Νίκος Ευθυμίου	50,76%
17. Σπ. Μ. Πολέμης	48,94%
18. Κων/νος Δρακόπουλος	48,76%
19. Επαμ. Εμπειρικός	47,72%
20. Γεωργ. Κουμάνταρος	46,62%
21. Στ. Κουλουκουντής	45,79%

22. Λεων. Δημητριάδης	44,99%
23. Μαρκ. Αν. Νομικός	44,94
24. Νικολ. Καϊρης	44,55
25. Σπ. Αλεξανδράτος	44,15%
26. Νικ. Σπ. Λαιμός	44,05%
27. Λουκάς Ν. Νομικός	43,78%
28. Γεωργ. Α. Γράτσος	41,56%
29. Μιχ. Χ. Σαρλής	41,30%
30. Άννα Δρακοπούλου	41,26%

Δεν εξελέγησαν στο 30 μελές Συμβούλιο της ΕΕΕ οι κάτωθι, που συγκέντρωσαν τα ακόλουθα ποσοστά ψήφων:

31. Περ. Παναγόπουλος	40,00%
32. Βασ. Παπαχρηστίδης	39,55%
33. Κων/νος Κομνηνός	38,58%
34. Νικ. Παπαδάκης	36,11%
35. Γεωργ. Φουστάνος	33,47%
36. Δημ. Κωνσταντινίδης	33,23%
37. Μάρκος Φράγκος	32,84%
38. Μιχαήλ Κ. Λεμός	32,63%
39. Σίμος Παληός	22,95%
40. Μιχ. Κ. Περατικός	17,72%
41. Γεωργ. Δ. Πατέρας	6,39%

Βεβαίως μεταξύ των ονομάτων των αποτυχόντων υπάρχουν και προσωπικότητες του ελληνικού εφοπλισμού μεγάλου διαμετρήματος, και τα «Ν.Χ.» πιστεύουν ότι η μη εκλογή τους, πρέπει να αποδοθεί στο γεγονός ότι δεν θα μπορούσαν να συμβάλλουν άμεσα και σε καθημερινή βάση στη καλή λειτουργία της ΕΕΕ.

Ψηλαφώντας όμως περαιτέρω τα αποτελέσματα από τις φετεινές αρχαιρέσεις στην ΕΕΕ, κρίνουμε σκόπιμο να επισημάνουμε ότι ο ελληνικός εφοπλισμός έδειξε την προσήλωσή του στην ενότητα, ενώ με τις επιλογές των προσώπων που συνθέτουν το νέο διοικητικό συμβούλιο απέδειξε τον βαθμό σοβαρότητας που αποδίδει στα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος.

Ακόμη, τα «Ν.Χ.» με ικανοποίηση σημειώνουν ότι τα μέλη της ΕΕΕ κατένόησαν ότι ήταν ασυμβίβαστη η παρουσία στο διοικητικό συμβούλιο ενός μέλους, που έχει επιλέξει τα τελευταία χρόνια να είναι εκδότης και όχι εφοπλιστής.

Αφιερώνοντας δύο λόγια στην ήδη πολύ επιτυχημένη σταδιοδρομία - παρά το νεαρόν της ηλικίας - του νέου προέδρου της ΕΕΕ, τα «Ν.Χ.» σημειώνουν ότι ο Γιάννης Λύρας, από το 1979 που διάλεξε να εκπροσωπήσει τον παραδοσιακό οίκο των Lyras Brothers στον Πειραιά και έγινε μέλος του Δ.Σ. της ΕΕΕ, διατέλεσε από το 1984 μέλος της διοικούσας επιτροπής του International Chamber of Shipping και στο διάστημα 1989-91 ανέλα-

βε την αντιπροεδρία.

Παράλληλα εκπροσώπησε την ΕΕΕ στην Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών και το 1991 ανέλαβε αντιπρόεδρος της, για να αναλάβει την προεδρία τον Ιανουάριο του 1995 μέχρι το τέλος του 1996.

Ο κ. Λύρας είναι ιδρυτικό μέλος της HELMEPA και μέλος του διοικητικού της συμβουλίου, μέλος του American Bureau of Shipping και του Lloyds Register of Shipping.

Γεννήθηκε στο Λονδίνο και κατάγεται από τις φημισμένες Οινούσσες. Είναι πτυχιούχος Κοινωνικών Επιστημών και κάτοχος Masters σε θέματα μεταφορών.

Κλείνοντας, κρίνουμε σκόπιμο να επισημάνουμε ότι, παραδίδοντας την σκυτάλη ο Γιάννης Γκ. Γκούμας, που προήδρευσε της Ενώσεως επί δύο τριετίες, σημείωσε μεταξύ άλλων και με αρκετή πικρία, τα εξής:

«Το μείζον αυτό πρόβλημα (της ανταγωνιστικότητας του πλοίου με ελληνική σημαία) που η Ένωσή μας δεν το είδε μόνο από στενό ναυτιλιακό πρίσμα, αλλά και από την πλευρά του εθνικού συμφέροντος, το θέσα-

με περί το μήνα Αύγουστο 1996 υπ' όψη του ίδιου του πρωθυπουργού, στη διάρκεια επισκέψεώς μας στο Πολιτικό Γραφείο. Εν συνεχεία, στις 29 Νοεμβρίου 1996, με επιστολή προς τον κ. Σημίτη συστήσαμε τη διατήρηση του φορολογικού καθεστώτος των ναυτικών και την μη προώθηση των διατάξεων του φορολογικού νομοσχεδίου περί τελών χαρτοσήμου.

Μέτρα που η εφαρμογή τους θα επιβαρύνουν περαιτέρω τη μειωμένη πλέον ανταγωνιστική ικανότητα των πλοίων της σημαίας. Την 7η Ιανουαρίου, επανήλθαμε με νέα επιστολή στον Πρωθυπουργό, προκειμένου να τον ενημερώσουμε για την σημειωθείσα δραματική επιδείνωση της καταστάσεως, με αθρόα φυγή από το νηολόγιο, στη διάρκεια πέντε μηνών κυβερνητικής απραξίας.

Δυστυχώς, η παρέμβαση της Πολιτείας δεν εξεδηλώθη μέχρι το τέλος του 1996, αλλά ούτε και μέχρι σήμερα».

SAIT MARINE nv

Has again a branch office in Greece

GMDSS Retrofit - 236 Worldwide Service Stations

Contact Mrs. Athina Veziris, SAIT MARINE nv - Piraeus Branch

1, Makras Stoas - 185 31 PIRAEUS - GREECE Tel: 41 79 194 - 41 77 797 Fax: 41 77 784

DIOPTRA

Εμείς τί άλλο να προσθέσουμε από το να αναρωτηθούμε μήπως στο ΥΕΝ εθελοτυφλούν, ή δεν ξέρουν ούτε απλά μαθηματικά, για να δούν ότι ενώ η ελληνόκτητη Ναυτιλία υπερέβη το 1996 τους 120 εκατ. τόννους d.w., το δύσμοιρο ελληνικό υπολόγιο μόλις ελέγχει 27,8 εκατ. τον. γκρος.

Και να σημειώσουμε και κάτι ακόμη, που δείχνει τα αποτελέσματα των κακών... **λίαν επιεικώς!!!** επιλογών όσων κυβέρνησαν αυτόν τον τόπο από το 1981 μέχρι σήμερα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία μας, το

1981 είχαμε στο ελληνικό υπολόγιο 3,896 πλοία, 42,4 εκατ. τον. γκρος και σήμερα είναι ζήτημα εάν έχουν μείνει τα μισά!!

Μπράβο μας!!

Αρχίζει ο τριμερής διάλογος

Ξεκίνησε πριν λίγες ημέρες ο διάλογος του υπουργού Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη με τους τρεις παράγοντες της

ναυτιλίας μας, με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του στόλου υπό ελληνική σημαία.

Εκτιμάται ότι σε πρώτη φάση και οι τρεις πλευρές θα κρατήσουν κλειστά τα «χαρτιά τους», προκειμένου να μελετήσουν τις προτάσεις του ΥΕΝ και να επανέλθουν αργότερα με τις θέσεις τους.

Ο πίνακας που ακολουθεί, τον οποίο επιμελήθηκε ο συνάδελφος κ. Σκορδίλης, παρουσιάζει αναλυτικά τις θέσεις από τις οποίες ξεκίνησαν τη διαπραγμάτευση το κράτος, οι ναυτικοί και η πλοιοκτησία.

ΑΠΟ ΠΟΙΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΞΕΚΙΝΟΥΝ ΤΗ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ

 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	 ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ	 ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
1. Κίνητρα για την εγκατάσταση και λειτουργία στην Ελλάδα ναυτιλιακών εταιρειών.	1. Ναι στα κίνητρα για εγκατάσταση με ταυτόχρονη όμως βελτίωση των αναγκαίων υποδομών προς την κατεύθυνση του διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου Πειραιά.	1. Τα κίνητρα να συνδυαστούν και με την είσοδο νέων μονάδων στο Εθνικό ηολόγιο.
2. Πρόωρη συνταξιοδότηση των ασυρματιστών, εν όψει της εφαρμογής, μετά το 1998, του νέου τηλεπικοινωνιακού συστήματος.	2. Το θέμα σε πρώτη φάση αφορά αποκλειστικά την πολιτεία και τη ναυτεργατική πλευρά.	2. Ναι στη συνταξιοδότηση των ασυρματιστών, αλλά ταυτόχρονα εξασφάλιση των θέσεων εργασίας όσων ασυρματιστών, έχουν σήμερα άλλες ειδικότητες.
3. Ενοποίηση της ειδικότητας του μαγείρου και του θαλαμηπόλου για τα ποντοπόρα πλοία.	3. Ναι στην ενοποίηση της ειδικότητας του μαγείρου και του θαλαμηπόλου για τα ποντοπόρα πλοία.	3. Όχι στην ενοποίηση της ειδικότητας μαγείρου και θαλαμηπόλου.
4. Προτίμηση των ανέργων ναυτικών σε θέσεις του Δημοσίου.	4. Το θέμα σε πρώτη φάση αφορά την πολιτεία και τη ναυτεργατική πλευρά.	4. Ναι στην απορρόφηση των ανέργων ναυτικών σε συναφείς κλάδους.
5. Εγγύηση δημοσίου στις κατασκευές νέων πλοίων στα ελληνικά ναυπηγεία.	5. Κατ' αρχήν ναι εφόσον εξασφαλισθούν ανταγωνιστικές τιμές κατασκευής με υψηλού επιπέδου εργασία και συνέπεια στις παραδόσεις.	5. Ναι στην προοπτική της εξασφάλισης των θέσεων εργασίας στον κλάδο.
6. Οι εισφορές των εφοπλιστών στο NAT να είναι μόνο για τους Έλληνες ναυτικούς.	6. Δημιουργία νέου Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου με βάση τις προτάσεις της Ε.Ε.Ε. προς την κοινή επιτροπή για την αναδιοργάνωση του Ταμείου.	6. Υπό ποιους όρους; Και εφόσον το κράτος αναλάβει την υποχρέωση να στηρίξει το NAT και να βελτιώσει τις χορηγούμενες συντάξεις.
 ΣΟΥΜΑΚΗΣ 7. Δικαίωμα για κατ' εξαίρεση συμφωνία μεταξύ ναυτικών και εφοπλιστών. 8. Υποχρεωτική πρόσληψη 4-9 αξιωματικών γέφυρας και μηχανής.	 ΛΥΡΑΣ 7. Ναι με στόχο να γίνει περισσότερο ευέλικτη η ελληνική ναυτιλία, χωρίς να εμπλέκεται ο ένας τομέας στον άλλο. 8. Πρόσληψη 4 Ελλήνων ναυτικών κατά το μέγιστο, με στόχο τη διασφάλιση των θέσεων του πλοίαρχου, υποπλοίαρχου, Α' μηχανικού, Β' μηχανικού.	 ΧΑΛΑΣ 7. Όχι. Αντιθέτως πρέπει να ενισχυθεί η διαπραγματευτική ικανότητα της Ομοσπονδίας. 8. Υποχρεωτική πρόσληψη εννέα Ελλήνων ναυτικών γέφυρας και κατώτερου πληρώματος.
9. Δημιουργία ειδικού ταμείου ανέργων ναυτικών και αναδιοργάνωση του ΓΕΝΕ.	9. Ναι στην αναδιοργάνωση του ΓΕΝΕ με στόχο την εξασφάλιση του αναγκαίου ναυτεργατικού δυναμικού.	9. Ναι με την ενεργό συμμετοχή και των ναυτεργατικών ενώσεων με στόχο να παταχθεί το φαινόμενο της μεστιάς στην εξεύρεση εργασίας.
10. Ξεκαθάρισμα του Μητρώου Ναυτικών και επαναπροσδιορισμός της έννοιας του Έλληνα ναυτικού.	10. Ναι στο Μητρώο Ναυτικών και στον επαναπροσδιορισμό της έννοιας «Έλληνας ναυτικός», αλλά και συνεχής βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσής του με σκοπό την μεγαλύτερη δυνατή εξειδίκευσή του.	10. Ναι στο ευρύτερο πλαίσιο αναδιοργάνωσης του ΓΕΝΕ.

C.M.I.

CREW & SHIP MANAGEMENT INC.

*All hands on deck
around the clock with
C.M.I. INC.*

PIRAEUS OPERATION OFFICE:
165 - 167, PRAXITELOUS STR.
PIRAEUS 18535 - GREECE
TEL.: 4296 051 - 3, FAX: 4296 415,
TLX: 240156 CMI GR

MANILA RECRUITING OFFICE:
ROOM 202 FORG BLDG, N. DOMINGO & F. ROMAN
CORNER, S. JUAN M. MANILA - PHILIPPINES
TEL.: 7227941 - 3, FAX: 7227941, TLX: 42215 CMI I PH



EXPERIENCED MARITIME
PROFESSIONALS FROM
THE PHILIPPINES
& NOW UKRAINE.

ALWAYS SUFFICIENT
STAND BY CREW

ALL C.M.I. REGISTERED
CREW SCREENED BY
EUROPEAN MASTER
MARINERS THUS
ENSURING SUCCESSFUL
PERFORMANCE OF
YOUR SHIPS

FOR COST EFFECTIVE
CREWING C.M.I. INC.
CREW & SHIP
MANAGEMENT

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



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

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ
ΤΗΛ. 8960741 - 8963539 FAX. 9670363





100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

AKTI MIAOULI 47 - 49
PIRAEUS 185 36, GREECE
TEL.: 4292 780 - 4, FAX: 4292 576

ΩΡΑ ΜΗΔΕΝ



Επισημάνσεις
του Ανδρέα Ποταμιάνου,
προέδρου της ΕΕΕΠ

Ως γνωστόν, κατά την τελευταία δεκαετία ο κλάδος κυρίως της θαλάσσιας περιήγησης δέχτηκε αλλη-
πάλλληλα πλήγματα από απρόβλεπτα πολιτικοστρα-
τιωτικά γεγονότα και τρομοκρατικές ενέργειες, ιδιαίτερα
στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, και τα ελληνικά
κρουαζιερόπλοια γνώρισαν τη μεγαλύτερη κρίση της ιστο-
ρίας τους, κρίση η οποία συνεχίζεται με τη γενικότερη
κάμψη στον τουρισμό μας.

Την κρίση αυτή επιτείνει ο οξύς και άνισος ανταγω-
νισμός από επιβατηγά πλοία άλλων χωρών, που οι κυβερ-
νήσεις τους έλαβαν και λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα
για την ανανέωση, τον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της
ανταγωνιστικότητας των πλοίων τους (ευνοϊκές δανειοδο-
τήσεις, σημαντικές πριμοδοτήσεις ναυπηγήσεων, φορολο-
γικές απαλλαγές, ελευθεριότητες στη σύνθεση των πλη-
ρωμάτων, που επιτρέπουν τη χρήση χαμηλόμισθων ναυ-
τικών, κλπ).

Το αποτέλεσμα των κρίσεων και του άνισου ανταγω-
νισμού είναι ότι ο κλάδος της τουριστικής και διεθνών
πλόων επιβατηγού ναυτιλίας να αντιμετωπίζει σοβαρά και
επείγοντα προβλήματα, κυριότερα των οποίων είναι η
ανταγωνιστικότητα, η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός
των πλοίων του κλάδου μας.

Ο προαναφερόμενος άνισος ανταγωνισμός δεν εμφα-
νίζεται μόνο στο διεθνή χώρο, αλλά εκδηλώνεται κατά
τρόπο μάλιστα ανησυχητικό και στον δικό μας χώρο, από
ξένα πλέον σύγχρονα κρουαζιερόπλοια, που λειτουργούν
με σημαντικά χαμηλότερο κόστος εκμεταλλεύσεως και τα
οποία διέρχονται από τον ελληνικό χώρο, προσεγγίζουν
κατά το μέγιστο χρόνο του πλου τους στα νησιά μας ή
και μεθοδεύουν πλάγιους τρόπους παραβιάσεως του ισχύ-
οντος cabotage. Έχουμε τονίσει επανειλημμένα αρμοδίως,
ότι η ανωτέρω κατηγορία ξένων σημαίων πλοίων, κατ'
ουδέν ωφελεί την εθνική μας οικονομία, δεδομένου ότι
η εις συνάλλαγμα ναύλοι τους δεν καταλήγουν στη χώρα
μας αλλά σε τρίτες χώρες, ενώ το όφελός μας εκ της
επισκέψεώς τους στα λιμάνια μας περιορίζεται απλώς σε

ελάχιστες αγορές αναμνηστικών μικροαντικειμένων, ή και
σε βραχεία παραμονή, ενίοτε σε ξενοδοχεία.

Η επικείμενη εφαρμογή του Κανονισμού της Ευρωπαϊ-
κής Ένωσης για την απελευθέρωση του cabotage, σημα-
τοδοτεί την έναρξη μίας εισέτι δυσχερέστερης περιόδου
για τον κλάδο των επιβατηγών μας πλοίων. Ειδικότερα,
τα κρουαζιερόπλοια θα βρεθούν πλέον αντιμέτωπα με
οξύτατο ανταγωνισμό από αντίστοιχα νεότευκτα και πλέον
σύγχρονα πλοία άλλων κοινοτικών σημαίων, που ως
γνωστόν αναμένουν με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τον χρόνο
καταργήσεως των ισχυόντων ακόμα περιορισμών για να
αναζητήσουν απασχόληση στον προνομιούχο ελληνικό
θαλάσσιο χώρο.

Με ανάλογες, άνισου ανταγωνισμού συνθήκες, λει-
τουργούν και τα ελληνικά επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία
γραμμών εξωτερικού, τα οποία στη προσπάθειά τους να
διατηρήσουν κυρίως τη διασύνδεση μεταξύ ελληνικών και
ιταλικών λιμένων, που είναι τόσο σημαντική για τη χώρα
μας αλλά και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιπαλαίουν
με πλοία ξένων σημαίων και παντοιοτρόπως ευνοούνται
στην εκμετάλλευσή τους. Εν όψη των λαμβανόμενων ήδη
και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέτρων ενισχύσεως
και αναπτύξεως της ναυτιλίας, είναι καιρός πλέον να
γίνει αντιληπτή από την Πολιτεία η ανάγκη διατηρήσεως
της ελληνικής σημαίας, η ανάγκη επιβιώσεως των ελ-
ληνικών επιβατηγών πλοίων.

Στο σημείο αυτό θα μας επιτραπεί να υπενθυμίσουμε
ότι, όταν η χώρα μας το 1953 με κατάλληλη νομοθεσία
και με τις γνωστές εγκριτικές πράξεις, πέτυχε να προσελ-
κύσει με τα καθιερωθέντα κίνητρα Έλληνες επιχειρηματίες
σε σοβαρές επενδύσεις στη Ναυτιλία, η Ελλάδα ανεδείχθη
σε πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο. Αντίθετα, όσες
άλλες χώρες δεν αντελήφθησαν, την εποχή εκείνη την
ανάγκη αναλόγων πρωτοβουλιών, έχασαν σχεδόν τη
ναυτιλία τους.

Σήμερα δυστυχώς η ελληνική νομοθεσία δεν παρέχει

πλέον τα αναγκαία εκείνα κίνητρα που θα μπορούσαν να κρατήσουν την ελληνική ναυτιλία σε εξέχουσα θέση. Ευρωπαϊκές και μη κυβερνήσεις, εκτιμώντας σήμερα τις παραλείψεις και τα σφάλματα του παρελθόντος, αλλά και τη σημασία της ναυτιλίας για την οικονομία της χώρας τους, παρέχουν σοβαρά κίνητρα για την τόνωση και ανάπτυξή της, όπως φορολογικές απαλλαγές των πληρωμάτων, επιδοτήσεις στην κοινωνική τους ασφάλιση, ελευθεριότητες στη ναυτολόγηση πληρωμάτων, επιδοτήσεις έμμεσες σε περιπτώσεις ναυπηγήσεων, επισκευών κλπ. Είναι αξιοσημείωτο ότι η πολιτική αυτή των χωρών υιοθετήθηκε και υιοθετείται σήμερα επισήμως και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η αλλαγή αυτή της πολιτικής των ευρωπαϊκών κυρίως χωρών, προέκυψε από την ανάγκη να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα των πλοίων τους έναντι των πλοίων υπό ξένας σημαίες, όπως Λιθερίας, Παναμά, Ονδούρας, Κύπρου κλπ, ή και των εγγεγραμμένων σε δεύτερα υπολόγια πλοίων. Το γεγονός αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία λόγω της καταργήσεως του θαλασσίου cabotage στον ευρωπαϊκό χώρο, πράγμα το οποίο εάν δεν ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα στη χώρα μας, θα οδηγήσει σε λίαν δυσχερή θέση τα υπό ελληνική σημαία επιβατηγά πλοία, τα οποία θα είναι αναγκασμένα να ανταγωνιστούν τα υπό άλλες ευρωπαϊκές σημαίες πλοία, λειτουργώντας υπό ασυγκρίτως ευνοϊκότερους όρους.

Είναι φανερό ότι η Ελλάδα, μη εφαρμόζοντας ναυτιλιακή πολιτική ανάλογη των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, αλλά ακολουθώντας πολιτική όλως αντίθετη με τα διεθνώς λαμβανόμενα ευνοϊκά για τη ναυτιλία μέτρα και λαμβάνοντας αντιθέτως μέτρα δυσμενή για την ανταγωνιστικότητα των πλοίων της (επιβολή Φ.Π.Α., κατάργηση φοροαπαλλαγών των ναυτικών κλπ) θέτει πλέον τη ναυτιλία της στο περιθώριο, με κίνδυνο τον αφανισμό της. Είναι φανερό κατ' αυτό τον τρόπο ότι τείνουμε να επανέλθουμε εις το ισχύον προ του 1953 δυσμενές για τη ναυτιλία μας καθεστώς, πράγμα το οποίο απευχόμεθα. Ήδη είναι γνωστό ότι η υπό ελληνική σημαία ποντοπόρος ναυτιλία μας έχει απωλέσει ένα σοβαρό τμήμα της.

Πρέπει εδώ να επισημανθεί ότι η **ενότητα** του ελληνικού θαλάσσιου χώρου εξασφαλίζεται μόνο εφόσον υπάρχουν και λειτουργούν ανταγωνιστικά πλοία με ελληνική σημαία, τα οποία συνδέουν τα νησιά μας και συντελούν σοβαρά στην ανάπτυξη της οικονομίας τους. Η αποδυνάμωση αυτής της θαλάσσιας σύνδεσης είναι αντιληπτό ότι δημιουργεί σοβαρό κίνδυνο για τη διασφάλιση της ακεραιότητας της χώρας μας.

Επισημαίνεται ακόμα ότι μία συρρίκνωση της επιβατηγού ναυτιλίας μας οδηγεί σε αντίστοιχη μείωση του ναυτεργατικού της δυναμικού, πράγμα το οποίο θα έχει σοβαρό αντίκτυπο και στην εθνική μας άμυνα, αλλά και στην εθνική μας οικονομία γενικότερα.

Η Ένωσή μας εγγράφως και με παραστάσεις της προς την κυβέρνηση, έχει επισημάνει εγκαίρως την ανάγκη και το επείγον λήψεως ειδικών χρηματοπιστωτικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του τουριστικών και διεθνών πλόων επιβατηγού μας στόλου, ιδιαίτερα δε μετά και την επιβολή διεθνώς, δέσμης μέτρων αποβλεπόντων στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, μέτρων που σοβαρά θα

επιβαρύνουν το πλοίο.

Ως πρώτο μέτρο έχουμε την **επάνοδο μας στο καθεστώς επιχορηγήσεων του αναπτυξιακού νόμου 1262/82**, και μάλιστα με αύξηση των σχετικών ποσοστών, και όχι μόνο για τις περιπτώσεις ναυπηγήσεων ή μετασκευών αλλά και εκτεταμένων επισκευών, με παράλληλη επέκταση των επιχορηγήσεων στα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία διεθνών πλόων.

Ένα άλλο μέτρο που έχουμε προτείνει είναι η υπαγωγή του κλάδου μας, εξαιρετικά συναλλαγματοφόρου και τα μέγιστα συντελούντος εις την ανάπτυξη της υψισωτικής μας περιφέρειας και εις την διασύνδεση Εγγύς Ανατολής - Ελλάδος - Κοινοτικών χωρών, εις το δεύτερο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης και τα κοινοτικά ταμεία περιφερειακής ανάπτυξης.

Προς το σκοπό αυτό έχουμε υποβάλλει από το 1992 εις το ΥΠΕΘΟ σχετικές προτάσεις. Επ' αυτών όμως ουδεμίας μέχρι στιγμής, τύχαμε απαντήσεως. **Έχουμε ακόμα προτείνει:**

α. την εξασφάλιση κρατικών εγγυήσεων για την επίτευξη ευνοϊκών δανειοδοτήσεων, προς το σκοπό νέων ναυπηγήσεων και μετασκευών και εκσυγχρονισμού υπάρχοντων επιβατηγών πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία, σύμφωνα και με τις νέες απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων που τίθενται σε ισχύ εντός σύντομου χρόνου.

β. την εναρμόνιση επιβαρύνσεων, πάσης φύσεως, φορολογικού χαρακτήρα, ΦΠΑ κλπ με τα ισχύοντα για πλοία με κοινοτικές σημαίες και

γ. την προσαρμογή της νομοθεσίας μας προς τα διεθνώς κρατούμενα, όσο αφορά την σύνθεση των πληρωμάτων.

Δεν παύσαμε πάντως να επισημαίνουμε ότι υπό τις σημερινές συνθήκες κόστους εκμεταλλεύσεως των πλοίων μας, συνεπεία αυστηρών δεσμεύσεων ως προς τη σύνθεσή τους, των υψηλών μισθολογίων, φορολογικών επιβαρύνσεων, υψηλών τιμολογίων λιμένων, τελών λειτουργίας καζίνο κλπ. **Είναι πλέον αδύνατος ο ανταγωνισμός τους με πλοία υπό ξένη σημαία, κινούμενα με το 1/3 του κόστους των πλοίων μας.**

Τέλος, εις όλες τις παραστάσεις μας και προς πάσα κατεύθυνση έχουμε τονίσει ότι τα μέλη μας δεν ενοχλούνται από την ύπαρξη ανταγωνισμού, αλλά από το γεγονός ότι οι ανταγωνιστές τους εργάζονται υπό όρους εξαιρετικά επωφελέστερους από τους ισχύοντες για το ελληνικό επιβατηγό πλοίο, τουτέστιν ότι επιδίωξή μας είναι η διασφάλιση **ίσων όρων ανταγωνισμού.**

Κλείνοντας, θα θέλαμε ακόμα να τονίσουμε ότι θα υπάρξει κάποτε και ιστορική ακόμα ευθύνη, αν τυχόν δεν ληφθούν **εγκαίρως** τα κατάλληλα για τη ναυτιλία μας άμεσα μέτρα, με στόχο την επίλυση των σοβαρών προβλημάτων που αντιμετωπίζει και τη διατήρηση της εξέχουσας θέσης της που μας καθιστά υπερήφανους σε διεθνές επίπεδο.

Επ' ευκαιρία αισθάνομαι την ανάγκη να σας συγχαρώ θερμά για την επανέκδοση του ιστορικού, για τη Ναυτιλία μας, περιοδικού σας ευχόμενος τη συνέχισή του για πολλά - πολλά χρόνια.

Ανδρέας Ποταμιάνος
Πρόεδρος Ενώσεως Εφοπιστών
Επιβατηγών Πλοίων

STAVROS DAIFAS

MARINE ENTERPRISES S.A.



CABLES : CNAPA-PIRAEUS
TELEX : 21.2134, 212869
ANSWER BACK : CNAP GR.

TELEPHONES : 4293.707/8/9
4293.147/8
4293.610
FAX : 4293.525

PIRAEUS
59 AKTI MIAOULI

SHIPPING

BEYOND 2000

The views of an independent Greek shipowner

By Captain Panayiotis Tsakos



Editor's note: SEAMANSHIP is indeed, more than anything else, an art. And we fully agree with Captain Panayiotis Tsakos, that it is not something that can be picked up and studied in one's spare time, as it allows no spare time for anything else.

Last year's annual Reginald Grout Memorial Lecture, of London's Chartered Institute of Transport, was a rare treat, with the founder of Tsakos Shipping providing the perspective of a major Greek shipowner, who in today's electronic age, re-emphasises that ships, shipping and seamanship together, represent a culture that is passed between generations and needs to be cherished. Below is Capt. Tsakos speech, which «Naftika Chronika» considers a valuable treatise on the shipping industry.

First of all, I wish to thank the chairman, the council of the Chartered Institute of Transport and my friend Jim Davies, for the kind invitation to deliver the Reginald Grout Memorial speech this year. It is indeed a privilege for me, to have the opportunity of putting forward my views regarding the future of our industry to such a distinguished and well informed audience. Like so many others concerned with the future of shipping, whose thoughts have already been expressed in many speeches and articles, my views are dominated by two considerations: First of all the vital importance of, and the contribution made by the shipping industry to the world economy, and secondly, how we can persuade governments and others in authority, that those who own, man and operate ships, both need and deserve all the support necessary to protect and promote one of the world's really vital industries.

I also have very much in mind the two major problems facing our industry, namely, the manning of our ships, and the replacement of ageing tonnage as and when this becomes

necessary. If significant progress could be made in these two areas, I have little doubt that we could all look forward with much greater confidence to the future.

You will not mind, I hope, if I look back just a little to where, for me, it all began. As is well known, I grew up in a country, the destiny of which has been very much determined by its geographical position.

Greece, like United Kingdom, is a traditional maritime country and nation with, in our case, a coastline in excess of 13,000 Km, and which includes more than 3000 islands. Our whole country can be imagined almost as an island. Consequently, in my youth, it was almost inevitable for us to look first to the sea to earn our living. Most of us still have a little «Odysseus» inside us, travellers, with curiosity as to what lies beyond the horizon.

In my country, this was the mentality of every seafaring family. It was indeed the maritime tradition, deeply rooted in our homes and families that kept us thinking of only one objective, a career at sea.

The maritime tradition is our inheritance and, certainly, is in our blood. In days gone by, it was indeed the mariners who «left their footprints in the sands of time», they defied the elements, founded new centres of population, spread the faith, and erected holy, and sometimes unholy monuments in the ancient and contemporary world. Mariners and seafarers have embarked on voyages of exploration of the world beyond the seas from the days of the Argonauts and the Golden Fleece, until relatively recent times. They plied the oceans, searched out new ports and harbours, mapped the then known world, engaged in trade and the carriage of goods, developed the means of navigation and the technology of ships and their means of propulsion. We like to believe that we are following in their footsteps.

Success in the shipping business today is not easy, and perhaps never was. Just like the ebb and the flow of the tides, the business of shipping has its highs and its lows. The forces of nature, and the movement in the complex world markets, cannot be controlled. One can only experience, understand, learn and adapt.

In today's world, the seas and oceans are arenas of great economic interest and fierce competition. Modern ships have become technological marvels, larger than could ever have been imagined, indeed, some rank among the largest man made structures ever built, able to accommodate huge volumes of cargo, faster and with highly sophisticated automation and navigation systems. These developments leave little room for romanticism, but do not displace entirely the interest of people to travel and see for themselves what lies beyond the horizon. Throughout history, travel by sea has been the inspiration, and ships the tool which more than anything else have opened the way and developed

the means of enterprise and commerce which now largely unite the countries and peoples of the world. It is the shipping industry that has continued the links between continents and contributed so much to the generation, development and interchange of ideals, skills and commodities which has brought development, progress, and prosperity to the peoples of the world. It is self evident that it was the countries which closed their borders, or which did not have access to seaborne trade which fell behind in the development of ideas and commerce. As soon as such obstructions are removed, trade, commerce and participation in the world economy is the natural consequence.

The maritime tradition is our inheritance and, certainly, is in our blood. In days gone by it was, indeed, the mariners who «left their footprints in the sands of time», they defied the elements, founded new centres of population, spread the faith, and erected holy, and sometimes unholy monuments in the ancient and contemporary world.

Seaborne trade has played a major role in the redistribution of wealth throughout the world, and is still the means by which countries are enabled to develop their own industries, to export their own commodities and process

their own and other products, industries, which otherwise would have been located in the more traditional manufacturing countries.

It is evident, that during the past years, new shipping industries have developed quickly in many countries, particularly in East Asia. Many of the traditional shipping nations have seen their shipowners taking advantage of the mobility of the international capital and labour markets, especially those of developing countries, which has resulted in reduction of shipping under European flags and the seafaring employment.

The emergence of new shipping nations in the Far East, has had the result that they have built up fleets along with their trade. Indeed, world trade patterns have changed considerably: It is estimated that in the year 2000, intra-Asian trade will account for 48% of all cargo carried on the main shipping routes, up from 36% in 1987. Conversely, the traditionally dominant trade between the US, Europe and Japan has diminished in relative terms. It may be considered natural, that a large proportion of the vessels carrying the Pacific Rim trade is owned by Asian interests.

Since the War, there has been tremendous growth in merchant shipping. Within the last 25 years only, shipping has undergone significant evolution and experienced some of the most spectacular technological advances the world has seen. The first giant oil tanker of half a million tons deadweight was launched long time ago, the first livestock carrier with a capacity of more than 100,000 animals recently sailed from Australia, and the first 5000 TEU container vessel sailed on trip around the world. Car transporters with parking space for several thousand cars have become almost the norm, and similar developments have taken place in fishing vessels, ocean going tugs and other smaller vessels. Hull design, engines, electronics and navigational aids have transformed ship performance and operations.

It should be clear to all, Governments especially, that shipping is the only efficient mode of transportation of the world's oil, minerals, commodities, and manufactured products: a bale of wool travels 12,000 miles at a cost less than 5% of its value, and a gallon of oil for even less. 140,000 ton ships now run at the same rate of fuel consumption as a 20,000 ton ship 40 years ago, a 200,000 dwt bulk carrier will move coal from a loading berth in the Pacific Ocean to a power station in Europe more economically than the thermal coal mined thirty miles down the road.

We must also make it clear to all, governments especially, that ships are an exceptionally safe mode of transportation. The relatively small number of shipping disasters - invariably widely publicised - tend to divert attention from statistics, which demonstrate that the vast majority of voyages are completed efficiently, on schedule, and without significant incident.

It is widely known that 95% of all world cargo is transported by sea and delivered to its destination safely, and more specifically, that iron ore cargoes are delivered with a reliability rate of 99.81%, grain cargoes with a reliability rate of 99.96%, and coal with a reliability rate of 99.74%.

The most recent statistics regarding oil cargoes demonstrate that 99.98% of all oil cargoes are safely delivered. One of course regrets that the figure is not 100% in all

cases. As a tanker operator, I regret the estimated overall loss from tankers of 0,02% and any consequent pollution. Like other losses from ships, these invariably occur by accident - never by design. In other industries, it seems that pollution can be almost deliberate, without incurring the draconian penalties seemingly reserved for ships.

Putting forward these statistics, is not to say that we are not all deeply conscious of the terrible loss of life which has occurred in sea transportation. All of us welcome and applaud the efforts made to investigate the causes of these tragic losses, so that whatever can be done to eliminate the risks of this mode of transportation is in fact done.

Despite the efforts of all responsible people in our industry to eliminate the risk of accidents, some accidents inevitably occur. It has never been suggested or claimed that the sailing of ships can be made accident free. Two of the main causes are, the forces of nature, which are sometimes unforeseeable, and often uncontrollable, and the human error.

In recent times, marine casualties have attracted huge publicity with universal criticism, of owners, seafarers and, recently, even salvors, the very people whose business is to save whatever it is possible to be saved.

It is of vital importance to our industry, that we change the perception which Governments and the general public, driven by the media, have of the shipping industry, that it is an industry with a poor record of training, with a poor opinion and regard for education, which provides poor quality of service. Nothing could be further from the truth, as indeed the record, with a relatively small number of tragic exceptions, amply demonstrates.

Turning to the question of the manning of our ships, one factor is clear to those with first hand knowledge of seafaring and seafarers. The need for specific specialised knowledge, skills and experience has not changed. The days of sail required men of the greatest skill, courage, mental and physical strength, and above all seamanship. What has changed is not the type of man we require, but the nature of the skills. As in the past, the performance of the ships will only be as good, as the men who sail in them. The ethos of teamwork and pride in the job and in the industry are essential.

In recent years, the great advances in technology have led, and understandably led to concentration on technological improvement of hull and engine design, capacity automation and electronics. As has already been pointed out by many experienced people, a great deal can be achieved by technological innovation. This, however, necessarily entails recruitment of personnel trained in the use and understanding of new and highly sophisticated systems of navigation, cargo handling, automation, electronics and, above all, ship handling at previously unthinkable speed for such large vessels, in increasingly busy sea lanes and often in confined spaces. It is indeed a tribute to all concerned in the handling of modern vessels that so few accidents occur. Such skills, however, seem largely to go unrecognised.

It is again obvious, that in order to maintain the highest levels of quality and skill, which correspond to the demands

of the industry and the profession, we must be able to recruit adequate numbers of committed, ambitious and enthusiastic young people, who are determined to succeed in a career which offers challenge and responsibility in a vital and innovative industry. A career which promises opportunities to advance into management, and other specialised areas. More precisely, officers and able seamen may be employed after their seafaring life in a wide range of related occupations, such as logistics services, marketing, managing fleet operations, and in related business and administration.

A study prepared by the Division for Employment Research of the Warwick Institute, demonstrates, unfortunately, that in 1990 there were 50,000 more seagoing positions available, than there were qualified personnel willing or able to take up such positions. This is a dramatic development, which raises fundamental issues and great concern.

Furthermore, this negative trend has also been confirmed by the BIMCO / ISF study of 1995, in which, it is stated that there is a serious problem concerning the supply of officers and specialist ratings, which is likely to worsen even further in the future. Parallel to this, the increasing average age of the European seafaring workforce has raised serious concern. For some European Union countries, the number of cadets is only one quarter of the recruits required to ensure sufficient future supply for the maritime industry.

A possible shortage has implications notation of the ships, but for the whole range of associated industries.

The elements which determine whether people undertake a career at sea, are not different from any other. For them, it is a matter of choice or necessity. Leaving necessity aside, although these are times of huge unemployment throughout the world, why is it that potential seafarers, from traditional maritime nations turn their backs on the opportunity of a seafaring career?

In the past, seafarers, at least in my country, and I am sure in the United Kingdom, enjoyed respect and social recognition. The profession also offered relatively better economic prospects and steady employment to large

It should be clear to all, Governments especially, that shipping is the only efficient mode of transportation of the world's oil, minerals, commodities, and manufactured products. A bale of wool travels 12,000 miles at a cost less than 5% of its value, and a gallon of oil for even less. 140,000 ton ships now run at the same rate of fuel consumption as a 20,000 ton ship did 40 years ago, a 200,000 dwt bulk carrier will move coal from a loading berth in the Pacific Ocean to a power station in Europe more economically than the thermal coal mined thirty miles down the road.



Athenian Group of Companies

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

sections of the population.

Masters, officers, engineers and their families enjoyed a high social status in their home environment. Whilst life onboard ship was much harder than it is now, it was much more agreeable, since on Greek ships the entire crew could consist of men from the same village or island, possibly related by social and family ties.

In recent years, however, respect for the seafarer has drastically deteriorated. The higher standards of living and greater opportunities seen to be afforded for shore-based employment, declining interest - particularly Government interest - and lack of investment for education and training, for those interested in a sea-going career, are turning prospective seaman and even traditional seafarers away from the sea.

At the same time, for those at sea, particularly Masters, Chief engineers, and other ship officers, there is a proliferation of demanding and oppressive regulations, which lead to a climate of frustration and psychological pressure for conscientious masters, engineers, officers and crew.

There was a time when regulations concerning ships and their operation were clearcut and specific. There was basically one organisation, the I.M.O. - which issued regulations with the consent of member-states - and, together with the classification societies, ensured their implementation, as well as specification and the maintenance of the standards required for each type of vessel.

The reality today is a proliferation of national and local bodies and organisations, which are claiming the experience, knowledge and the authority, to issue and impose their own regulations, in addition and in parallel, with those agreed by and the within the I.M.O.

New regulations are issued by any authority which feels powerful enough to impose them. As far as the inspection bodies and scope for inspection are concerned, there is probably no-one in this room who is in a position to recite or enumerate them.

It is interesting to note, that certain countries, some with poor records for protection of their own environment, can arbitrarily demand surveys / certificates, specifically related to their country, as a means of collecting revenue, both officially and unofficially.

We see confused, overlapping, contradicting, and in several cases outright ineffective rules, regulations and requirements of inspection. This state of affairs produces only uncertainty and can only make the industry more vulnerable to the risks we are trying so hard to avoid. As we all know, Government and local authority inspectors demand immediate and in many cases individual attendance by the Master, Chief Engineer or other ship's officers. They expect that everyone should give priority to their demands and wishes. Add to these the cargo surveyors and possibly class, bank and / or P. & I. surveyors. Behind these gentlemen, are those actually concerned with the ship's business - customs officials, shippers or receivers representatives, the ship's agents, stevedores, bunker supplies, and others involved in the loading or discharging, and the sailing of the ship.

We all know, and are concerned, at the increasing burdens and responsibilities now imposed upon the ships personnel during a port call, sometimes lasting as little as 24 hours, so much of which often has nothing to do with the business

on which the vessel is actually engaged.

We must find ways to protect our crews from the demands of those who are not actually concerned with the ship's business, thus enabling them to concentrate on their professional duties - proper supervision of loading, discharging and bunkering operations, stowage and effective calculation of trim and stability, and the other matters vital to the sailing and operation of the ship.

Nowdays, a Master must be a seaman, navigator, personnel manager, cargo and bunker supervisor, meteorologist, psychologist and apologist. Today, he is also the radio officer, systems analyst and menu technician.

We have reached the point, that shipmasters have bookcases bursting with volumes of regulations, codes of practice, mandatory requirements and regulations reminding them of their responsibilities to charterers, bankers, shippers, flag states, port and coastal authorities, and protection of the environment. What is far more important, is that they have time to correct the charts, study the Pilot Books, and keep an eye on the weather and sea conditions. Modern ships provide much of electronic data. Nevertheless, many of the ships sailing the world, are not modern, and the routine tasks of navigation, stowage and cargo handling, trim and stability, proper anticipation of weather and sea conditions, and keeping watch and a proper look out, are carried out by the master and his officers. These are the people we must look after, and their numbers are diminishing.

We must seriously consider how we can benefit from the experience and example of the Aviation Industry. The master and his officers must be entitled to be allowed to apply their undivided attention to their professional responsibilities - the operation and navigation of the ship, and the safety of ship, crew and cargo, at sea and in port.

Another point which I would like to stress before moving on, is that, in developing sophisticated navigation systems, electronic charts, and other complex systems which will make up the ships of the future, we take with us the seafarers, the people who will be the users of this technology. It can be anticipated that there will be serious differences in the levels of technical knowledge and expertise among those people who can be expected to make their careers at sea. No purpose is served by technological advances which go beyond the expertise to use them. We still hear of «radar assisted collisions».

What we are doing today, is designing and building ships to be operated by Astronauts or Cosmonauts, we then

It is widely known that 95% of all world cargo is transported by sea and delivered to its destination safely, and more specifically, that iron ore cargoes are delivered with a reliability rate of 99.81%, grain cargoes with a reliability rate of 99.96%, and coal with a reliability rate of 99.74%.

actually have them manned in many cases by people coming from third world countries, who are not trained in the latest technological techniques and have not been brought up with the essential maritime traditions and culture.

Therefore, I consider as our top priority that we all get together, state authorities, owners and representatives of the seamen and officers unions and federations, and perhaps the schools and universities. We all drop and put aside, for the time being, our differences, and we jointly do all that is necessary to find the way to attract not only many, but also the best of the brightest youngsters, of the traditional maritime nations, to come to the ships and the shipping related profession. If we fail in that, I am afraid that the ships will be lost for ever from Europe and the so called western world.

In order to achieve this, it is of crucial importance to ensure that the industry and those involved in it, particularly those who man the ships, regain the respect and support appropriate to one of the most skilled, dynamic and vital industries. An industry, which offers young people challenge,

responsibility and innovation - all that they are looking for. The industry will then, I have no doubt, be able to attract more young people with the necessary degree and commitment, and with the higher standards of education necessary to master the new technology; young people who will have greater interest in the aptitude for technological development and concern for marine environmental protection.

We must encourage the European Union's intention to promote maritime training programmes, and to attract young people to the profession, to safeguard maritime expertise in the Community, and to promote high quality European Community employment, in line with the requirements of the new STCW convention, to meet current and future worldwide demand for qualified seafarers. And we must also support and applaud the Union's intention to foster maritime research and development, within the current and the future Community Framework Programmes, both targeted at high tech-

and traditions, and are available to encourage and train others to pursue a sea going career. Seamanship can only be acquired by experience. The greatest reservoir of knowledge and experience is to be found among those with extensive sea going career - the men who have sailed in many different ships, with all kinds of cargoes, in all weather and sea conditions, to and from hundreds of ports throughout the world. These are the men who will be needed to forge another generation of seafarers.

It will be necessary not only to pass on traditional skills. Much more extensive knowledge is now required about the regulation of the industry, and particularly of the ships, by the numerous authorities and bodies who are now involved in ship operations.

I am sorry if I seem to labour this point. My concern is that, as time goes by, traditional skills may be irretrievably lost. Action is vital now, if this is to be prevented. These efforts, if properly promoted, will surely assist us to bridge the gap between supply and demand for seafarers, in a world, in which unemployment, is fast becoming one of the most serious issues.

I now, wish to turn to another issue: the distancing of traditional, professional shipowners from the industry due to decreasing profitability, and what I see as penal legislation and regulation coupled with the problem of replacement of tonnage.

The reality in regard to most commercial tonnage, is that the cost of operating and maintaining the ships is such, that the margin of profitability is now desperately low. In some areas it has indeed been eliminated.

Additionally, ships and shipowners are expected to carry the risks and bear alone the consequences of events which may occur in the course of a voyage. Shipowners do this in the knowledge that some cargoes, and oil is one of them, are inherently dangerous and the consequences of an accident involving such a cargo are likely to be particularly serious. Owners have, nevertheless, been prepared to undertake this additional responsibility when the rewards were commensurate with the risk.

Basic economics teach us that the greater the risk, the greater is, or should be, the reward. However, as we are all aware, this is no longer the case in some vital sectors of the industry. It goes without saying that profitability is necessary to conduct and maintain the industry. It is also vital in the context of future investment, particularly where replacement tonnage is concerned, and especially when supposedly ageing tonnage is penalised and when the time naturally comes for it to be replaced. Money required for the replacement of ageing tonnage can only be funded on the basis of profits generated by the industry.

Heavy worldwide subsidization of shipbuilding, added to the speculative ordering of some owners, has contributed to oversupply of ships and the resulting overcapacity in bulk shipping markets, with consequently depressed freight rates. Shipping is thus producing relatively low returns on equity and investment, which has led to the necessity of extending the useful life of ships and, in general, an ageing of fleets and sometimes reduced maintenance efforts with related safety problems.

The majority of independent owners cannot embark upon fleet renewal in present market condition. As we are

The most recent statistics regarding oil cargoes demonstrate that 99.98% of all oil cargoes are safely delivered. One, of course regrets that the figure is not 100% in all cases. As a tanker operator, I regret the estimated overall loss from tankers of 0.02% and any consequent pollution. Like other losses from ships, these invariable occur by accident - never by design. In other industries, it seems that pollution can be almost deliberate, without incurring the draconian penalties seemingly reserved for ships.

nology in safety and environmental protection and at human resources.

We must seek to revive interest in the traditional maritime nations, especially of Europe, whilst there is still time for those involved in, or who well remember the seagoing skills

all aware, newbuilding projects require a great deal of technical and financial expertise and more especially, continuous involvement of an owner's vital personnel from the initial stages, through to follow up after the vessel is delivered. This is especially true when one is considering the construction of one of today's state of the art ships. How then are we to approach this problem? How is a replacement programme possible, as and when an owner deems this necessary, when in some sectors of the industry current rates are significantly less than those required for a newbuilding programme?

The simplest answer of course is that rates must improve. There seems to be no sign of this. Overheads must be recuded - but how? We are all concerned with proper maintainance, and to ensure the safety of our crews, ships and cargoes. Limits have been reached. We are, also, looking at additional burdern dictated by Governments and others.

I do not believe that subsidies provide an answer either. I consider them a distorting factor in the shipping industry wherever, and whenever, they are used. What Govenments can do is to ensure a universal and stable platform from which the industry can provide its vital service to the world economy. Multiple standards and regulations must, in co-operation with the industry, be eliminated, and replaced with standards and regulations which are compatable with those which prevail, which are understood, and which are feasible within the financial parameters of the shipping industry.

The issue of replacement tonnage is too important to be left solely in the hands of those who naturally seek to create state of the art ships. We must stay in the realms of reality. It is absurd to conclude that replacement tonnage is too expensive to build. The answer must be the simple one - that newbuildings must be scaled down to a level where they become affordable by sensible and practical shipowners and their sources of finance and to accord with the abilities of available crews. **Necessity is indeed the mother of invention.** One has only to look back to the «Liberty» ship concept. Ships build in months rather than years, and using the technology available in those days, and suitable for operation in those difficult times, by seafarers brought up on traditional practises.

Technical advances may progress beyond what is necessary. No more can, state of the art ships be afforded by those who operate in the business of moving cargoes. No further increase in size and speed is needed in fact, reductions should be contemplated.

Now and increasingly in the future, the task of moving huge quantities of crude and other cargoes from one end of the world to the other with safety, will only be achieved through the mutual efforts and co-operation of all those participating in the adventure: Governments, classification Societies and other recognised regulatory bodies, designers and shipbuilders, owners, charterers, undewriters, liability insurers, and those whose cargoes are involved. In todays world when modern technology can overcome the most complex and difficult problems, designers and shipyards can contribute enormously towards the overall rationalisation and standarisation of ships and their equipment, in order to bring time and cost within reasonable parameters. They should start doing so immediately in cooperation and collaboration with onwers, classifications societies and other

interested parties within I.M.O.

For too long, has our industry, which has contributed enormously, and as the statistics demonstrate, with great success to the world economy, tolerated the wholly negative attitude of legislators and others, who have taken it upon themselves to seek to supervise and regulate our industry. This has contributed to the disintegration of the merchant fleets of many of the traditional maritime countries, particularly those of Europe. It is time, that it will be generally accepted, that is not possible to create an accident - free industry, particularly when so much depends upon the human element. There must be a realistic approach to and acceptance of the risks undertaken every day by those who own, operate and man ships, as well as appreciation that there are limits to the expenditure which is possible within the financial constraints of the industry in pursuing the goals, which we all wish to achieve regarding safety, the environment and replacement tonnage. If this is not soon forthcoming, then continuation of a viable shipping industry will be put at serious risk, with all that this will entail for the economy of the world.

It is obvious, to all, that shipping and ship owning is an international business, and can only be viewed from this perspective. Giving my own perspective, as an independent Greek shipowners, I feel confident to say that, we Greeks, will continue to enjoy success in our shipping career. The answer for me lies, not in the fact that we are Greek, and in consequence, we have some unusual talent for shipping. I thing that is the result of our being for so many years a maritime nation, which has continued to respect and promote its maritime heritage. I have no doubt at all, that if the UK and other European maritime nations needed to follow a similar path, they would have been equally successful. It was not so long ago that the British merchant fleet was the largest in the world.

Another factor may be the close relationship which has already existed between Greek owners, their ships, their crews and the crews families. This, in turn, may derive from an owner's experience as a seafarer for many years.

A Greek owner also maintains the closest personal contact, not only with his charterers and brokers, but with all aspects of chartering and the operations of his vessels. It is seldom that anyone doing business with Greek owners or managers finds himself having to deal with, or being referred to a Board of Directors. It is this deep personal relationship which lies at the heart of any Greek shipping group, be it successful or not so successful. Believe me, there are

The reality today is a proliferation of national and local bodies and organisations, which are claiming the experience, knowledge and the authority, to issue and impose their own regulations, in addition, and in parallel, with those agreed by and within the I.M.O.

New regulations are issued by any authority, which feels powerful enough to impose them.

Seamanship can only be acquired by experience. The greatest reservoir of knowledge and experience is to be found among those with extensive sea going career - the men who have sailed in many different ships, with all kinds of cargoes, in all weather and sea conditions, to and from hundreds of ports throughout the world. These are the men who will be needed to forge another generation of seafarers.

disappeared from the shipping scene, never to return. Is this what compels us to try harder? Perhaps?

However, at this point I should add that, beyond the very close ties and structure of Greek shipping operations, an essential element that is necessary to achieve success, is the ability to keep up with everyday challenges, opportunities, advances and changes. Constant alertness and ability to exploit such opportunities is very much part of the Greek character. The Greeks remain loyal to the traditions, and to their existing business relationships and ties, without fear for new ideas and new ventures. For example, in an effort to combine Greek style ship operations with the demands and opportunities available in the contemporary financial markets, there are groups now involved in

many Greeks who set out to be shipowners, who have tried and failed.

Another characteristic is the Greek shipping style of operation, is that the shipowner, his family, and all that he represents, are fully committed and exposed to his business effort. In case something goes wrong and the fleet collapses, neither him, nor his family can return to shipping, under a different name or umbrella. This is a unique Greek characteristic, and I am sure that there are many in this room who remember very powerful and prestigious Greek shipowners' names, that having lost their ships

public companies, and ours is one of them. In general, I would say, that for us, Greeks, shipowning is a matter of tradition, pride, and commitment, but also a necessity.

You will appreciate, that if the Greek shipping industry lost its ships, it would lose everything. Here, in the City of London, the difference is very clear. The British fleet is a fraction of what it was in days gone by. Nevertheless, I am very pleased to say that London remains the centre of the shipping world, with its insurance, banking and other shipping related services, and, of course, with all its experience and expertise. And through these, shipping services maintain an enormous number of extremely capable and efficient senior executives and specialists, and contribute to the UK financial and economic development and welfare to an extent, perhaps even greater, than the huge Greek-owned merchant fleet contributes to the economy of my country.

Beyond the very close ties and structure of Greek shipping operations, an essential element that is necessary to achieve success, is the ability to keep up with everyday challenges, opportunities, advances and changes. Constant alertness and the ability to exploit such opportunities is very much part of the Greek character.

In my view, the future as the shipping industry faces the new century, is one of expanding world trade.

We can look forward to the further globalisation of the industry, with the additional challenges which this will bring. Being a Greek sailor, still seeking new horizons, and by nature an optimist, I visualise shipping in the next century as an international, self regulated and respected industry, with rationalised and standardised types of vessels and equipment, operating largely on a joint venture basis by shipyards, owners, charterers and cargo interests, managed and crewed by highly motivated, well qualified, trained and experienced personnel with high standards of education and high morale, who are accorded due respect and proper recognition.

Overseas Agency Ltd.



143 - 145, Notara str.
185 36 Piraeus, Greece.

phones. +301-4283.640
tlx. 212071, 213211, 213212 OVER GR
fax +301-4283.650

P.O.Box 80260, GR-185 10 Piraeus

Panayiotis Tsakos

WORLDWIDE OCEAN CHARTERING S.A.



SHIPBROKERS · CONTRACTORS · CHARTERERS

S & P · MANAGEMENT · AGENTS · DEMOLITION

70 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
GREECE
CABLE: CHARTOCEAN

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

Being a Shipbroker...

... is NOT a matter of nice premises, fancy and "ultra modern" equipment, excessive noise and superficial impressions.

... is NOT a matter of being just "smart", of struggling for earnings, of concluding the "deal" at whatever sacrifice.

... is NOT a matter of just claiming you are, of merely standing between the "Principals", of being an "Intermediary".

Being a Good Shipbroker...

... is a matter of solid background, intact name, fine business record, wide recognition & international reputation.

... is a matter of well educated, highly qualified, laborious, sober Staff entirely/heartily devoted to its duty.

... is a matter of being accurately informed of developments and able to proceed with correct analysis and action.

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

- ✓ Sale & Purchase of second hand tonnage
- ✓ Newbuilding contracting



- ✓ Demolition
- ✓ Chartering
- ✓ Repairs & conversions
- ✓ Special projects



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

167, ALKIVIADOU STR., 185 35 PIRAEUS - GREECE, P.O. BOX: 80324, 185 10
PHONE: (01) 4297090 (8 LINES) - FAX: (01) 4297191, 4297196 - TELEX: 213481-5 SOGE GR, 212744 (CHARTERING)
6/1 SRETENSKY BLVD, APPART. 15 MOSCOW, RUSSIA
PHONE: 007095 9283983/9212660/9287742 - FAX: 007095 9232880

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

παρλειπόμενα και όχι μόνον...

Γράφουν οι «Διόσκουροι»

Εκσυγχρονισμός...

και στη Ναυτιλία

Ίσως να υπάρχει ελπίς, έστω και την ύστατη ώρα, να δούμε κάποια μέτρα του ΥΕΝ προς τη σωστή κατεύθυνση για τη σωτηρία του ελληνικού νηολογίου.

Η αισιόδοξη αυτή νότα έρχεται από την κοπή της πίττας του ΥΕΝ, όπου ο υπουργός κ. Στ. Σουμάκης είπε ότι φιλοδοξεί ότι το 1997 θα είναι η χρονιά που θα δρομολογηθούν λύσεις για μία σειρά από καίρια θέματα που περιλαμβάνουν:

— Κοινωνικό διάλογο... για το θέμα τη ναυτικής απασχόλησης, (ωσάν να μας περίσσευαν οι Ναυτικοί...!) και της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου (Αχ! αυτή η ανταγωνιστικότητα...)

— Εξυγίανση του ΝΑΤ και επίλυση των χρόνιων προβλημάτων του Ταμείου... (Αλήθεια, πόσα χρόνια ακούμε την ίδια κουβέντα!)

— Αναβάθμιση των υπηρεσιών της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης του Οίκου Ναύτου (Κι αυτό το έχουμε ξανακούσει!)

— Επιτάχυνση των έργων εκσυγχρονισμού της υποδομής στα μεγάλα λιμάνια (Από το στόμα του... και στο λιμάνι της... Μυκόνου όπου φθάνουν μαζί δύο ή τρία οχηματαγωγά!)

— Αναβάθμιση των ίδιων των υπηρεσιών του ΥΕΝ με την προώθηση νέου Οργανισμού (Όχι άλλοι Οργανισμοί κ. Σουμάκη..., φθάνουν οι ήδη υπάρχοντες!)

Πλήγμα

η παραίτηση Μανού

Τελικώς, η από μηνών κυοφορούμενη παραίτηση από τη θέση του γεν. γραμματέα ΥΕΝ του Διαμαντή Μανού δεν κατέστη δυνατόν να αποφευχθεί, και η ποντοπόρος ναυτιλία μας έχασε έναν από τους πλέον έμπειρους τεχνοκράτες της.

Βέβαια ο κ. Μανός θα συνεχίσει να την υπηρετεί από μία άλλη σημαντική θέση, (Ομιλος Λάτση) αλλά είμαστε βέβαιοι ότι ο αντικαταστάτης του, κ. Αθανάσιος Τσουροπλής, πρώην γραμματέας στο Υπουργείο Παιδείας, θα χρειαστεί πολλά, παρά πολλά ξενύχτια, για να μπει στο πνεύμα της ελευθεριότητας και της έντονης ανταγωνιστικότητας που διέπει την ποντοπόρο ναυτιλία.

Εγκληματικές ελλείψεις

Ότι πάσχει η δομή της ελληνικής ναυτιλίας, δεν είναι κάτι νέο, αλλά το πρόσφατο τραγικό ναυάγιο του «Δύστος» ανέδειξε δύο εγκληματικές ελλείψεις, οι οποίες είναι ντροπή για το μέγεθος και τις δυνατότητες της πρώτης ναυτιλίας του κόσμου.

Η πρώτη τραγική διαπίστωση είναι ότι η Ελλάδα δεν διαθέτει επίγειο σταθμό που να συλλαμβάνει σήματα από αυτόματα συστήματα εκπομπής κινδύνου. Δηλαδή, δεν υπάρχουν στα Καμένα Βούρλα και στη Λήμνο, όπου βρίσκονται οι σταθμοί του ΟΤΕ, COSPAS και SARSAT, που είναι απαραίτητοι για να συλλαμβάνουν σήματα από παρόμοια περιστατικά. Η χώρα καλύπτεται από τους παράκτιους σταθμούς της Ισπανίας και της Γαλλίας, που διαθέτουν τα απαραίτητα σύγχρονα δορυφορικά μηχανήματα.

Η δεύτερη διαπίστωση είναι ότι χρειάζονται απαραίτητα τα ελικόπτερα παντός καιρού. Ήδη έχει καθυστερήσει εγκληματικά η προμήθεια των έξι ελικοπτέρων, ενώ έχει εξασφαλισθεί εδώ και δύο χρόνια η επιδότηση ποσοστού 39% της συνολικής δαπάνης αγοράς, που ανέρχεται σε 20 δισεκατομμύρια δραχμές. Να υπενθυμίσουμε ότι επί υπουργίας Γ. Κατσιφάρα έχει διενεργηθεί ο σχετικός διαγωνισμός, είχαν επιλεγεί τα ελικόπτερα Super Puma, αλλά τότε η Νέα Δημοκρατία ζήτησε την ακύρωση του διαγωνισμού με το αίωλο επιχείρημα ότι δεν είχαν τηρηθεί διαφανείς διαδικασίες. Ο Γ. Κατσιφάρας παρέδωσε τον φάκελο της υπόθεσης στις 20 Ιανουαρίου 1996 στον νέο τότε υπουργό Κοσμά Σφυρίου, ο οποίος σε συνενόηση με τον πρωθυπουργό Κ. Σημίτη, ακύρωσε τον διαγωνισμό, αντί να αγορασθούν τα ελικόπτερα. Εν συνεχεία ο Κοσμάς Σφυρίου παρέχώρησε στο Υπουργείο Εμπορίου την αρμοδιότητα της διενέργειας του σχετικού διαγωνισμού. Ωστόσο μέχρι τις εκλογές δεν έγινε τίποτα. Ο σημερινός υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, προσπαθεί να συγκροτήσει διακομματική επιτροπή για τη διενέργεια νέου διαγωνισμού, αλλά τα πολιτικά κόμματα ακόμα δεν έχουν στείλει αντιπροσώπους στην επιτροπή. Έτσι η αγορά των ελικοπτέρων καθυστερεί, γιατί όλοι φοβούνται μήπως κατηγορηθούν ότι μεροληπτήσαν υπέρ κάποιας εταιρείας και συρθούν στα Ειδικά Δικαστήρια. Στο μεταξύ οι ναυτικοί μας πνίγονται αβοήθητοι γιατί δεν υπάρχουν κατάλληλα ελικόπτερα να τους σώσουν...

Ξύπνησαν...

και οι Ιταλοί

Πλεονεκτήματα ανάλογα μ' εκείνα των Νορβηγών, Γάλλων και Γερμανών ανταγωνιστών τους θα αποκτήσουν οι Ιταλοί πλοιοκτήτες, με την υλοποίηση του σχεδίου της κυβέρνησης της Ρώμης για τη δημιουργία ενός δεύτερου νηολογίου στη χώρα, για τα πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Οι νέες ρυθμίσεις περιλαμβάνονται σε νομοσχέδιο που έχει ετοιμάσει ο υπουργός Μεταφορών και Ναυτιλίας, Κλαούντιο Μπουρλάντο και το οποίο αναμένεται να ψηφιστεί από τη Βουλή πολύ σύντομα.

Εκτός από τη δημιουργία του δεύτερου νηολογίου, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει μία σειρά φορολογικών απαλλαγών για τα νέας κατασκευής πλοία, καθώς και άλλες ευνοϊκές ρυθμίσεις που θα μειώσουν κατά πολύ τα οικονομικά βάρη των ναυτιλιακών εταιριών.

Στο μεταξύ εμείς εδώ... περί άλλων τυρβάζομεν...

Έκθεση σοκ

της Κομισιόν για τα ναυάγια

Με πολύ βαρύ τίμημα πλήρωσαν οι Έλληνες τη ναυτοσύνη τους, αν δει κανείς ότι από το 1981 μέχρι και το τέλος του 1996 χάθηκαν σε ναυάγια 635 άνθρωποι.

Σύμφωνα με έκθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που σοκάρει, κατά την παρακάτω 15ετή περίοδο βυθίστηκαν συνολικά 60 πλοία ελληνικών συμφερόντων με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 261 Έλληνες και 374 αλλοδαποί ναυτικοί. Μέσα στο 1996 έγιναν εννέα ναυτικά ατυχήματα και απώλεσαν τη ζωή τους 33 Έλληνες και 62 αλλοδαποί ναυτικοί. Από τα πλοία που βυθίστηκαν το προηγούμενο έτος, επτά πλοία ήταν με ξένες σημαίες, τέσσερα ήταν σημαίας Κύπρου, δύο Παναμά και ένα Μάλτας. Επίσης ήταν ένα με ελληνική σημαία, το ΔΥΣΤΟΣ, και η πυραυλάκατος ΚΩΣΤΑΚΟΣ, που εμβολίστηκε από το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο ΣΑΜΑΙΝΑ.

Ως κυριότερη αιτία των ναυαγίων αναφέρεται η μεγάλη ηλικία των πλοίων που επιφέρει φθορά των υλικών. Άλλη αιτία είναι η κακή συντήρησή τους και σύμφωνα με έκθεση - έρευνα της Ευρωπαϊκής ένωσης, βυθίζονται κάθε χρόνο στον κόσμο κατά μέσο όρο 230 πλοία.

Αν

ήταν Αεροπλάνα...

Αν ήταν αεροπλάνα και όχι πλοία, ο μισός ταξιδιωτικός πληθυσμός θα αναπαυόταν τώρα στις... αιωνίους μονές! Γιατί, υπολογίστε 46 βλάβες και ακινησίες πλοίων, στη θάλασσα... Ούτε ψύλλος στον κόρφο τους. Ακινησίες στον αέρα και βλάβες είναι αδύνατον να γίνουν και να περάσουν στο ντούκου.

Γιατί κάθε βλάβη στον αέρα ισούται και με μοιραία πτώση!

Ο μη γένοιτο...

Στα επιβατηγά πλοία της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, λοιπόν, σημειώθηκαν 46 μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές βλάβες από 1 Ιανουαρίου μέχρι 25 Αυγούστου τον χρόνο που πέρασε.

Αλλά και σε 18 ακόμα σκάφη της ακτο-

πλοΐας μας έχουν σημειωθεί βλάβες και... λαχτάρες του κοσμάκη.

Αυτός είναι ο στόλος! Από τα αείμνηστα «Αγγέλικα» και «Ηράκλειον», των Τυπάλδων, «εκσυγχρονίσαμε» τα πλοία και κουβαλάμε τον πληθυσμό στα νησιά και στα παράλια, «χορεύοντας» πάνω στα κύματα...

Τι να πει κανείς; Παντού μπαλώματα. Αλλού με τσιμέντο, αλλού με χρήμα, αλλού με Κόμμα...

Έχει λοιπόν απόλυτο δίκαιο ο Περικλής Παναγόπουλος, που ευθαρσώς δηλώνει ότι πολλά πλοία της ακτοπλοΐας πρέπει να αντικατασταθούν και τολμάει να επενδύσει άλλα περίπου 150 εκατ. δολάρια σε νέα υπερσύγχρονα σούπερφαστ φέρries.

Όλα έχουν ένα όριο

Πληθαίνουν τους τελευταίους μήνες τα σχόλια, που φθάνουν στα αυτιά μας από σημαντικούς παράγοντες της Ναυτιλίας μας, αναφορικά με τις γνώσεις και τις ικανότητες στελεχών των αλλοδαπών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που χρηματοδοτούν τον ελληνικό εφοπλισμό.

Οι στήλες αυτές, που ομιλούν τη «γλώσσα της αλήθειας», αρχίζουν μία εκτεταμένη έρευνα γύρω από τις πολλές περιπτώσεις χρηματοδοτήσεων, οι οποίες έδωσαν δικαιολογημένα λαθή για σχόλια, καθόλου κολακευτικά για τα διοικητικά συμβούλια των εμπλεκόμενων Τραπεζών.

Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε γνωστός εφοπλιστής, είναι απαράδεκτο να δίνονται δάνεια που ξεπερνούν το 80 ή και το 90% σε νέους και σχετικά άπειρους εφοπλιστές, για να αγοράσουν πλοία άνω της 20ετίας ή να χτίσουν νέα σε ναυπηγεία που ελέγχονται για την αξιοπιστία των κατασκευών τους και της παραγωγικότητάς τους, και από την άλλη πλευρά, καταξιωμένοι πλοιοκτήτες να αντιμετωπίζονται από τον ίδιο loan officer με ανιστοιχία και με τη βάση... όχι περισσότερα του 50% της αξίας του πλοίου!

Άλλοι, σχολιάζουν επίσης τη ραγδαία άνοδο, χωρίς την απόκτηση εν τω μεταξύ της ανάλογης εμπειρίας, loan officers που συχνά πυκνά, μεταπηδούν από τη μία τράπεζα στην άλλη, μόλις τους δοθεί η ευκαιρία για μία... καλή μεταγραφή! Χαρακτηριστικό το παράδειγμα υπαλλήλου του γκισέ Αγγλικής Τράπεζας, ο οποίος αργότερα και για ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα υπηρέτησε ως account officer στην Τράπεζα αυτή, για να μεταπηδήσει σε διεθυντική θέση μεγάλου ελληνικού πιστωτικού Ιδρύματος και ξαφνικά να χειρίζεται ένα πορτοφόλιο χρηματοδοτήσεων προς τη Ναυτιλία που λέγεται ότι ξεπερνά τα 300 εκατ. δολάρια.

Αλήθεια...τα γνωρίζουν αυτά οι καταθέτες της μεγάλης αυτής ελληνικής Τράπεζας;

* Εν προκειμένω, σημειώνεται ότι οι στήλες αυτές είναι ανοικτές να δεχθούν τις παρατηρήσεις και πληροφορίες των ανθρώπων της ναυτιλίας, οι οποίοι θέλουν να στηλιτεύσουν τα κακώς κείμενα... τα οποία τελικά επιφέρουν ζημιά στο σύνολο του εφοπλισμού.

Ταμείο για το περιβάλλον εις μνήμη Νίκου Βαρδινογιάννη

Σε μία αξιόπαινη πρωτοβουλία προχώρησαν τον χρόνο που πέρασε τα παιδιά του αείμνηστου Νίκου Βαρδινογιάννη, Πύρρος και Ιωάννα, δημιουργώντας ένα ειδικό Ταμείο για την αποτελεσματικότερη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος παγκοσμίως, με δωρεά τους στο Εκκλησιαστικό Ινστιτούτο Ναυτικών της Νέας Υόρκης.

Σε ειδική τελετή, που πραγματοποιήθηκε στο Ινστιτούτο στις 11 Νοεμβρίου, ημερομηνία που πριν 24 χρόνια ο Νίκος Βαρδινογιάννης εγκαινίαζε το διύλιστήριο τη Μότορ Όιλ, τα παιδιά του edώρησαν το ποσό των 100.000 δολλαρίων για την ίδρυση αυτού του νέου οργανισμού, που θα φέρει βέβαια το όνομα του αείμνηστου πατέρα τους.

Έγινε γνωστό ότι το ειδικό Ταμείο Βαρδινογιάννη, θα προχωρήσει στην έκδοση φυλλαδίου για τους ναυτικούς, που θα τους καλεί να επιδείξουν ακόμη μεγαλύτερη ευαισθησία στα θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η έκδοση αυτή θα είναι σε εννέα γλώσσες!!

Τα δύο αδέλφια όμως, σύμφωνα με πληροφορίες μας, δεν πρόκειται να εξαντλήσουν την ευαισθησία τους για το θαλάσσιο περιβάλλον, στη δημιουργία του συγκεκριμένου οργανισμού. Ήδη μελετούν την ανάπτυξη ενός κέντρου εξειδίκευσης στη θαλάσσια ρύπανση, το οποίο θα είναι πλήρως εξοπλισμένο με simulators, που θα μπορούν να προσφέρουν την αναγκαία εκπαίδευση στις τεχνικές της ναυσιπλοΐας.

Μάλιστα επιθυμία τους είναι, η έδρα του κέντρου αυτού να βρίσκεται στον Πειραιά.

Το «Αδέσποτο» οικόπεδο

Εκτός από τα αδέσποτα σκυλιά, φαίνεται ότι στον Πειραιά, υπάρχουν και αδέσποτα... οικόπεδα! Ένα από αυτά έχει «ξεχαστεί», κάτω στο λιμάνι, ανάμεσα σε Ακτή Μιαούλη, Μπότσαρη, Χατζηκυριακού και Φλέσσα. Είναι πια «αποχαρακτηρισμένο». Δηλαδή με Νόμο δημοσιευμένο στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, είναι «ακατάσχετο», ήτοι είναι απαλλαγμένο από οποιαδήποτε κατάσχεση ή άλλο «βάρος» και είναι έτοιμο για πώληση ή οικοδόμηση.

Το «αδέσποτο» οικόπεδο ανήκει στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Είναι δηλαδή ένα υπολογίσιμο έσοδο, για τα ισχύοντα οικονομικά του ΝΑΤ, του οποίου η διοίκηση προσπαθεί να βγάλει κι απ' τη μύγα... ξύγκι, για ν' ανταπεξέλθει στην πληρωμή των συντάξεων.

Λοιπόν κύριε υπουργέ Ναυτιλίας, τί θα γίνει το ακίνητο; Μην το αμελείτε γιατί η πώληση ή η οικοδόμησή του πρέπει να γίνουν εντός 18 μηνών, διορία που ξεκίνησε τον Αύγουστο του 1996!!

Το μαστοριλίκι στο Πέραμα

Δεν την αφομοιώνει, την τεχνολογία, φαίνεται το Πέραμα, στον τομέα της ναυπηγικής. Προτιμάει τη δουλειά του καραβομαραγκού. Ή τουλάχιστον παράλληλα με την σύγχρονη ναυπηγική, δεν κάνει πέρα την παράδοση και το μαστοριλίκι.

Έτσι, τώρα «περιθάλπτει» την ιστορία της ναυπηγικής, στήνοντας ένα είδος μουσείου - έκθεσης, δίπλα στην προβλήτα των πλοιαρίων, για τη Σαλαμίνα. Η ιστορία της ναυπηγικής, όπως τη σκάρωσαν μάστορες, φερμένοι από το Αιγαίο, ο Μανώλης Ψαρρός, από την Αμοργό, ο Γιάννης Μαραγκάκης από τη Σύρα, ο Γκάγκας από τη Σύμη, ο Βροχίδης από την Οδησό και μερικοί άλλοι.

Από το 1950 πέρασε μισός αιώνας, έγιναν η παραγωγή πολλή μεγάλη πόλη και τα καρνάγια ναυπηγεία. Λιγόστεψαν τα ξύλινα σκαριά, τα πανιά, οι εξαρτήσεις, τα σιδερόπλοια κ.α.

Ας μη χαθούν όμως για πάντα. Εδώ, χρειάζεται η βοήθεια, μικρή έστω σχεδόν ασήμαντη, γι' αυτή την παράδοση του καραβομαραγκού.

Εκατοντάδες εκατομμύρια χαρίστηκαν, προ ημερών, σε ένα σκηνοθέτη του κινηματογράφου, ο οποίος θέβαια είναι και επιχειρηματίας.

Εδώ είναι η Ελλάδα του καραβόσκαρα, της ανεμότρατας, του τρεχαντηριού, της μαούνας.

Βοηθείστε την κύριε Βενιζέλε, του Πολιτισμού.

Σωματείο... ανέργων

Τον Πειραιά πρέπει να έχει για έδρα του, ο υπό ίδρυση Σύλλογος Ανέργων Ελλάδος. Και ειδικότερα το Πέραμα, όπου μάλλον, η έδρα της... Ομοσπονδίας Συλλόγων Ανέργων, πρέπει να γίνει. Συσπειρώνονται, λοιπόν και οι άνεργοι, της ευρύτερης περιοχής του Πειραιώς, αφού τόσο καιρό, κτυπώντας πόρτες, «μικρών» και «μεγάλων», δεν βλέπουν κάποια ν' ανοίγει και γι' αυτούς.

Και πάλι όμως ούτε με αυτή τη συσπείρωση έχουν να ελπίζουν σε κάτι καλύτερο. Μήπως συσπειρωμένοι δεν είναι οι άνεργοι της Επισκευαστικής Ζώνης Περάματος; Και οι μαζικώς απολυόμενοι, κάθε τόσο, από μεγαλοεπιχειρήσεις που χρεωκοπούν, συσπειρωμένοι δεν είναι;

Άλλωστε υπάρχει και το κρατικό Ταμείο Ανεργίας. Ίσως οι άνεργοι επιδιώκουν, τώρα, να ιδιωτικοποιήσουν τον... αγώνα κατά της ανεργίας τους, μήπως πετύχουν καλύτερα αποτελέσματα.

Εν πάση περιπτώσει, είναι μία νέα, άγνωστη εμπειρία, που θα δούμε πού θα βγάλει.

Μακάρι να βγάλει στη.... δουλειά.

Το... Φιόρο του Λεβάντε

«Είναι προφανές» γράφει ο συνεργάτης μας Γ.Φ., ότι με απόφαση άλλων και όχι του υπουργού Ναυτιλίας κ. Σταύρου Σουμάκη, διορίστηκε πρόεδρος του ΟΛΠ, ένας Ζακυνθινός δικηγόρος.

Δεν ήταν απόφαση του αρμόδιου από το Νόμο υπουργού, η οποία ασφαλώς πετάχτηκε στο καλάθι των αχρήστων του ΠΑΣΟΚ, διότι δεν εξυπηρετούσε τον κομματικό μηχανισμό.

Ασχέτως αν ο υπουργός είχε δώσει τον λόγο της τιμής του σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή οικογένεια, ότι πρόεδρος του ΟΛΠ θα διοριζόταν μόνο Πειραιώτης.

Απλούστατα, η απόφαση του υπουργού «διορθώθηκε» ελαφρώς, στην Αθήνα με κόκκινο μαρκαδόρο...

Και μετά από τοκετό τεσσάρων μηνών, ο μαιευτήρας υπουργός ξεγέννησε στον Πειραιά, το ... φιόρο του Λεβάντε!

Τελικά η αξιοπιστία κληροδοτείται από Πρωθυπουργό σε υπουργό και παίρνει τη θέση αξίας, στήνοντας κάθε ελπίδα, για συνέπεια και εκσυγχρονισμό...



ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΕΙΝΑΙ ΠΑΝΤΑ ΕΝΑΣ

Με μια αποφασιστική επενδυτική μας κίνηση, αλλάξαμε τα δεδομένα στη θαλάσσια σύνδεση Ελλάδας - Ιταλίας, δημιουργώντας νέες συνθήκες ποιότητας, εξυπηρέτησης, ταχύτητας και ασφάλειας. Η δρομολόγηση στην απευθείας γραμμή Πάτρα - Ancona - Πάτρα των δύο νεοαναπηγυθέντων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων υψηλής ταχύτητας και υπερσύγχρονης τεχνολογίας SuperFast I και SuperFast II, μας καθιέρωσε δυναμικά ως πρωτοπόρους του εκσυγχρονισμού και της προόδου. Παράλληλα, δώσαμε στο επενδυτικό κοινό την ευκαιρία να συμμετέχει μέσω του Χρηματιστηρίου στη νέα εποχή στην Ελληνική επιβατηγό ναυτιλία, που πρώτοι εμείς εγκαινιάσαμε. Συνήθως, η αναγνώριση της πρωτοπορίας και η καθιέρωση της αξιοπιστίας απαιτούν πολύ χρόνο. Εμείς ανήκουμε στις εξαιρέσεις. Γιατί ξέρουμε να πετυχαίνουμε, γρήγορα!



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.

Καλοτάξιδη πορεία

ΛΕΩΦ. ΑΛΚΥΟΝΙΔΩΝ 157, 166 73 ΒΟΥΛΑ, ΤΗΛ: 969 1200, FAX: 969 1290

Ο γενικός διευθυντής της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος σχολιάζει τις αποστάσεις του IMO για τη βελτίωση του επιπέδου απώλειας ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα.

Το 1997 βρίσκει τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα στον IMO να αρχίζει μία νέα περίοδος που θα οδηγήσει σε σημαντικές αλλαγές. Η προσπάθεια που από χρόνια γίνεται για τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας ανθρώπινης ζωής, περιουσίας και φορτίων στη θάλασσα αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις λειτουργίες των πλοίων, έχει στόχο την απομάκρυνση των λεγόμενων «sub-standard» πλοίων από τους Ωκεανούς.



όπως προσφέρεται από τα Κράτη, όσο και στο πλοίο, προδιαγράφεται με λεπτομέρεια στον καινούριο Κώδικα της STCW και αφορά βέβαια τους ναυτικούς του μέλλοντος. Οι στόχοι της αναθεωρημένης STCW είναι σημαντικά υψηλοί, αλλά δεν είναι σίγουρο ότι η υλοποίηση τους διεθνώς θα είναι τόσο ομοιόμορφη όπως η νέα Σύμβαση προσδοκά. Οι αναπτυσσόμενες χώρες που στερούνται ιστορική ναυτική παράδοση, όπως η πατρίδα μας, είναι πιθανό να αντιμετωπίσουν σημαντικά προβλήματα υλοποιώντας τη νέα Σύμβαση. Άλλωστε, όλη η αναθεώρηση έγινε και σε συνεργασία με το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (International Labor Organisation-ILO) λόγω της πολυεθνικής σύν-

Του
κ. Δημήτρη
Μητσοτάκου
Γεν. Διευθυντή
HELMERA

Η εφαρμογή της αναθεωρημένης STCW και η επιρροή της στο Port State Control

Η Αμερικανική Αντιπροσωπεία στον IMO, τα τελευταία τρία χρόνια συντόνιζε τις προσπάθειές της για αυστηρότερο έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια με έμφαση, για πρώτη φορά, στον ανθρώπινο παράγοντα.

Επειδή η HELMEPA παρακολουθεί σαν Μέλος της Ελληνικής Αντιπροσωπείας τις Εργασίες των Επιτροπών του IMO από το 1983 μέχρι σήμερα ανελλιπώς, ήταν μεγάλη έκπληξη η στροφή αυτή της αμερικανικής πολιτικής στον IMO. Τα αρχικά κείμενα της Αμερικανικής Αντιπροσωπείας που αποτελούσαν εισαγωγή στο θέμα «Prevention through People» (Πρόληψη μέσω των Ανθρώπων) θύμιζαν την Ιδρυτική Εθελοντική Διακήρυξη του 1982 της HELMEPA. Επομένως, φυσικό επακόλουθο ήταν να κληθούμε να συμμετάσχουμε στην κοινή Ομάδα Εργασίας των Επιτροπών Περιβάλλοντος και Ασφάλειας του IMO για τον Ανθρώπινο Παράγοντα. Παράλληλα, η τελική μορφή των νέων απαιτήσεων της STCW έχει και αυτή άμεσο στόχο τον ανθρώπινο παράγοντα, δηλαδή τους ναυτικούς, από τους οποίους απαιτεί ικανότητα εκτέλεσης των καθηκόντων τους με γνώση των Συμβάσεων SOLAS και MARPOL, μαζί με το πνεύμα του Κώδικα ISM.

Όλες αυτές οι εξελίξεις αναμφίβολα προκαλούν νέες βαρύτερες ευθύνες σε όσους ασχολούνται με την ναυτιλιακή δραστηριότητα, στα κράτη, στους πλοιοκτήτες και στους ναυτικούς.

Και οι ευθύνες αυτές θα φανούν όταν εφαρμοστεί η νέα STCW από το Port State Control, το οποίο θα μπορεί να ελέγξει, κάτω από προϋποθέσεις, το επίπεδο ικανότητας του Πλοιάρχου, των Αξιωματικών και του πληρώματος πλοίου με σημαία χώρας Μέλους της STCW.

Το απαιτούμενο επίπεδο εκπαίδευσης τόσο στην ξηρά,

θεσης των πληρωμάτων.

Ακόμη, για πρώτη φορά δίδεται ισχύς στον IMO να ελέγξει τον τρόπο εφαρμογής της STCW και του Κώδικα, αφού οι χώρες που την υιοθέτησαν είναι υποχρεωμένες να ενημερώσουν με κάθε λεπτομέρεια το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, για τον τρόπο με τον οποίο θα εφαρμόσουν τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

Η HELMEPA έχει από καιρό περιλάβει στα ετήσια Εκπαιδευτικά της Προγράμματα, τόσο στον Πειραιά όσο και στα πλοία, κατά την κρίση των διαχειριστριών εταιριών, εκείνα τα θέματα που θεωρούνται άμεσης προτεραιότητας από τον IMO για την υλοποίηση των απαιτήσεων της STCW.

Πιστεύουμε λοιπόν ότι οι πάνω από 9.000 Έλληνες ναυτικοί που μέχρι σήμερα πέρασαν από τα Προγράμμά μας και εφοδιάστηκαν με Πιστοποιητικό που έχει τύχει της αποδοχής του IMO, είναι σε θέση να εφαρμόσουν πολλές από τις νέες απαιτήσεις. Οι διαχειρίστριες εταιρείες μέλη της HELMEPA που εφαρμόσαν, ή εφαρμόζουν, την «Εκπαίδευση εν Πλώ» που προτείναμε δεν θα έχουν πρόβλημα να υλοποιήσουν τις απαιτήσεις που τους θέτει η νέα STCW.

Ανεξάρτητα όμως από τα παραπάνω, η HELMEPA προωθεί συγκεκριμένη ενημέρωση των μελών της, εταιριών, και ιδιαίτερα των ναυτικών, στις νέες απαιτήσεις, ενώ η συνεργασία μας κυρίως με την Αμερικανική Ακτοφυλακή, θα δώσει τη δυνατότητα συνεχούς ενημέρωσης σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του εκεί Port State Control.

Κλείνοντας αυτές τις σκέψεις, δεν έχω παρά να εκφράσω εκ μέρους όλων που συμμετέχουν εθελοντικά στη HELMEPA ικανοποίηση για το ότι η πρωτοβουλία της ίδρυσής της το 1982 ήταν πραγματικά ο προπομπός των όσων βλῆσαμε σήμερα να γίνονται διεθνώς μέσα από τον IMO».

ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΓΙΑ ΤΟΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΜΟ Η ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗΣ STCW 1978

Από 1η Φεβρουαρίου 1997, αρχίζει η ισχύς της αναθεωρημένης Διεθνούς Συμβάσεως για τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης και τήρησης φυλακών των ναυτικών STCW 1978.

Οι υποχρεώσεις των εφοπλιστικών εταιριών που απορρέουν από την σύμβαση αυτή, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε το 1995, προκειμένου οι ναυτολογούμενοι στα πλοία ναυτικοί να διαθέτουν τα προβλεπόμενα προσόντα, είναι γενικώς γνωστά, αν και αξίζει να επισημανθεί ότι βασική υποχρέωση κάθε εταιρίας είναι η έγκαιρη έκδοση ειδικών οδηγιών προς τους Πλοιάρχους των πλοίων τους που θα εξασφαλίζουν ότι:

- Όλοι οι επί του πλοίου ναυτολογημένοι ναυτικοί έχουν μαζί τους στο πλοίο, σε όλη τη διάρκεια της ναυτολογησεώς τους τα πρωτότυπα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας και όλα τα συναφή πιστοποιητικά και τίτλους σπουδών των Σχολών από τις οποίες απεφοίτησαν με επιτυχία.
 - Τα πιστοποιητικά αυτά θα αποδεικνύουν ότι οι ναυτικοί καλύπτουν τις απαιτήσεις της Σύμβασης για τα συγκεκριμένα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί.
 - Όλοι, οι ναυτολογημένοι ναυτικοί πρέπει να αποδεικνύουν την θαλάσσια υπηρεσία που έχουν πραγματοποιήσει βάσει του ναυτικού τους φυλλαδίου ή άλλου επίσημου εγγράφου, θεωρημένο από κρατική υπηρεσία (Discharge).
 - Όλοι οι ναυτικοί του πλοίου πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικά υγειονομικής καταλληλότητας ιδιαίτερα ως προς την όραση και ακοή.
 - Πρέπει να τηρείται ο απαιτούμενος χρόνος αναπαύσεως των πληρωμάτων που είναι 10 ώρες ανά 24ωρο, από τις οποίες οι 6 συνεχόμενες.
 - Πρέπει να τηρούνται οι υποχρεωτικές αρχές φυλακής γέφυρας και μηχανής.
 - Το προσωπικό του πλοίου πρέπει να είναι ενημερωμένο για τις απαραίτητες ενέργειες σε καταστάσεις ανάγκης, σε θέματα ασφαλείας και πρόληψης-αποφυγής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Τέλος, οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει επί πλέον να μεριμνούν για την τήρηση στοιχείων αναφορικά με τα προσόντα και πιστοποιητικά των ναυτικών, σύμφωνα με τον κανονισμό 1/14 της Συμβάσεως.

Αναφορικά με την έγκαιρη απόκτηση από τους ναυτικούς των πιστοποιητικών που προβλέπει η αναθεωρημένη συνθήκη STCW, το ΥΕΝ επισημαίνει ότι παρά την προσπάθεια που καταβλήθηκε με την ίδρυση ειδικών σχολείων στο ΚΕΣΕΝ, οι υπόχρεοι ναυτικοί δεν προγραμμάτισαν έγκαιρα την σταδιακή προσέλευσή τους.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών από τα ειδικά σχολεία έχουν ήδη χορηγηθεί 7.431 πτυχία ARPA, 4.453 COW, 7.047 TANKER SAFETY και λοιπά πτυχία. Οι αριθμοί των προσοντούχων ναυτικών συγκρινόμενοι με τον αριθμό των υπηρετούντων στα υπό ελληνική σημαία πλοία, οδηγούν το υπουργείο Ναυτιλίας στην εκτίμηση ότι δεν θα παρουσιαστούν προβλήματα

Η έγκαιρη απόκτηση των πιστοποιητικών που προβλέπει η Συνθήκη STCW

τα στις εταιρίες ως προς την επάνδρωση των πλοίων, παρά μόνο σε μεμονωμένες περιπτώσεις ναυτικών.

Προκειμένου να υπάρξει αποτελεσματικότερη ανταπόκριση στις απαιτήσεις της STCW το υπουργείο Ναυτιλίας φρόντισε να μειώσει το χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας των υποψηφίων ως προϋπόθεση εγγραφής στα ειδικά σχολεία σε έξι μήνες για τα πετρελαιοφόρα (COW) και σε τρεις μήνες για τα χημικά και τα υγραεριοφόρα.

Τα σχολεία αυτά λειτουργούν στο ΚΕΣΕΝ, σε δύο τμήματα ημερησίως, με πενήντα σπουδαστές έκαστο.

Η αρμόδια διεύθυνση προωθεί επίσης οδηγίες στις λιμενικές αρχές της χώρας και στις παράλιες λιμενικές και προξενικές αρχές του εξωτερικού προκειμένου να εκδίδουν για

τους ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και ε/γ - ο/γ και έχουν τα απαιτούμενα προσόντα, βεβαίωση ότι διαθέτουν τα προσόντα που προβλέπει η συνθήκη. Από το ΥΕΝ απορρίπτεται η προοπτική εντατικοποίησης των σπουδών προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός των πτυχιούχων καθώς η συμπίεση του χρόνου φοίτησης, ή η αύξηση του αριθμού των φοιτητών σε κάθε τμήμα θα υποβάθμιζε και θα έθετε σε αμφισβήτηση την ποιότητα της εκπαίδευσης.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

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

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35-39 ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ
Α' ΟΡΟΦΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ. 4292.122 - (20 ΓΡΑΜΜΕΣ) - ΤΕΛΕΦΑΞ: 4292.086 - 4292.159
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: «SNEAL»

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| • ΜΕΣΟΓΕΙΟ | • ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ |
| • ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ | • ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ & ΒΑΛΤΙΚΗ |
| • ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ | • ΒΟΡΕΙΟ & ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ |
| • ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ | • ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ |



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

LAVINIA corp.

OPERATORS AND MANAGERS OF REEFER VESSELS

FLEET SERVICES LTD
FLAT 11
43, LOWNOES SQUARE
KNIGHTSBRIDGE LONDON SW1X 9JL
ENGLAND
TELEPHONE: 44-171-2595200
FAX: 44-171-2356127
TELEX: 8814125 A/B TRANS G

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

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD

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

PHONES: 30-1-6899090-1-2-3-4
6806759-60-61
FAX: 30-1-6806762-6806763
TELEX: 215947 - 216040 - 216054
A/B LASK GR

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1, KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-22765 HAMBURG
GERMANY
PHONES: (40) 391433
FAX: (40) 3903492
TELEX: 2165378 FSC D

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

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



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



του Χρήστου Ντούνη
Γεν. Διευθυντή Hellenic Hull Management (HMA)

6 ρισκόμαστε 17 σχεδόν μήνες πριν από την έναρξη της ισχύος - για ορισμένες κατηγορίες πλοίων - του κώδικα ISM, που έχει οριστεί η 1η Ιουλίου 1998. Εάν δε λάβουμε υπόψη ότι η αίτηση αξιολόγησης της ναυτιλιακής εταιρείας για απόκτηση του προβλεπόμενου πιστοποιητικού απαιτείται να υποβληθεί προ 12 μηνών, είναι προφανές ότι λίγος χρόνος μένει μπροστά μας για να συμμορφωθούν οι υπόχρεες ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται επιβατικά σκάφη, δεξαμενόπλοια, χημικά, υδραεριοφόρα καθώς και πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk carriers).

Είναι γνωστό, ότι ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (ISM Code) που το κείμενό του αποτελεί το Κεφάλαιο



Είναι γνωστό ότι μέχρι τώρα η σωστή και ομοιόμορφη εφαρμογή των ανωτέρων συμβάσεων δεν φαίνεται να είναι πάντοτε δυνατή σε διεθνή κλίμακα μέσα στο ευρύτατο πλέγμα που χαρακτηρίζει ο μεγάλος αριθμός των σημαίων που φέρουν τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, ο μεγάλος αριθμός και η διαφορετική ποιότητα των ναυτιλιακών αρχών που ελέγχουν τα πλοία, το πολυσύνθετο της προέλευσης του πληρώματος του πλοίου και ακόμη για πολλές σημαίες η μη ύπαρξη του γνήσιου δεσμού μεταξύ σημαίας και πλοίου με όλες τις γνωστές για το λόγο αυτό επιπτώσεις.

Η ύπαρξη των παραπάνω αρνητικών παραμέτρων (δια-zeugτικά ή αθροιστικά) στην εκμετάλλευση του σημερινού πλοίου απαιτεί εντονότερη την παρέμβαση του παράγοντα: Πλοιοκτήτης / Διαχειριστής του πλοίου για την εξασφάλιση της εφαρμογής των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη διεθνή έννομη τάξη.

Με άλλα λόγια ο Κώδικας ISM δεν αποτελεί παρά το εργαλείο αυτό που εξασφαλίζει μέσω αποδεικτικών διαδικασιών την προσωπική βούληση του Πλοιοκτήτη / Διαχειριστή να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα για την άσκηση της «δέουσας επιμέλειας» (due diligence) ώστε το πλοίο να

Μπροστά στη νέα πραγματικότητα

IX της Διεθνούς Συμβάσεως της Προστασίας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974) χωρίς αμφιβολία αποτελεί μια λειτουργική επανάσταση στο χώρο της διαχείρισης - εκμετάλλευσης πλοίων.

Και για να γίνουμε σαφέστεροι, η επανάσταση αυτή δεν αφορά στην εισαγωγή οποιωνδήποτε πρόσθετων υποχρεώσεων από πλευράς κατασκευής και εξοπλισμού του σκάφους. Ο κώδικας επιδιώκει την εξασφάλιση της σωστής και κατά το δυνατόν ομοιόμορφης εφαρμογής των υποχρεώσεων που απορρέουν κυρίως από τις ισχύουσες από ετών βασικές Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις:

(α) Της Προστασίας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974)

(β) Της Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MARPOL 73/78).

(γ) Των Προτύπων Εκπαιδεύσεως, Αποδεικτικών και Τηρήσεως Φυλακών (STCW 78/95).

συμμορφωθεί προς τις παραπάνω σχετικές του υποχρεώσεις. Αυτές οι διαδικασίες του Κώδικα εξασφαλίζουν τη λήψη των μέτρων, αλλά και τον έλεγχο της αποτελεσματικότητάς τους.

Οι διαδικασίες αυτές περιλαμβάνουν από πλευράς management τον σχεδιασμό και την έκδοση σαφών οδηγιών για τομείς λειτουργίας του πλοίου, αλλά ακόμη προβλέπουν και ένα πλέγμα περιοδικών αναφορών του πλοίου προς την εταιρεία, μέσα από το οποίο υπάρχει η συνεχής ενημέρωση του γραφείου της εταιρείας για την συνολική κατάσταση του πλοίου.

Και εδώ δημιουργείται πραγματικά ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα και αυτό είναι το γεγονός ότι από κάθε πλοίο θα πρέπει να υποβάλλονται στο γραφείο περισσότερες από 30 μηνιαίες αναφορές - που καλύπτουν όλους τους κατασκευαστικούς εξοπλισμούς, καθώς και λειτουργικούς τομείς του πλοίου που συνολικά φαίνεται να απεικονίζονται σε

περισσότερα από 500 θέματα (items).

Κατά συνέπεια για κάθε θέμα π.χ. «η κατάσταση του πόσιμου νερού στη σωσίβια λέμβο», θα πρέπει να ελέγχεται κάθε μήνα προκειμένου να αναγραφεί στην οικεία αναφορά ότι πραγματικά ελέγχθηκε και είτε βρέθηκε καλή, είτε όχι βρέθηκε ακατάλληλη και αντικαταστάθηκε.

Αυτή η πλευρά της εφαρμογής του Κώδικα απαιτεί πραγματικά μια διαφορετική προσέγγιση, γιατί και μόνο να σκεφθούμε τη συμπλήρωση 500 ξεχωριστών θεμάτων μας προκαλεί τρόμο, αφού η διεκπεραίωσή τους στο πλοίο θα δημιουργούσε ένα ξεχωριστό διοικητικό επιτελείο από γραφείς, εισηγητές, τημητάρχες μέχρι και Διευθυντή!!!

Τώρα, ουσιαστικά καλείται να το εφαρμόσει ο πλοίαρχος, βοηθούμενος από κάποιο ευσυνειδητο Αξιωματικό, εάν βεβαίως υπάρχει Αξιωματικός και εάν βεβαίως αυτός είναι ευσυνειδητος. Ίσως κάποιοι θεωρήσουν ότι το όλο πρόβλημα θα λυθεί αφού πολλές αναφορές πιθανόν να προετοιμάζονται από το γραφείο. Και εδώ ακριβώς ελλοχεύει ο μεγάλος κίνδυνος μήπως πολλοί το επιχειρήσουν, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται η κατάσταση του πλοίου ότι είναι όπως την περιγράφει το γραφείο και όχι όπως είναι στην πραγματικότητα.

Όμως οφείλουμε όλοι να αντιληφθούμε ότι, εδώ ουσιαστικά βρισκόμαστε μπροστά σε ένα νέο τρόπο διαχείρισης των ναυτιλιακών προβλημάτων, που απαιτεί πλέον την πιστή καταγραφή της κατάστασης του κάθε θέματος, ώστε μέσα από τις αναφορές να απεικονίζεται η εξέλιξή του. Δηλαδή, εάν η κατάσταση απαιτεί διόρθωση, αυτή θα πρέπει να γίνει από πλευράς γραφείου, γιατί εάν δεν αποκατασταθεί, το πλοίο, στις τακτικές αναφορές του είναι υποχρεωμένο να επαναλαμβάνει την εκκρεμότητα. Είναι φανερό ότι η αδικαιολόγητη παράταση της εκκρεμότητας χρεώνεται στο γραφείο ως έλλειψη «της προσήκουσας επιμέλειας», στοιχείο που ελέγχεται από πλευράς συμμόρφωσης προς τον Κώδικα και την SOLAS, αλλά και στοιχείο που ενδεχόμενα να δημιουργήσει και προβλήματα με την ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου.

Κατά συνέπεια, η εφαρμογή του Κώδικα δεν εξαντλείται στην απόκτηση κάποιου πιστοποιητικού αλλά ο Κώδικας αποκτά συγχρόνως και μία δυναμική μορφή, αφού μέσα από τις περιοδικές αναφορές του πλοίου προς το γραφείο γίνεται και η παρακολούθηση της εξελικτικής πορείας του κάθε θέματος. Με άλλα λόγια, είναι λάθος να σκεφθούμε ότι η συμπλήρωση των αναφορών έχει απλά ένα τυπολατρικό χαρακτήρα και ουδεμία σχέση έχει με το καθημερινό πρόγραμμα λειτουργίας του πλοίου.

Αντίθετα πρέπει να συνειδητοποιήσουν οι Αξιωματικοί του πλοίου ότι, θα μάθουν να ζουν και να λειτουργούν με τον Κώδικα και τις περιοδικές αναφορές.

Θα μάθουν με άλλα λόγια οι Αξιωματικοί των πλοίων να λειτουργούν επιτελικά. Αυτό σημαίνει πλέον ότι θα μάθουν να προγραμματίζουν, να εκτελούν και να ελέγχουν. Και αυτή τη διαδικασία θα πρέπει να την καταγράφουν, ώστε κάποιος άλλος - και εδώ εννοούμε το Γραφείο - να μπορεί να παρακολουθεί την κατάσταση του κάθε θέματος ώστε, όταν χρειαστεί, να παρεμβαίνει.

Χωρίς την πιστή καταγραφή της κατάστασης από το πλοίο δεν μπορεί να υπάρξει παρακολούθηση. Και εδώ ακριβώς δικαιολογείται ο χαρακτηρισμός που χρησιμοποιήθηκε προηγουμένως για λειτουργική επανάσταση.

Το εγχείρημα πραγματικά φαντάζει τεράστιο και για το γραφείο και για το πλοίο. Όμως ο Κώδικας αποτελεί πλέον μια πραγματικότητα που οφείλουμε να την αποδεχτούμε και να συμβιώσουμε μαζί της εάν θέλουμε να επιβιώσουμε στην ναυτιλία.

Είναι πλέον ανάγκη να αντιληφθούμε ότι η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών του πλοίου στην ναυτιλιακή αγορά περνάει μέσα από τον Κώδικα. Και η ένταξη του Κώδικα μέσα στο λειτουργικό γίγνεσθαι της εταιρίας έχει δύο άξονες:

Ο ένας είναι η καθαρά τεχνοκρατική πλευρά της απόκτησης των πολυπόθητων πιστοποιητικών ασφαλούς διαχείρισης, που της δίνουν το διαβατήριο της ποιότητας. Ο δεύτερος άξονας είναι, η προετοιμασία των στελεχών σε επίπεδο εκπαίδευσης και ενημέρωσής τους στο γνωστικό αντικείμενο του Κώδικα. Βέβαια πρόκειται για ένα ιδιότυπο γνωστικό αντικείμενο που θα πρέπει να ενταχθεί στο ναυτιλιακό management. Ιδιαίτερα είναι ανάγκη ο Κώδικας να ενταχθεί στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα των Ναυτικών Σχολών ώστε έγκαιρα να συνειδητοποιήσουν οι μέλλοντες Αξιωματικοί ότι αποτελούν πάνω στο πλοίο κατά την άσκηση των καθηκόντων τους τον κρίκο μιας και της αυτής αλυσίδας: του ναυτιλιακού management.

Η ένταξη όμως των Αξιωματικών του πλοίου στην εφαρμογή του Κώδικα σημαίνει ταυτόχρονα και την ενεργό ένταξή τους στην διοίκηση του πλοίου και την ανάληψη προσωπικών ευθυνών.

Ο Κώδικας αποτελεί μια πολύ καλή ευκαιρία να αλλάξουν πάνω στο πλοίο όχι μόνο οι τρόποι δουλειάς αλλά και νοοτροπίας. Γιατί ο Κώδικας προσωποποιεί την ευθύνη και απαιτεί συγκεκριμένο έργο. Ένα έργο βέβαια που, ενώ γενικά περιγράφεται στους Κανονισμούς Εργασίας, ουσιαστικά στην πράξη, ατυχώς, πολλοί Αξιωματικοί έχουν ταυτίσει την παρουσία τους στο πλοίο μόνο και μόνο με την εκτέλεση μιας φυλακής. Και προς αυτήν την κατεύθυνση ο Κώδικας πράγματι θα αλλάξει νοοτροπίες που σήμερα αποδεικνύονται αρνητικές.

Κάτω από αυτό το πρίσμα όλοι προσδοκούμε ότι η λειτουργία του Κώδικα θα αποβεί προς όφελος της ναυτιλίας, αλλά εμείς πιστεύουμε ότι θα αποβεί περισσότερο προς όφελος των ιδίων των Αξιωματικών. Γιατί, μέσα από την λειτουργία του Κώδικα θα κατανοήσουν ευκολότερα τους μηχανισμούς λειτουργίας του συνολικού ναυτιλιακού management, θα αποκτήσουν ιδιαίτερα ενδιαφέροντα και θα τους δημιουργηθούν κίνητρα να αγαπήσουν περισσότερο το επάγγελμά τους, να αφομοιώσουν περισσότερες ναυτιλιακές γνώσεις και να στοχεύουν εξελικτικά σε επιτελικές θέσεις στην ξηρά.

Ο Κώδικας δεν αποτελεί μόνο την λειτουργική γέφυρα μεταξύ πλοίου και γραφείου, αλλά μπορεί να αποτελέσει και τη δική τους χρυσή γέφυρα, να μεταπηδήσουν ευκολότερα από το επιτελείο του πλοίου στο επιτελείο της εταιρίας.

"MEDOV" is known for all kinds of ships

"MEDOV" is a leading Maritime Services Organization providing since 1947, in 60 ports in ITALY, a dynamic comprehensive service for the Shipowner and Charterer

MEDOV's philosophy of personalised care has always been the principle of our existence, and includes reliability, punctuality and professionalism

Our commitment to excellence is your guarantee to complete satisfaction

Contact **MEDOV** to be in touch with Shipping's Italian Experts for Ship Agency, Ship Management and Manning Services, Customs Clearance and Forwarding, Repair Superintendence, Oil and Bunkers suppliers, Management and Marketing for Cruise Vessels

**YOU MAY BE SEEKING AN EXPERT
BUT YOU NEVER KNOW WHEN YOU'LL NEED A
FRIEND**

"MEDOV,"[®]

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY SPA

Genoa

Tel: (010) 54.90.1
Fax: (010) 56.20.50



Venice

Tel: (041) 520.36.00
Fax: (010) 528.72.58

«ΔΥΣΤΟΣ»

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΡΑΓΩΔΙΑ

του κ. Γιάννη Κουϊμάνη,
Διπλ. Ναυπηγού - Μηχανολόγου



Στο συμπόσιο που οργάνωσε το ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ στη Χίο, ένα από τα θέματα που αναπτύχθηκαν εκεί ήταν και τα **ναυτικά ατυχήματα**, σε διεθνή κλίμακα και τα αίτια που τα προκαλούν. Ένα θέμα που ο γράφων είχε την ευκαιρία και την τιμή να αναπτύξει, για το οποίο επίσης θέμα και άλλοι, πολύ αξιόλογοι συνάδελφοι, έχουν εκφράσει τεκμηριωμένες απόψεις.

Είχαμε λοιπόν τότε, σε ανύποπτο χρόνο, κάνει ορισμένες επισημάνσεις για τα ναυτικά ατυχήματα, όπως:

«.....Με εξαίρεση την τελευταία κατηγορία ναυτικών ατυχημάτων (κακοκαιρία), που και αυτή κατά κάποιο τρόπο συνδέεται με τον παράγοντα άνθρωπο, όλες οι άλλες κατηγορίες, έμμεσα ή άμεσα, έχουν σαν κύριο χαρακτηρι-

στικό αίτιο τον παράγοντα αυτόν - που προαναφέραμε - είτε σε επίπεδο σχεδίασης / κατασκευής / ελέγχου (μελετητές, κατασκευαστές, ελεγκτικά όργανα), είτε σε επίπεδο διαχείρισης (εφοπλιστές, στελεχειακό δυναμικό επιχείρησης κλπ), είτε σε επίπεδο λειτουργίας (πλοίαρχος, πλήρωμα, πιλότος, δραστηριότητες ξηράς)....

.....2. Μελέτη / Σχεδίαση

Το θέμα είναι απέραντο και δεν μπορεί να συνημθεί και να αναπτυχθεί μέσα σε λίγα μόνο λεπτά. Δύο λέξεις μόνο. Όλοι μας γνωρίζουμε ότι ούτε οι Νηογνώμονες, ούτε ο Ι.Μ.Ο., ούτε οι Κρατικές Αρχές, μπορούν να διεκδικήσουν το αλάθητο. Απόδειξη ότι ύστερα από κάθε ναυτικό ατύχημα, ιδίως όταν υπάρχουν ανθρώπινα θύματα, γίνονται πάντοτε αναθεωρήσεις των κριτηρίων ασφαλείας, για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων.

Θά 'θελα λοιπόν επ' αυτού, εντελώς επιγραμματικά, να εκφράσω ορισμένες, πολύ λίγες, προσωπικές απόψεις....

.....Ο μελετητής ναυπηγός, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς, μπορεί, έχοντας σφαιρικότερη αντίληψη από όλους τους εμπλεκόμενους των προβλημάτων του πλοίου, στη φάση της μελέτης / σχεδίασής του, να προβλέψει με δική του πρωτοβουλία, ορισμένα **επιπρόσθετα** κριτήρια ασφαλείας, χωρίς αυτά να απαιτούνται από το Νηογνώμονα ή τη SOLAS, τουλάχιστον εκεί που δεν επηρεάζεται σημαντικά η λειτουργικότητα και το κατασκευαστικό και λειτουργικό κόστος του πλοίου....»

Τα τελευταία ναυτικά δυστυχήματα, του Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΗ-ΓΑΣΟΣ», της Τορπιλακάτου του Πολεμικού Ναυτικού «ΚΩ-ΣΤΑΚΟΣ» και πολύ πρόσφατα του Φ/Γ «ΔΥΣΤΟΣ», επαναφέρει στην επικαιρότητα το θέμα των ναυτικών ατυχημάτων και φυσικά την αναβάθμιση των επιπέδων ασφαλείας των σχετικών Κανονισμών που διέπουν την ευστάθεια των πλοίων και ιδιαίτερα των φορτηγών.

Σε ότι αφορά το «ΔΥΣΤΟΣ», αφήνοντας για τις ανακριτικές Αρχές τις λεπτομέρειες της ναυτικής αυτής τραγωδίας, σε σχέση με την ώρα του συμβάντος, το πώς διασώθηκε ο δόκιμος πλοίαρχος, πώς και πότε κινητοποιήθηκαν τα Λιμεναρχεία Χαλκίδος και Κύμης και το Κέντρο Συντονισμού, Έρευνας και Διάσωσης του Υ.Ε.Ν., ποιά ακριβώς ώρα η συσκευή EPIRB εξέπεμψε σήμα κινδύνου κ.λ.π., **ας δούμε** το θέμα από την «αθέατη» ή μάλλον την ολιγώτερο «θεατή», για τους μη ειδικούς, πλευρά.

Σπεύδω αμέσως να διευκρινίσω ότι οι απόψεις που εκφράζονται στο παρόν άρθρο, είναι **γενικώτερου χαρακτήρα** (και τούτο επειδή αφ' ενός μεν δεν έχουν ανακοινωθεί, μέχρι στιγμής, τα αποτελέσματα της σχετικής ανακριτικής έρευνας και αφ' ετέρου, δεν υπάρχουν στη διάθεσή μας τα απαραίτητα στοιχεία, για μία πιο συγκεκριμένη τοποθέτηση) και **στοχεύει** τον **προβληματισμό** όλων των εμπλεκόμενων (Νηογνώμονες, Υ.Ε.Ν., πλοιοκτήτες, ναυπηγοί, αρχιπλοίαρχοι, αρχιμηχανικοί, επιθεωρητές, πληρώματα κλπ) σε μία **από κοινού** προσπάθεια αποφυγής στο μέλλον παρόμοιων ή χειρότερων τραγωδιών και τη **λήψη** όλων των αναγκαίων θεσμικών ή άλλων μέτρων.

Κατ' αρχήν, θα πρέπει να ληφθεί ότι όταν ένα πλοίο ανατρέπεται, η αιτία της ανατροπής του πρέπει, σίγουρα, να αναζητηθεί στην **έλλειψη ευσταθείας**, με την ευρύτερη έννοια του όρου, ευστάθεια.

Τί ακριβώς εννοούμε με τον όρο ευστάθεια ενός πλοίου; Εννοούμε, φυσικά την αρχική του ευστάθεια, την ευστάθεια των μεγάλων κλίσεων (καμπύλες ευσταθείας), τη δυναμική του ευστάθεια (ευστάθεια σε κυματισμό) και την ευστάθεια έναντι βλάβης (Damage Stability)

Για το σκοπό του άρθρου αυτού δεν έχει νόημα να αναλύσουμε τις παραπάνω ναυπηγικές έννοιες.

Να πούμε απλά ότι όταν τα μεγέθη αυτά είναι **ικανοποιητικά**, σύμφωνα με τη ναυπηγική επιστήμη και τις απαιτήσεις των Κανονισμών που ισχύουν για τα πλοία ανά κατηγορία (χωρίς αυτό να σημαίνει ότι οι ισχύοντες Κανονισμοί είναι πάντοτε επαρκείς και ότι δεν **απαιτείται** περαιτέρω βελτίωσή τους, ιδιαίτερα όταν η ολοένα αυξανόμενη εμπειρία, σε παγκόσμιο επίπεδο, το επιβάλλει) το πλοίο διαθέτει **επαρκή ευστάθεια** ή απλούστερα είναι **ευσταθές**.

Να συμπληρώσουμε ακόμη ότι η ευστάθεια ενός πλοίου, όπως την περιγράψαμε επιγραμματικά παραπάνω, **εξαρτάται** από δύο βασικούς παράγοντες.

Τη μορφή της γάστρας του πλοίου (**Γεωμετρική ευστάθεια**), ή έστω από τη μορφή του κελύφους του μέχρι το κύριο κατάστρωμα και την κατανομή των βαρών του (κυρίως καθ' ύψος) και ιδιαίτερα του φορτίου που μεταφέρει (**Ευστάθεια βαρών**).

Τίθεται λοιπόν το ερώτημα. Διέθετε το «ΔΥΣΤΟΣ» **επαρκή** ευστάθεια; Μία ευθεία απάντηση σ' αυτό το ερώτημα θα ήταν πολύ διακινδυνευμένη, όχι μόνο για τους λόγους που προαναφέραμε, αλλά κυρίως αν δεν εξετάσουμε λίγο πιο αναλυτικά το θέμα.

Μπορούμε όμως από την αρχή να πούμε ότι ένα **ευσταθές** πλοίο, δεν είναι **εύκολο** να ανατραπεί, όσο αντίξοες και αν είναι οι καιρικές συνθήκες, παρά το γεγονός ότι και αυτές επηρεάζουν αρνητικά την ευστάθειά του.

— Όταν, για παράδειγμα, η διεύθυνση του ανέμου πνέει από τα πλάγια του πλοίου, οι εγκάρσιες κλίσεις (διατοιχισμοί) του είναι μεγαλύτερες, απ' ό,τι θα ήταν αν η διεύθυνση του ανέμου ήταν διαφορετική (την πλώρη ή την πρύμνη κλπ). Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα (πέραν των άλλων κινδύνων που διατρέχει το πλοίο στην περίπτωση αυτή όπως, καταπονήσεις, δημιουργία ρηγμάτων, black-out, μετατόπιση φορτίου κ.λ.π.) να τίθεται σε **μεγάλη δοκιμασία** η ευστάθεια των μεγάλων κλίσεων, ιδιαίτερα όσων πλοίων ο μοχλοβραχίονας ευσταθείας είναι μικρός και η κλίση του πλοίου είναι τόσο μεγάλη - όπως στην πράξη πολύ συχνά συμβαίνει - ώστε ένα μέρος του καταστρώματος να εισέρχεται στη θάλασσα.

— Επίσης, με διεύθυνση ανέμου πλάγια και πρύμα (δευτερόπρυμα) **ελαττώνεται αισθητά** ή αρχική ευστάθεια του πλοίου, κυρίως η Γεωμετρική του ευστάθεια, επειδή το πλοίο τείνει να βυθίσει και πράγματι βυθίζει περισσότερο το προωπίο τμήμα της γάστρας του και να ανυψώσει, όπως πράγματι συμβαίνει (ξενερίζει) το πρυμναίο μέρος της, πλέοντας έτσι σε μία μικρότερης επιφάνειας ίσαλο - σε σχέση με την κανονική - η οποία δίδει αντίστοιχα μικρότερη ροπή αδρανείας και επομένως μικρότερη Γεωμετρική ευστάθεια. (Το «ΔΥΣΤΟΣ» φέρεται ότι έπλεε έχοντας τη διεύθυνση του ανέμου δευτερόπρυμα, με ότι αυτό συνεπάγεται για τη Γεωμετρική του ευστάθεια σύμφωνα με τα όσα πιο πάνω αναφέραμε).

— Η αρνητική όμως επίδραση των καιρικών συνθηκών, ακόμη και των πλέον δυσμενών, στην ευστάθεια του πλοίου, όπως είδαμε, είναι μία παράμετρος η οποία πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη στη φάση της μελέτης του πλοίου, ώστε σε καμία περίπτωση να μην αιφνιδιάζεται ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του πλοίου. Από την άλλη πλευρά και ο πλοίαρχος **οφείλει** κι αυτός να δείχνει τον κατάλληλο «σεβασμό» προς τα στοιχεία της φύσης (χωρίς όμως να τα

φοβάται, όπως λέμε στη ναυτική γλώσσα) όταν είναι αγριεμένα.

Συμπληρωματικά και σε ότι αφορά την επίδραση των δυσμενών καιρικών συνθηκών στην ευστάθεια ενός πλοίου, θα πρέπει να τονίσουμε ότι το προωστήριο σύστημα ενός πλοίου, δηλαδή η κύρια μηχανή του, παίζει βασικό ρόλο. Ιδιαίτερα όταν το πλοίο επιβάλλεται να **αλλάξει πορεία**. Οι πλοίαρχοι ασφαλώς γνωρίζουν πολύ καλά τί σημαίνει ένα καλό «παληκάρι» προωστήριο σύστημα στις περιπτώσεις αυτές.

*

Ας αναφέρουμε ακόμη ορισμένα στοιχεία που έχουν σχέση με την ευστάθεια ενός πλοίου, που πρόκειται να μετασκευαστεί. Είδαμε πιο πάνω, ότι η ευστάθεια ενός πλοίου, προσδιορίζεται από τη Γεωμετρική του ευστάθεια (μορφή γάστρας και γενικά του κελύφους του πλοίου μέχρι το κύριο κατάστρωμα) και την ευστάθεια Βαρών.

Ενώ όμως για τα ναυπηγούμενα πλοία η Γεωμετρική ευστάθεια μπορεί να διαμορφωθεί κατά τις επιθυμίες του μελετητή, στην περίπτωση των μετασκευαζόμενων πλοίων, όπως στην περίπτωση του «ΔΥΣΤΟΣ», η Γεωμετρική ευστάθεια, θεωρείται, κατά κανόνα, **δεδομένη** (λέμε «κατά κανόνα», επειδή υπάρχουν πάντοτε δυνατότητες διαμόρφωσης της γάστρας και του μετασκευαζόμενου πλοίου, με επεμβάσεις, όπως αλλαγή της μορφής της γάστρας, δημιουργίας sponsors, διαπλάτυνση ή επιμήκυνσή της, τοποθέτηση πωραίου βολβού, κ.λ.π.). **Δεν συμβαίνει** το ίδιο και με την ευστάθεια βαρών.

Δηλαδή, εκεί που κυρίως **«παίζεται»** η ευστάθεια ενός μετασκευαζόμενου πλοίου (και όχι μόνο), είναι η κατανομή τόσο των ενσωματωμένων βαρών του (άφορτο πλοίο) όσο και η κατανομή των κινητών βαρών του (καύσιμα, έρμα, κλπ) και προπαντός του φορτίου του. Κατά συνέπεια **το είδος του φορτίου και ο τρόπος φόρτωσής του**, με δεδομένο το D.W. του πλοίου, καθορίζουν στην πράξη την ευστάθεια του πλοίου σε έμφορτο κατάσταση. Η φόρτωση όμως κάθε πλοίου, **πρέπει** να γίνεται σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη του Εγχειριδίου Ευσταθείας (Trim and Stability Booklet) και όχι κατά το δοκούν. **Κάθε απόκλιση** στον τρόπο φόρτωσης ενός πλοίου, σε σχέση με τα προβλεπόμενα στη μελέτη αυτή, μπορεί να αποβεί **μοιραία** για το πλοίο και το πλήρωμα.

Ο παράγοντας λοιπόν «φορτίο» παίζει, σε κάθε περίπτωση, καθοριστικό ρόλο στην ευστάθεια ενός πλοίου γενικότερα, ιδιαίτερα όταν το φορτίο αυτό κατατάσσεται στην κατηγορία των επικίνδυνων φορτίων, όπως είναι τα φορτία **«κύδην»**, μεταλλεύματα, σιτηρά παντός είδους, τσιμέντο κ.λ.π.

*

Ένας βασικός επίσης παράγοντας, που έχει σχέση με την ευστάθεια ενός υπό μετασκευή πλοίου (και όχι μόνο) είναι ο «παράγοντας» μελέτη / έλεγχος.

Παρενθετικά, επ' αυτού θα πρέπει να τονίσουμε ότι αυτό που ειπώθηκε από κάποιους, ότι τα τρία τελευταία δυστυχήματα σε τσιμεντάδικα πλοία, προκλήθηκαν εξ' αιτίας της μετασκευής τους, είναι εσφαλμένο.

Αντίθετα, μία σωστή μετασκευή - του οποιουδήποτε πλοίου - αναβαθμίζει το πλοίο, το συμμορφώνει προς τους νέους κανονισμούς ασφαλείας (που πάντοτε είναι αυστηρότεροι) και διορθώνει τα τυχόν λάθη που έχουν γίνει πρωτογενώς.

Η όποια μετασκευή πλοίου, όταν γίνεται **ορθά**, δεν αποτελεί **αφ'** εαυτής αιτία ναυτικού δυστυχήματος ή ατυχήματος.

Επίσης δεν είναι ορθό, αυτό που επίσης ακούστηκε, «ότι το πλοίο ανατράπηκε λόγω της μορφής του πυθμένα της γάστρας του». Το στοιχείο αυτό αποτελεί ένα από τα **δεδομένα** της μελέτης που έχει σχέση με τη Γεωμετρική ευστάθεια του πλοίου και τίποτα περισσότερο.

Σε ότι αφορά τη μελέτη, ας μου επιτραπεί - ύστερα από 33 χρόνια που ασχολούμαι με τη μελέτη / σχεδίαση πλοίων - να εκφέρω ορισμένες απόψεις, όχι «άσχετες» με την περίπτωση του «ΔΥΣΤΟΣ». Όπως αναφέρθηκε και στο Συμπόσιο του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. στη Χίο, ο μελετητής στην επιτέλεση του καθήκοντος της εκπόνησης των μελετών του, δεν πρέπει να αρκείται μόνο στην ικανοποίηση των απαιτήσεων των Κανονισμών. Θα πρέπει, να εκτιμήσει πότε οφείλει να **υπερβεί** τις απαιτήσεις αυτές, **χωρίς κανέναν να του το επιβάλλει**. Πιστεύω ότι αυτό είναι πολύ σημαντικό.

Και κάτι άλλο. Αποτελεί σφάλμα του μελετητή, όπου αυτό γίνεται, στη φάση της εκπόνησης της μελέτης μιας μετασκευής, να παίρνει **σαν δεδομένο** ότι τα στοιχεία (σχέδια, μελέτες, εγχειρίδια, προδιαγραφές κλπ) που του παρέχονται από τον πλοιοκτήτη ή από το ναυπηγείο που κατασκεύασε το πλοίο **είναι αληθή**.

Και τούτο επειδή είναι πιθανόν ή η αρχική μελέτη να περιείχε κάποια λάθη, ή να υπέστη πλημелή έλεγχο, ή κατά το χρονικό διάστημα από της κατασκευής του πλοίου μέχρι τη στιγμή της μετασκευής του, να επήλθαν σημαντικές αλλοιώσεις στα στοιχεία που αφορούν την ευστάθειά του (προσθήκη βαρών στα ανώτερα σημεία του πλοίου ή αφαίρεση βαρών από τα κατώτερα σημεία ή ο συνδυασμός και των δύο και άλλα πολλά). Στην περίπτωση αυτή τα όποια λάθη της αρχικής μελέτης μεταφέρονται και στη μελέτη του υπό μετασκευή πλοίου.

Το επιχείρημα ότι μετά το πέρας των εργασιών της μετασκευής του και την εκτέλεση του νέου Πειράματος Ευσταθείας, θα επαναπροσδιοριστούν με ακρίβεια τα νέα δεδομένα της ευσταθείας του πλοίου, είναι ορθό μόνο στο βαθμό που υπάρχουν αρκετά περιθώρια στα κριτήρια ευσταθείας. Αν τα πράγματα είναι οριακά, όπως τις περισσότερες φορές στην πράξη συμβαίνει, είναι πολύ πιθανόν ο μελετητής να αναζητεί «συμβιβασμούς» στην ερμηνεία των Κανονισμών και να «πιέζει» τις Αρχές να γίνουν αποδεκτές οι «απόψεις» του.

Αν οι «απόψεις» του αυτές δεν εγκριθούν από τις αρμόδιες Αρχές και υποχρεωθεί να προχωρήσει σε διορθωτικές ενέργειες, όπως για παράδειγμα η προσθήκη στερεού ή υγρού μόνιμου έρματος κ.λπ., ώστε να καλυφθούν πλήρως τα υπό των Κανονισμών οριζόμενα κριτήρια ευσταθείας, υποχρεώνει το πλοίο σε μία «δουλειά», η οποία είναι δυνατό να αποβεί **μοιραία**, αν δεν τηρηθεί στη διάρκεια της λειτουργίας του με θρησκευτική ευλάβεια. Και αυτό δυστυχώς, ενίοτε, συμβαίνει όπως η ίδια η εμπειρία όλων μας διδάσκει.

Το ορθό επομένως είναι, καίτοι ιδιαίτερα επίπονο και χρονοβόρο, ο μελετητής είτε του ναυπηγείου, είτε ο ελεύθερος επαγγελματίας, πριν να προχωρήσει στη μελέτη της μετασκευής, να αποτυπώσει με επιμέλεια και ακρίβεια την υφιστάμενη κατάσταση του πλοίου και να προβεί στην εκτέλεση Π.Ε., τα αποτελέσματα του οποίου θα του επιβεβαιώσουν αν τα στοιχεία που του χορηγήθηκαν είναι ακριβή ή όχι. Δεν αρκούν δηλαδή οι υπολογισμοί αναγωγής των βαρών που γίνονται με υπολογισμό των στατικών ροπών, για την εκτίμηση του κέντρου βάρους του πλοίου, κ.λπ.

Την αναγκαιότητα αυτή, δηλαδή της εκτέλεσης Πειράματος Ευσταθείας πριν από κάθε μετασκευή ενός πλοίου

την γνωρίζουν πολύ καλά οι έμπειροι μελετητές και ιδίως όσοι ασχολούνται με τις μετασκευές πλοίων με-γάλης εκτάσεως.

Πιο ορθό θα ήταν οι αρμόδιες Αρχές να επέβαλαν τη διαδικασία αυτή και να μην αρκούνται στην εκτίμηση της ευσταθείας του πλοίου με τη μέθοδο του προϋπολογισμού, προσθαφαίρεσης βαρών, στατικών ροπών κλπ.

Σε σχέση με τον «παράγοντα» μελέτη και επειδή αυτό συνδέεται και με την περίπτωση του «ΔΥΣΤΟΣ», καλό είναι να γίνει μία ακόμη επισήμανση.

— Η μετασκευή ενός φορτηγού πλοίου, σε πλοίο που προορίζεται να μεταφέρει αποκλειστικά ένα είδος μόνο φορτίου, π.χ. τοιμένο κύμα, είναι απλούστερη σε σύγκριση εκείνης που το προς μετασκευή πλοίο προορίζεται να μεταφέρει φορτία διαφόρων ειδών (σιτηρά, βαρέλια, κορμοί δένδρων, μεταλλεύματα, λιπάσματα κ.λπ.) με διαφορετικό **συντελεστή στοιβασίας**. Και τούτο επειδή ο μελετητής, με δεδομένη τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου, είναι πολύ εύκολο να υπολογίσει ώστε η πλήρης φόρτωση των κυτών του πλοίου να εξαντλεί τη μεταφορική του ικανότητα (DEAD WEIGHT).

Με το τρόπο αυτό είναι ευκολότερο να **αποφεύγεται**, ή έστω να **ελαχιστοποιείται**, η δημιουργία ελεύθερων επιφανειών αυτού του τύπου του φορτίου - ως εκ της φύσεώς του - και κατά συνέπεια, η μετατόπισή του υπό άσχημες καιρικές συνθήκες.

Επειδή όμως αυτό στην πράξη είναι πολύ δύσκολο να πραγματοποιηθεί, είτε επειδή το πλοίο είναι δυνατόν να παραλαμβάνει λιγώτερο φορτίο, είτε για άλλους λόγους, **θα πρέπει**, ακόμη και στην περίπτωση πλήρους φορτώσεως, να λαμβάνονται πολύ αυστηρά μέτρα για την αποφυγή της μετατόπισης του φορτίου (διαμήκη μεταλλικά διαφράγματα κ.λπ.) ή στους υπολογισμούς να λαμβάνεται σαν δεδομένη η δημιουργία ελεύθερων επιφανειών στα κύπη του πλοίου και να αφαιρείται η επίπτωσή της από το Μετακεντρικό ύψος του πλοίου.

Βέβαια τα σύγχρονα τοιμενοφόρα πλοία διέπονται από **άλλη κατασκευαστική φιλοσοφία** - που δεν είναι του παρόντος να αναπτύξουμε - και δεν παρουσιάζουν παρόμοια προβλήματα.

Σε ότι αφορά τον παράγοντα έλεγχος των φορτηγών πλοίων, επισημαίνουμε ότι:

— Οι Νηογνώμονες, όλοι οι Νηογνώμονες, με ελάχιστες εξαιρέσεις μεταξύ των οποίων εξαιρέσεων και ο ΕΛΛ. ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ δεν διαθέτουν την απαιτούμενη εμπειρία, σε σύγκριση με τις αρμόδιες Κρατικές Αρχές, σε θέματα της ευσταθείας - σε αντίθεση με την τεράστια εμπειρία που διαθέτουν στα υπόλοιπα θέματα αρμοδιότητάς τους (κλάσης).

Οι Νηογνώμονες γενικά έχουν διαφορετική νοοτροπία εξυπηρέτησης του πλοίου, που μερικές φορές δεν συνδέεται με την προστασία της ασφαλείας του, ιδιαίτερα σε θέματα ευσταθείας.

Συμπερασματικά και ύστερα από τα όσα αναπτύξαμε πιο πάνω, η απάντηση στο ερώτημα, αν το «ΔΥΣΤΟΣ» διέθετε επαρκή ευστάθεια για την αποφυγή της ανατροπής του, **πρέπει να αναζητηθεί μέσα στα πλαίσια των παραπάνω επισημάνσεων.**

Θα πρέπει δηλαδή να αναζητηθεί, είτε στην **κακή εκτίμηση** του παράγοντα «φορτίο» στη φάση της μελέτης, είτε στην κακή εκτίμηση του ίδιου παράγοντα (φορτίο) στη φάση της φόρτωσης (κακή διευθέτηση φορτίου) στο Βόλο, είτε στο συνδυασμό και των δύο, είτε τέλος, στο συνδυασμό των παραπάνω, με τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, (αφού κι αυτές επηρεάζουν όπως είδαμε την ευστάθεια του πλοίου), **νοουμένου φυσικά** ότι η γενική κατάσταση του πλοίου, από όλες τις άλλες πλευρές, (μή ύπαρξη ρηγμάτων, έστω και μικρών στο κάτω μέρος των κυτών του πλοίου, με αποτέλεσμα τη διαρροή φορτίου στους παρακείμενους χώρους, μη ύπαρξη ανεξέλεγκτων ελεύθερων επιφανειών στα διπύθμενα του πλοίου από διαρροές υγρών κλπ) ήταν απόλυτα ικανοποιητική.

Η προσωπική μου άποψη (αν αποκλειστεί το ενδεχόμενο να έχουν γίνει εννοιολογικά σφάλματα στη μελέτη της μετασκευής του πλοίου) είναι ότι ενώ στη μελέτη Ευσταθείας (TRIM AND STABILITY BOOKLET) ένα ή ίσως και περισσότερα από τα κύπη του πλοίου έχουν ληφθεί ως πλήρη φορτίου, χωρίς δηλαδή την επίδραση ελεύθερων επιφανειών και επομένως το πλοίο εφέρετο να διέθετε την απαιτούμενη ευστάθεια, δεν συνέβαινε το ίδιο στην πράξη.

Στην πράξη δηλαδή, ένα ή περισσότερο από τα κύπη του πλοίου δεν ήταν πλήρη και άρα υπήρχαν ελεύθερες επιφάνειες, με ότι αυτό συνεπάγεται.

Αν η μείωση της ευσταθείας του «ΔΥΣΤΟΣ», λόγω ύπαρξης ελεύθερων επιφανειών του φορτίου, συνδυαστεί και με την αρνητική επίδραση στην ευστάθεια, λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν τη δεδομένη χρονική στιγμή, τότε η μόνη λογική εξήγηση της ανατροπής του πλοίου είναι ο συνδυασμός των δύο αυτών αρνητικών καταστάσεων.

Κλείνοντας και επειδή πιστεύω ότι κανένας απολύτως δεν επιθυμεί να επαναληφθούν και στο μέλλον παρόμοιες ναυτικές τραγωδίες, πιστεύω ότι πρέπει στον τομέα της πρόληψης, που είναι και ο αποδοτικότερος:

1. Να αναθεωρηθούν τα Κριτήρια Ευσταθείας που αφορούν σε ορισμένες κατηγορίες, όχι μόνο των νέων αλλά και των υφισταμένων φορτηγών πλοίων.

2. Να εντατικοποιηθούν οι έλεγχοι των παραπάνω πλοίων όχι μόνο από κατασκευαστικής πλευράς, που έχει ήδη αρχίσει να γίνεται, αλλά και σε ότι έχει σχέση με την ευστάθεια (καθιέρωση κάθε 10ετία εκτέλεσης εκ νέου Πειράματος Ευσταθείας, έλεγχοι στεγανότητας δεξαμενών διπυθμένων, έλεγχοι καταστάσεως δικτύων κ.λπ.)

3. Να επανεξεταστεί το θέμα απαγόρευσης του απόπλου και σε ορισμένες κατηγορίες φορτηγών πλοίων υπό Ελληνική Σημαία, σε περίπτωση πολύ δυσμενών καιρικών συνθηκών, τουλάχιστον όταν αυτός (απόπλους) συμβαίνει να γίνεται κατά τη διάρκεια της νύκτας.

Γιάννης Κουϊμάνης

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Η εκτενής αναφορά στο θέμα της μελέτης ενός πλοίου, που ίσως είναι κουραστική για τον αναγνώστη, κρίθηκε απαραίτητη επειδή και οι μελετητές έχουμε μερίδιο ευθύνης μερικές φορές και θα πρέπει να το παραδεχτούμε.

Για τον ίδιο λόγο κρίθηκε αναγκαία και η αναφορά - στην αρχή του άρθρου αυτού - Στο Συμπόσιο του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. στη Χίο, όπου, σε **ανύποπτο χρόνο**, έγιναν ορισμένες σημαντικές επισημάνσεις.

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ**

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ
Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

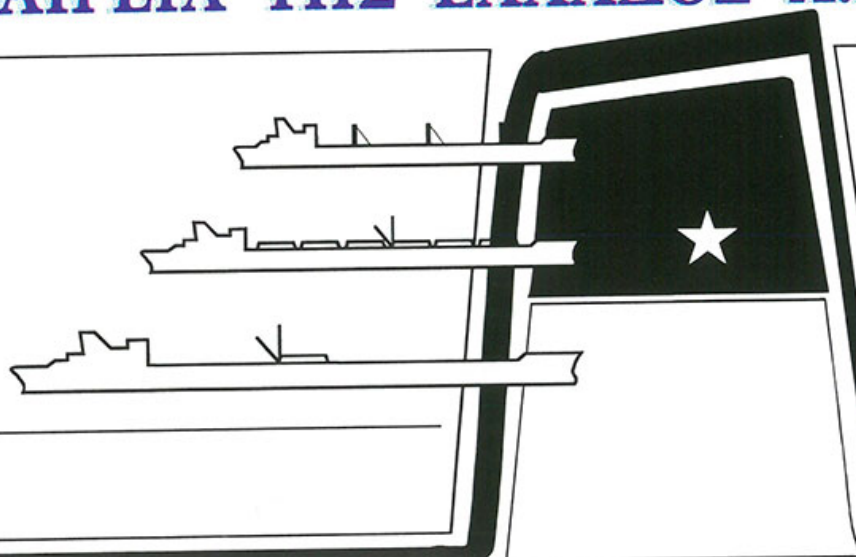
**ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.
ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ**

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

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

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

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283 660 (13 γραμμές)
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: UTRADE
TELEX: 213014 - 213015 UTRD GR
TELEFAX: 4283 630



Leros Management S.A.

"Anavryta 1" Building (2nd Floor)
227 Kifissias Avenue 145 61 Kifissia
Athens, GREECE

Telephones
(01) 6125004-11

Facsimile
(01) 6124926

Telex
210564 LERO GR
215909 LERO GR

Managers & Operators since 1974

Αντί δρχ. 900 εκατ. η Εταιρία Τσαβλέρη ανέλαβε την ανέλκυση της πυραυλακάτου «ΚΩΣΤΑΚΟΣ»

Το τραγικό συμβάν της απώλειας των ανθρωπίνων ζωών, καθώς επίσης και ο υψηλής τεχνολογίας υψηλής τεχνολογίας ηλεκτρονικός εξοπλισμός, οι πύραυλοι και οι τορπίλες που βρίσκονταν πάνω στο πλοίο οδήγησαν το ΠΝ να προχωρήσει αμέσως τις διαδικασίες για την ανέλκυσή του. Η καινοτόμος αλλά και μακάβρια αυτή επιχείρηση ανέλκυσης, που ανεπίσημα υπολογίζεται να κοστίσει 900 εκατομ. δραχμές, θα ολοκληρωθεί μέσα σε λίγες εβδομάδες.

Η μεθοδολογία ναυαγιαίρεσης που προτάθηκε από την εταιρία Τσαβλέρη και έγινε αποδεκτή από το ΠΝ στηρίζεται στη χρήση ειδικά κατασκευασμένων σαμπανίων ανέλκυσης. Τα σαμπάνια θα τοποθετηθούν κάτω από τη γάστρα του σκάφους και στη συνέχεια με τη χρήση πλωτού γερανού θα γίνει η ανέλκυση της ΤΠΚ. Οι τεχνικοί της εταιρίας Τσαβλέρη, υπεύθυνοι της όλης επιχείρησης, τονίζουν πως η «χρήση» της αναφερόμενης μεθόδου είναι πρωτοποριακή για την ανέλκυση ολόκληρου του πλοίου από τόσο μεγάλο βάθος. Αξίζει να σημειωθεί πως αναλυτικές μελέτες έχουν εκπονηθεί από ειδικούς εμπειρογνώμονες της εταιρίας για να διαπιστωθεί πως η επιλεγόμενη μέθοδος θα έχει το αναμενόμενο επιτυχές αποτελέσματα.

Με απόφαση του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού ανατέθηκε στην εταιρία «Αλέξανδρος Γ. Τσαβλέρη και Υιοί» η ανέλκυση της ΤΠΚ «Κωστάκος», η οποία είχε βυθιστεί τον περασμένο χρόνο στο Ανατολικό Αιγαίο. Η ΤΠΚ «Κωστάκος», με εκτόπισμα 450 τόννων και μήκος 56 μέτρων, κατά τη διάρκεια άσκησης συγκρούστηκε με το επιβατηγό «Σάμαινα», με συνέπεια να βυθιστεί μέσα σε λίγα λεπτά, παρασύροντας μαζί της στο βυθό τέσσερα μέλη του πληρώματος.

Όμως μετά την επιθεώρηση του ναυαγίου από τους δύτες, ακούσθηκε ότι η ανέλκυση της πυραυλακάτου ατόφιας είναι εξαιρετικά δυσχερής και μάλλον θα χρειασθεί να κοπεί σε δύο τμήματα.

Το μεγαλύτερο μέρος του εξοπλισμού που θα χρησιμοποιηθεί για την όλη επιχείρηση είναι πρωτοποριακό. Ειδικότερα, η εταιρία Τσαβλέρη έχει υπογράψει σύμβαση μίσθωσης με το Diving Support πλοίο, (βοηθητικό πλοίο καταδύσεων) «Toisa Puma», της Ναυτιλιακής Εταιρίας Sealion, που ανήκει στον Όμιλο του Γρ. Καλλιμανόπουλου.

Το «Toisa Puma», θεωρείται το καταλληλότερο σκάφος και ήδη πάνω στο πλοίο βρίσκεται ειδικό συνεργείο δυτών από τον Καναδά, προκειμένου να εξοικειωθεί με το περιβάλλον εργασίας.

Το σκάφος διαθέτει μόνιμο σύστημα κορεσμού, για βάθος 300 μέτρων, εξοπλισμένο με καταδυτικό κώδωνα για τη διευκόλυνση των εργασιών της ομάδας των δυτών, που

θα καταδυθεί στην προκειμένη περίπτωση σε βάθος 170 μέτρων. Το πλοίο διαθέτει ακόμη dynamic positioning system και ελικοδρόμιο.

Η εταιρία Τσαβλέρη έχει επίσης υπογράψει σύμβαση για τη χρήση του πλωτού γερανού «Italia», ανυψωτικής ικανότητας 1000 τόννων και ανήκει στην εταιρία Tito Neri του Λιβόρνο.

Στο πρώτο στάδιο της ανέλκυσης θα γίνει εξοικείωση των δυτών με το περιβάλλον εργασίας και με τη βοήθεια φορητής ανιχνευτικής συσκευής (Sonar) θα επακολουθήσει ανίχνευση του βυθού για τον εντοπισμό του πυραύλου, της πρυμναίας υπερκατασκευής και λοιπών τμημάτων του πλοίου που αποσπάστηκαν και είναι διασκορπισμένα στο βυθό.

Κατά το στάδιο αυτό, οι δύτες με τη χρήση υψηλής πίεσης water jets θα ανοίξουν διαύλους (κανάλια) για να περάσουν τα τέσσερα κύρια σαμπάνια. Τα σημεία όπου θα τοποθετηθούν τα κύρια σαμπάνια, θα ενισχυθούν με προστατευτικά ελάσματα πάχους 12mm, προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος τυχόν ζημιών στο πλοίο. Μόλις γίνουν όλες οι απαραίτητες προπαρασκευαστικές εργασίες, τα κύρια σαμπάνια ανά δύο θα κλειδωθούν σε δύο μεταλλικούς βραχίονες.

Η ανέλκυση της πυραυλακάτου υπολογίζεται πως θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα στάδια: όταν κάθε τριγωνική πλάκα

πρόσδεσης φτάνει στην επιφάνεια της θάλασσας θα συγκρατείτε προσωρινά από δύο συρματοσχοίνα, που θα είναι μόνιμα συνδεδεμένα στην κεφαλή του γερανού, και θα γίνεται εναλλάξ αφαίρεση των βοηθητικών σαμπανιών. Αυτό θα επαναληφθεί κατά τα τρία πρώτα στάδια.

Μόλις ανελκυστεί μέχρι του σημείου όπου το κύριο κατάστρωμα του σκάφους θα βρίσκεται εκτός της επιφάνειας της θάλασσας, θα ξεκινήσει η αφαίρεση υδάτων, πρώτον με τη βαρύτητα μέσω οπών, που θα ανοιχτούν σε κατάλληλα προεπιλεγμένα σημεία και δεύτερον διά απαντλήσεων, με τη βοήθεια φορητών καταδυομένων αντλιών.

Ταυτόχρονα θα τοποθετηθούν αντιρρυπαντικά, skimmers και πλωτά φράγματα γύρω από το ναυάγιο, για να αποφευχθεί τυχόν ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Επιπλέον, κατά το στάδιο αυτό, θα διεξαχθεί λεπτομερής επιθεώρηση για τον απεγκλωβισμό, περισυλλογή και παράδοση στο ΠΝ των σωρών των τεσσάρων υπαξιωματικών. Η ελπίδα ανεύρεσης των άτυχων υπαξιωματικών καθιστά την όλη επιχείρηση υπερεπείγουσα και για το λόγο αυτό το ΠΝ έδωσε προθεσμία 40 ημέρες για την ολοκλήρωσή της.

Το τελευταίο στάδιο περιλαμβάνει την τοποθέτηση της πυραυλάκατου πάνω σε ειδικά, σύμφωνα με την μορφή της γάστρας του σκάφους, διαμορφωμένα βάζα πάνω στη φορτηγίδα. Μόλις το σκάφος σταθεροποιηθεί πάνω στη φορτηγίδα, θα ακολουθήσει η ρυμούλκηση στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας από δύο ρυμουλκά της εταιρίας Τσαβλίρη.

Κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης θα γίνει κάλυψη των μηχανημάτων και συσκευών του πλοίου με

αντιδιαβρωτικά υλικά. Τέλος, με τη βοήθεια του πλωτού γερανού Italia, το ναυάγιο θα τοποθετηθεί από τη φορτηγίδα σε σημείο που θα υποδειχθεί από το ΠΝ.

Καθ' όλη τη διάρκεια της επιχείρησης, οι επικεφαλής της ναυαγιάρεσης από την εταιρία Τσαβλίρη καθώς και ειδική ομάδα επίβλεψης από το ΠΝ, επιβιβασμένοι στο βοηθητικό πλοίο «Toisa Puma» θα παρακολουθούν κάθε στάδιο μέσω μίας κάμερας-ρομπότ, που θα βιντεοσκοπεί όλες τις εργασίες στο βυθό.

Ειδικοί εμπειρογνώμονες αναφέρουν ότι η ανέλκυση του «Κωστάκος» αποτελεί μοναδική στο είδος της ναυαγιάρεσης, ιδίως αν ληφθεί υπ' όψη το βάθος του ναυαγίου, και οι συνθήκες επικινδυνότητας και αναμένεται να είναι μία συναρπαστική και συγχρόνως επικίνδυνη «Στρατιωτική επιχείρηση».

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers



SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAΣ
KABOURI - ATHENS
P.O.BOX 70087
16610 GLYFADA
GREECE

Πρόσω ολοταχώς... με σημαντικά κέρδη

Οι τρεις από τις τέσσερις ακτοπλοϊκές εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο της Αθήνας, παρουσίασαν σημαντικά κέρδη τον χρόνο που πέρασε, αν και δεν πρέπει να μας διαφεύγουν οι μεγάλες επενδύσεις στις οποίες έχουν προβεί για την απόκτηση νέων πλοίων.

Πρώτη σε κέρδη έρχεται η εταιρεία «Επιχειρήσεις Αττικής», της οποίας τα μικτά έσοδα ξεπέρασαν τα 13,5 δισεκατομμύρια δραχμές και τα κέρδη προ τόκων και αποσβέσεων ανήλθαν σε 5,9 δισ. δραχμές, ενώ τα καθαρά κέρδη της ήταν ελαφρώς περισσότερα από 4 δισ. Τα οικονομικά μεγέθη της εταιρείας ήταν σαφώς μεγαλύτερα από τις προβλέψεις που είχε κάνει στο Ενημερωτικό της Δελτίο του Χρηματιστηρίου, που είχε κυκλοφορήσει το 1996, καθώς τα δύο SuperFast πλοία της διατήρησαν τα υψηλά μερίδια αγοράς που κατέκτησαν από την αρχή της λειτουργίας τους και την πρώτη θέση στη μεταφορά επιβατών και φορτηγών αυτοκινήτων, σε σύνολο 12 πλοίων που ανήκουν στις πέντε ναυτιλιακές εταιρείες και δραστηριοποιούνται στη γραμμή Ελλάδα - Ιταλία.

Το 1996, η κίνηση στη γραμμή Πάτρας και Αγκώνας αυξήθηκε σημαντικά σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο, ενώ σε σχέση με το 1995 η κίνηση της γραμμής αυξήθηκε κατά 21% στους επιβάτες, κατά 32%

στα φορτηγά και κατά 10% στα Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Δεύτερη εταιρεία σε κέρδη έρχεται η Στρίντζις Λάινς, που το 1996 κατάφερε να αυξήσει τα κέρδη της κατά 19% σε 2,5 δισεκατομμύρια, από 2,1 δισεκ. δραχμές που είχε εμφανίσει το 1995.

Πρόσφατα η Στρίντζις Λάινς επώλησε το παλιό της πλοίο «Δήλος» σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες αποκομίζοντας ικανοποιητικό κέρδος, ενώ παράλληλα προσέθεσε στον στόλο της τα πλοία «Ιόνιαν Στάρ» και «Ιόνιαν Μπρίζ», τα οποία προορίζονται για τη γραμμή της Αδριατικής.

Σύμφωνα με στοιχεία της, το 1996 διακίνησε 1.521.396 επιβάτες (αύξηση 8,3%), 296.961 οχήματα (αύξηση 6,7%) και 75.489 φορτηγά (αύξηση 4,7%), ενώ έχει ζητήσει δύο νέες άδειες σκοπιμότητας από το ΥΕΝ προκειμένου να δρομολογήσει δύο σκάφη τύπου Καταμαράν στον Αργοσαρωνικό και την Παροναξία.

Για την τρίτη εταιρεία, τη ΔΑΝΕ, υπάρχουν επίσημα στοιχεία μόνο για το πρώτο εξάμηνο του 1996, από τα οποία προκύπτει ότι τα μικτά της έσοδα πλησίασαν τα 2,4 δισεκ. δρχ. και τα καθαρά ανήλθαν περίπου σε 220 εκατομμύρια.

Αυτό που αξίζει να αναφερθεί είναι ότι, τον Ιανουάριο η ΔΑΝΕ εξαγόρασε το 50% του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Δήμητρα», την κυριότητα του οποίου είχε ο κ. Γερ. Αγούδημος.

Μετά την αγορά αυτή, η ΔΑΝΕ αυξάνει τον στόλο της σε έξι πλοία και παράλληλα φημολογείται ότι θα παραγγείλει ταχύπλοο επιβατηγό - οχηματαγωγό πλοίο σε ναυπηγεία της Βόρειας Ευρώπης. Οι προδιαγραφές του νέου πλοίου θα είναι τέτοιες ώστε να διανύει την από-

σταση Ρόδος - Πειραιάς σε οκτώ ή εννέα ώρες.

Μόνη εξαίρεση από τις κερδοφόρες ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο αποτελεί η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου, που είδε τα έσοδά της το πρώτο εξάμηνο πέρυσι να μειώνονται σχεδόν κατά 80% έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 1995.

Τα δυσμενή αποτελέσματα της ΝΕΛ Λάινς οφείλονται βασικά στην αύξηση των εξόδων εκμετάλλευσης των πλοίων της, παρά το γεγονός ότι τα μικτά έσοδά της αυξήθηκαν κατά το ανασκοπούμενο εξάμηνο κατά 16%, περίπου έναντι του αντίστοιχου περυσινού εξαμήνου. Ειδικότερα ο κύκλος εργασιών της εταιρείας ανήλθε σε 2.830.871.284 δραχμές.

Η εμφάνιση Τσάκου

Ως από «μηχανής Θεός», στην προσπάθεια ενίσχυσης της ακριτικής αυτής ακτοπλοϊκής εταιρείας, εμφανίστηκε προ ημερών ο μεγαλοεφοπλιστής καπτάν Παναγιώτης Τσάκος, ο οποίος διαθέτοντας 1 δισεκ. δραχμές ανέλαβε ρόλο στρατηγικού επενδυτή στην ΝΕΛ, που πλέον αποκτά τη δυναμική που θα της επιτρέψει να επεκταθεί σε νέες γραμμές, να αποκτήσει νέα πλοία και να εδραιώσει τη θέση της στο Αιγαίο.

Σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες, ο κ. Τσάκος, αυτή τη στιγμή διαθέτει 800.000 και πλέον μετοχές της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου, που αντιστοιχεί στο 12% του συνολικού αριθμού των μετοχών. Ο νέος μέτοχος έχει ήδη ενημερώσει

το διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας για την ενέργειά του αυτή και διατηρεί άριστες σχέσεις μαζί του. Μάλιστα, έχει καταθέσει και συγκεκριμένες προτάσεις για τη βελτίωση των οικονομικών της εταιρίας.

Τρέφοντας ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη γενέτειρά του, τα Καρδάμυλα Χίου, φημιολογείται ότι ο Παναγ. Τσάκος θα προτρέψει το διοικητικό συμβούλιο της ΝΕΛ να προχωρήσει στην απόκτηση νέου πλοίου (πιθανότατα ταχύπλοου - τύπου καταμαράν) το οποίο θα βελτιώσει ουσιαστικά τη σύνδεση της Χίου με τον Πειραιά.

Ήδη στελέχη της ΝΕΛ, με επικεφαλής τον πρόεδρό της Πάννη Αντωνίου, τον διευθύνοντα σύμβουλο Σταύρο Μαυρογιάννη και τον γενικό διευθυντή της εταιρίας Απόστολο Αθηναίο, επισκέφθηκαν το ναυπηγείο Φινκαντιέρι και πλοία στη Μάγχη για να δουν και να συζητήσουν με αρμόδιους των ναυτιλιακών εταιριών για τη συμπεριφορά ορισμένων τύπων σκαφών στη θάλασσα. Δεν αποκλείεται το επιτελείο της ΝΕΛ να επισκεφθεί τις προσεχείς εβδομάδες και άλλα ναυπηγεία προκειμένου να συζητήσει για την κατασκευή νεότεκτου πλοίου.

Πάντως, σύμφωνα με εξακριβωμένες πληροφορίες, το διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας δεν έχει αποφασίσει ακόμα τί τύπο πλοίου να παραγγείλει. Το δίλημμα είναι αν το νέο πλοίο θα αναπτύσσει ταχύτητα 28 μιλίων ή 40 μιλίων, πράγμα που είναι αντικείμενο μελέτης και έρευνας. Φήμες αναφέρουν, ότι οι συνολικές υποχρεώσεις της εταιρίας πλησιάζουν τα 8 δισεκ. δρχ. και τα πλοία της είναι υποθηκωμένα για δάνεια συνολικού ύψους 215 εκατ. δολλαρίων.

Μετοχικές ανακατατάξεις στη ΔΑΝΕ

Για μία ακόμη φορά ο Γεράσιμος Αγουόδημος εξέπληξε τη ναυτιλιακή αγορά, προχωρώντας στην πώληση του σημαντικού πακέτου μετοχών που κατείχε στη ΔΑΝΕ. Οι πληροφορίες στην Ακτή Μιαούλη ομιλούν για πακέτο πλέον 600.000 μετοχών, το οποίο πωλήθηκε μέσω του Χρηματιστηρίου Αθηνών με αγοράστή τον πρόεδρο της ΔΑΝΕ Επαμεινώνδα Σολούντα.

Ακόμη, φήμες ανέφεραν ότι ο κ. Σολούντας συγκέντρωσε και άλλες μετοχές από διάφορους μικρομετόχους της Δωδεκανησιακής εταιρίας, οι οποίοι φοβούμενοι πτώση της τιμής σε χαμηλότερα επίπεδα έσπευσαν να τις ξεφορτωθούν.

Έτσι, σήμερα οι πλειοψηφία των μετοχών αυτής της εταιρείας λαϊκής βάσης... βρίσκεται στα χέρια δύο ανθρώπων.

Η «χρυσή πύλη» προς Ανατολάς

Ο συνάδελφος Γ.Φ., ορθά επισημαίνει ότι η «χρυσή πύλη» της Ευρώπης, προς Ανατολάς, που έχει προκαλέσει συναγερμό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, βρίσκεται στον Πειραιά. Εδώ θα καταλήξουν δυτικοευρωπαϊκά δίκτυα και μεταφορικά συστήματα, για την διείσδυση της Κοινότητας στις νέες αγορές της Ανατολής.

Χρυσά φορτία με κοινοτικά προϊόντα, χρηματοδοτήσεις, νέοι οδικοί άξονες, κέντρα και σταθμοί, στρατηγικές περιοχές και τόσα άλλα.

Δηλαδή, μία γιγαντιαία υποδομή με απώτερο στόχο την ελαχιστοποίηση του μεταφορικού κόστους και ταχύτερη μεταφορά των προϊόντων.

Στον αόρατο, οικονομικό πόλεμο, που μαίνεται στην Ευρώπη

Νέα πρωτοβουλία για να λυθεί το συγκοινωνιακό ακτοπλοϊκό πρόβλημα της Δωδεκανήσου αναλαμβάνει η ΔΑΝΕ, η οποία τον τελευταίο καιρό ετοιμάζεται να επενδύσει σε νέα πλοία για την απευθείας γραμμή Ρόδου, Κώ, Πειραιά, αλλά και στην ενδοδωδεκανησιακή σύνδεση των νησιών.

Με επιστολή που απέστειλε ο γενικός διευθυντής της, Αντώνιος Γεωργιάδης, προς όλους τους δημάρχους των νησιών των Δωδεκανήσων και στους επάρχους της περιοχής, τους γνωστοποιεί ότι υπάρχει σε εξέλιξη σχέδιο για την ανάπτυξη όλου του νησιωτικού πλέγματος των Δωδεκανήσων, και τους καλεί να συνεργαστούν μαζί της για τη δημιουργία θυγατρικής εταιρίας, η οποία θα δρομολογήσει δύο πλοία από τη Ρόδο, τα οποία θα προσεγγίζουν καθημερινά σε όλα τα νησιά της Δωδεκανήσου.

μεταξύ θηριωδών τράστ για την μεγάλη ευκαιρία, το Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς είναι αυτή τη φορά πανέτοιμο.

Ήδη έχει συστήσει ανώνυμη εταιρία, στην οποία μετέχουν περισσότερες από 1.050 επιχειρήσεις και φυσικά πρόσωπα. Βρίσκεται σε προχωρημένη συνεργασία με τον ΟΣΕ, για την από κοινού ανάπτυξη εμπορευματικού Κέντρου, στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιώς. Δηλαδή, υπάρχει ήδη υποδομή με διεθνείς προδιαγραφές, για τις μεταφορές προς Ανατολάς.

Οι κοινοτικοί θιάζονται, αλλά και εμείς περισσότερο. Και μπορούμε να ισχυριστούμε ότι σε λίγο θα είναι έτοιμος ο Πειραιάς, για να εγκαινιάσει την «Χρυσή Πύλη».

Ας πάνε όλα κατ' ευχήν.

Τα διαθέσιμα των ασφαλιστικών ταμείων

Στο παραπέντε αποφεύχθηκε προ ημερών σοβαρή κυβερνητική κρίση, που πυροδοτήθηκε από δύο διατυπώσεις του «Τσάρου» της οικονομίας μας, Γιάννη Παπαντωνίου, σχετικά με τη διαχείριση των διαθεσίμων των ασφαλιστικών ταμείων που επενδύονται σε κρατικούς τίτλους.

Λίγες ώρες μετά τη λήξη του Υπουργικού Συμβουλίου, που συζητήσε για την οργάνωση του «κοινωνικού διαλόγου», αποδείχτηκε πόσο αδύναμος είναι ο διάλογος εντός του Υπουργικού Συμβουλίου. Για την τροπολογία δεν είχε ενημερωθεί κανείς. Ούτε ο γραμματέας του υπουργικού συμβουλίου Σ. Κοσμίδης (παρά την πάγια εντολή του κ. Κ. Σημίτη) ούτε ο πρωθυπουργός ούτε οι αρμόδιοι επιτελείς του γραφείου του.

Ούτε ο υπουργός Εργασίας

και Κοινωνικών Ασφαλίσεων Μιλτιάδης Παπαϊωάννου, ο οποίος όπως σημειώνουν συνεργάτες του, «αυτή τη φορά δεν τράβηξε τα πράγματα στα άκρα όπως θα εδικαιούτο να πράξει, και αποτράπηκε η κρίση».

Η μία διατύπωση, περί «υποχρεωτικής μεταφοράς των διαθεσίμων στην Τράπεζα της Ελλάδος», ήταν «ατυχής» για να χρησιμοποιήσουμε τον μετριοπαθή χαρακτηρισμό που της έδωσε σε σχετική συζήτησή μας ο διοικητής της Τραπέζης της Ελλάδος, κ. Λ. Παπαδήμος.

«Ήταν ατυχής διατύπωση, η οποία δεν ανταποκρίνεται στα πράγματα, διότι μέσω της Τράπεζας της Ελλάδος επενδύονται προαιρετικά μόνο εκείνα τα διαθέσιμα που απομένουν, αφού τα Ταμεία έχουν εξαντλήσει τις επιλογές τους σε επενδύσεις. Στην πραγματικότητα δεν ήταν παρά «ένα παραμύθι δίχως δράκο».

Πρώτον, διότι αυτή ακριβώς η διατύπωση ήταν πανομοιότυπη με εκείνη που ίσχυε (και ισχύει) με βάση το τρίτο άρθρο του νόμου 2216/1994.

Δεύτερον, διότι, όπως προκύπτει από την ανάγνωση τόσο του

τρίτου άρθρου, όσο και της «επαναδιατύπωσης Παπαντωνίου», η υποχρεωτικότητα είναι εικονική: Δεν πάνε «στην Τράπεζα της Ελλάδος όλα τα αποθεματικά» ούτε μπαίνει «νέα θηλιά» στα Ταμεία όπως «φώναξαν» ορισμένα βουλευτά και η ηγεσία της ΓΣΕΕ.

Ούτε, βέβαια, «παίρνει τα λεφτά των Ταμείων ο Παπαντωνίου για να τα παίξει στο Χρηματιστήριο», όπως με περισσή ανοησία φώναξαν στελέχη της Νέας Δημοκρατίας. Απλώς, κατά πάγια πρακτική, στην Τράπεζα της Ελλάδος μεταφέρονται όσα διαθέσιμα δεν χρησιμοποιούνται διαφορετικά και δεν επενδύονται από τα ίδια τα Ταμεία.

Τα Ν.Χ. σημειώνουν ότι, η ουσία της προσπάθειας που ξεκίνησε το καλοκαίρι του 1996 η Τράπεζα Ελλάδος ήταν να μην έχει το δικαίωμα η κάθε κυβέρνηση, - βλέπε την περίπτωση του ατυχούς μας ΝΑΤ - να επιλέξει, είτε με την υποταγή ενός ή δύο υπουργών που θα γίνεται η διαχείριση των διαθεσίμων των ασφαλιστικών ταμείων και να πάψει η «ήπια ληστεία» της περιουσίας τους.

Στο χρηματιστήριο η Βερνίκος Γιώτς

Την τιμητική της είχε πριν λίγες εβδομάδες στο Χρηματιστήριο Αθηνών η εταιρία «Βερνίκος Κόττερα Ναυτιλιακή Α.Ε.», καθώς στο πρόγραμμα παρουσίας επιχειρήσεων εισηγμένων στο Χρηματιστήριο, ανακοινώθηκαν οι τελευταίες εξελίξεις της δραστηριότητάς της.

Η παρουσίαση της εταιρίας «Βερνίκος» έγινε από τον πρόεδρό της Γιώργο Α. Βερνίκο, ο οποίος μίλησε για τις μεγάλες δυνατότητες που υπάρχουν στον τομέα της

αξιοποίησης του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού και για τις συνακόλουθες θετικές προοπτικές που έχει η εταιρία.

Ο κ. Βερνίκος μίλησε επίσης και για την ανάγκη χαράξεως μίας εθνικής στρατηγικής πάνω στο θαλάσσιο τουρισμό (υποδομή, μαρίνες, χρηματοδότηση, φορολογία κλπ), αλλά δεν είπε ποιάς, στον εν ημιδιαλύση ΕΟΤ θα πάρει τις αναγκαίες αποφάσεις!

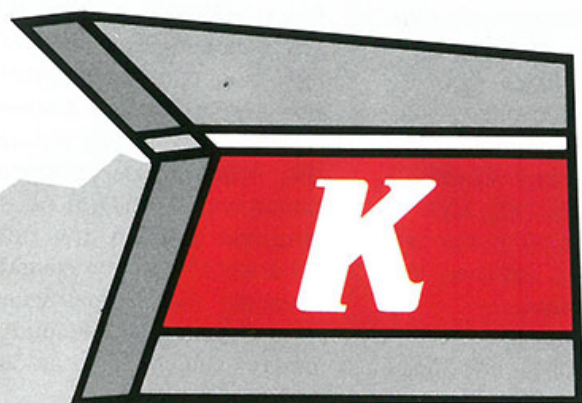
«Η ζυγαριά», με τα θετικά και αρνητικά στοιχεία που αναμένεται να επηρεάσουν τη φετινή χρονιά την εξέλιξη της τουριστικής κίνησης βρίσκεται προς το παρόν σε επικίνδυνη

θέση ισορροπίας, με αποτέλεσμα να μην επιτρέπεται η εξαγωγή αισιόδοξων προβλέψεων.

Το συμπέρασμα αυτό συνάγεται από τις εκτιμήσεις του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων για την πορεία του ελληνικού τουρισμού το 1997 και τις διαπιστώσεις του κ. Ανδρέα Ποταμιάνου, προέδρου της Ένωσης των Επιβατηγών Πλοίων, ο οποίος μας εκμυστηρεύθηκε τις ανησυχίες του για τον αργό ρυθμό που γίνεται η προβολή της τουριστικής Ελλάδας στο εξωτερικό.

CAVO D' ORO NAVIGATION INC.

CAVO D' ORO CHANNEL



ANDROS ISLAND

STENIES

**BULK, GENERAL
TIMBER
CONTAINER
SHIP'S SERVICES**

OFFICE: SPIROU TRIKOYPI 10 - HERODOTOU 3
185 38 PIRAEUS GREECE
TEL: 4281964 - 5, FAX: 4281947
TELEX: 241456 CAVO GR.



Το EURO θα γραφεί και ΕΥΡΩ

Περισσότερο «συμβολική» και λιγότερο ουσιαστική πιστεύουμε ότι είναι η απόφαση των Ευρωπαίων υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, για την αναγραφή με ελληνικούς (ΕΥΡΩ) αλλά και λατινικούς (EURO) χαρακτήρες του ενιαίου ευρωπαϊκού νομίσματος. Το ενιαίο ευρωπαϊκό νόμισμα που θα κυκλοφορήσει τον Ιανουάριο του 1999, θα αναγράφει ισοδύναμη την λέξη EYRO και ΕΥΡΩ. Μάλιστα σε κάποια από τα νομίσματα ή χαρτονομίσματα θα απεικονίζεται και μία αρχαιοελληνική

παράσταση. Η απόφαση αυτή που πάρθηκε πρόσφατα στο Δουβλίνο δεν είναι καινοτόμος, μιάς και πριν περίπου ένα χρόνο, στην Σύνοδο της Μαδρίτης, είχε γίνει δεκτή η σχετική ελληνική πρόταση, η οποία τώρα επικυρώθηκε. Το ECOFIN αποφάσισε ακόμη ότι η σχέση των νομισμάτων των χωρών που θα μπουν στην ONE (Οικονομική και Νομισματική Ένωση) από την αρχή, και των χωρών που δεν θα το πετύχουν στην πρώτη φάση, θα παραμείνει σταθερή και θα υπολογίζεται όπως σήμερα.

Θα το τολμήσουν;

«Ενδεχόμενο μποϊκοτάζ των Ελβετικών τραπεζών θ' αποβεί καταστροφικό για τις προσπάθειες τις Ελβετίας να αποσαφηνίσει τον οικονομικό της ρόλο κατά τη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου», προειδοποίησε ο Αμερικανός υφυπουργός Εμπορίου και επικεφαλής των ανακρίσεων για την υπόθεση των καταθέσεων των Ναζί, Στιούαρτ Αϊζενστατ. Ο Αμερικανός υφυπουργός έπλεξε μάλιστα το εγκώμιο της κυβέρνησης και των τραπεζών της Ελβετίας για την «ειλικρινή προσπάθειά τους» να εντοπίσουν τους χαμένους εβραϊκούς λογαριασμούς και να αποκαλύψουν τους οικονομικούς δεσμούς της Ελβετίας με τη ναζιστική Γερμανία.

Η ισοτιμία της δραχμής τη διετία 1997-98

Για σταθερή δραχμή, αλλά όχι απαραίτητα έναντι του ECU, μίλησε πρόσφατα ο διοικητής της Τράπεζας Ελλάδος Λουκάς Παπαδήμος, ο οποίος με την σταθερή θέση και την σόφρωνα πολιτική του έχει διαδραματίσει πρώτιστο ρόλο στο «νοικοκύρεμα» της ελληνικής οικονομίας.

Ενώ, σχεδόν πάντοτε ως σήμερα ο κ. Παπαδήμος, όταν μιλούσε για την συναλλαγματική πολιτική συνέκρινε τη δραχμή με το ECU, στην πρόσφατη αναφορά του για την πολιτική του 1997 είπε: «η σταθερότητα της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής έναντι των νομισμάτων που συνθέτουν την Ευρωπαϊκή Νομισματική Μονάδα (ECU) θα αποτελέσει βασική επιδίωξη της νομισματικής πολιτικής».

Η «αθώα» αυτή αποφυγή της λέξεως ECU από τον διοικητή, σε συνδυασμό με τη δήλωση ότι η άσκηση της νομισματικής πολιτικής θα χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερη ευελιξία, μπορεί να ερμηνευθεί με ένα τρόπο: ότι η κεντρική Τράπεζα θα εκμεταλλεύεται κάθε ευκαιρία στις διεθνείς αγορές, για να διορθώσει την ισοτιμία της δραχμής έναντι ορισμένων νομισμάτων χωριστά και όχι απαραίτητα έναντι του ECU συνολικά.

Η Τράπεζα της Ελλάδος έχει διαμορφώσει ένα νέο «καλάθι» των ευρωπαϊκών νομισμάτων, το οποίο λαμβάνει υπόψη τις συναλλαγές εμπορευμάτων και υπηρεσιών με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Ένα ακόμη αξιοπρόσεκτο θέμα, που δείχνει μία αλλαγή στην συναλλαγματική πολιτική της Τράπεζας της Ελλάδος είναι η χρονική προοπτική για την οποία έκανε λόγο ο διοικητής της.

Τα περισσότερα από τα στοιχεία της νομισματικής πολιτικής που μνημόνευσε ο κ. Παπαδήμος αναφέρονται στη διετία 1997-1998. Συγκεκριμένα, για το θέμα της συναλλαγματικής πολιτικής, η Τράπεζα της Ελλάδος θεωρεί ότι δεν είναι απαραίτητο η σταθερότητα της δραχμής να κρίνεται από τη σύγκριση των αρχών Ιανουαρίου με το τέλος Δεκεμβρίου. Σταθερή θα θεωρείται η ισοτιμία και όταν συγκρίνουμε αρχή Ιανουαρίου με τέλος Φεβρουαρίου για παράδειγμα.

Σε κάποιο βαθμό λοιπόν, η κεντρική Τράπεζα, προκειμένου να αποφύγει την εκ του ασφαλούς κερδοσκοπία στη δραχμή, προσδίδει μία «αχρονική» έννοια στον συναλλαγματικό στόχο.

Οι αλλαγές στον τρόπο άσκησης της συναλλαγματικής πολιτικής αποσκοπούν να αυξήσουν την αβεβαιότητα σχετικά με τις βραχυχρόνιες διακυμάνσεις της ισοτιμίας της δραχμής και κατά συνέπεια να περιορίσουν τα ανεπιθύμητα κερδοσκοπικά παιχνίδια.

Δολλάριο:

Ζήτω ο «Βασιλεύς»

«Βασιλιάς» είναι σήμερα το δολλάριο..., μπορεί όμως να γίνει και αυτοκράτορας..., καθώς ευνοείται από τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της αμερικανικής οικονομίας. Παράλληλα, η απόρριψη παλαιότερων οικονομικών θεωριών στις ΗΠΑ, όπως περί της επίδρασης μιας υποτίμησης στο εμπορικό ισοζύγιο, φαίνεται ότι θέτουν τις ρίζες μιας νέας οικονομικής σκέψης, που ήδη δικαιώνεται από την «πράξη», δικαιώνοντας παράλληλα και τους κ.κ. Ράμπιν και Γκρίνσπαν.

Η ισχύς του δολλαρίου, η εκπληκτική κατάσταση της αμερικανικής οικονομίας - όπως αποδεικνύεται από όλους τους δείκτες - τα «ράλλυ» στη Wall Street, αλλά και η σχετικώς σταθερή απόδοση των τίτλων του αμερικανικού δημοσίου, καθιστούν πιθανή την ανάπτυξη «της οικονομίας των Μπίλ Κλίντον, Ρόμπερτ Ράμπιν και Άλαν Γκρίνσπαν» κατά 3% φέτος.

Για την ιστορία, όμως, ακόμη σημαντικότερο ίσως είναι το γεγονός ότι η εξέλιξη της αμερικανικής οικονομίας από τις αρχές της δεκαετίας μας, φαίνεται ότι διαψεύδει τη θεωρία του Κέινς, ο οποίος είχε υποστηρίξει ότι «χαμηλά ποσοστά πληθωρισμού και αυτά της ανεργίας δεν συνυπάρχουν... ειρηνικά».

Εξάλλου, σε πρόσφατη δήλωσή του, ο υπουργός Οικονομικών των ΗΠΑ είπε: «κλειδί για τη μείωση του εμπορικού μας ελλείματος είναι η ανταγωνιστικότητα μας και όχι η υποτίμηση του δολλαρίου».

Νέοι καιροί σαφώς, νέες ιδέες... «Ο Κέινς απεβίωσε, ζήτω ο Βασιλιάς δολλάριο...» Ο καλός σπόρος, το αμερικανικό νόμισμα, φαίνεται ότι έπεσε επιτέλους σε εύφορο έδαφος και η ανατίμησή του οφείλεται σε δύο σημαντικούς παράγοντες. Πρώτον, μία πιο ανταγωνιστική οικονομία σημαίνει πολύ υψηλότερα, μελλοντικά κέρδη για τις επιχειρήσεις. Οι προσδοκίες αυτές ωθούν υψηλότερα τις τιμές των μετοχών. Δεδομένου ότι τόσο η οικονομία όσο και τα χρηματο-οικονομικά στοιχεία είναι πιο «παραγωγικά», δεν υπάρχει λόγος να διατηρεί κανείς επενδύσεις σε χρυσό ή άλλου τύπου «ειδικής αντιπληθωριστικής προστασίας». Ένας άλλος παράγοντας - σχετικός με την παραγωγικότητα - που ευνοεί το δολλάριο, είναι η πρόσφατη ολοκλήρωση της διεθνούς συμφωνίας για την Τεχνολογία της Πληροφορικής, που προβλέπει τη σταδιακή μείωση των δασμών στις εισαγωγές προϊόντων του κλάδου. «Πρόκειται για μία παγκόσμια περικοπή φόρων...» υποστήριξε πρόσφατα αμερικανίδα αξιωματούχος.

Ας μην ξεχνάμε ότι οι ΗΠΑ είναι σήμερα η μεγαλύτερη κατασκευάστρια και εξαγωγέας ειδών υψηλής τεχνολογίας.

Δουλεύουμε για

τους Τούρκους...;

Στην επιβολή ΦΠΑ 8% επί των ναύλων στα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη, με εξαίρεση όσα σκάφη πλέουν στα διεθνή ύδατα, στα οποία θα ισχύσει ΦΠΑ 4%, προσανατολίζεται το υπουργείο Οικονομικών.

Σημειώνεται ότι το υπουργείο Οικονομικών προτίθετο να επιβάλλει ΦΠΑ επί των ναύλων των σκαφών από τα μέσα του 1996, μία απόφαση που πήρε αναβολή έως τον περασμένο Ιανουάριο, κάτω από την πίεση που άσκησε η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού. Επισημαίνεται ακόμη ότι, σύμφωνα με την υπάρχουσα νομοθεσία, απαλλάσσονται του ΦΠΑ οι ναυλώσεις των σκαφών που προσεγγίζουν έστω και ένα αλλοδαπό λιμάνι, γεγονός που στην πράξη ενδέχεται να λειτουργήσει ως κίνητρο για τη διοχέτευση θαλάσσιου τουρισμού προς την Τουρκία.

Ευρωπαϊκές μετοχές:

η έξυπνη επένδυση

για το 1997

Την πεποίθηση ότι «υπάρχουν πολλές, καλές ειδήσεις στην Ευρώπη, που δεν έχουν προεξοφληθεί» από τις αγορές αξιών, εκφράζουν Ευρωπαίοι, οικονομικοί αναλυτές, οι οποίοι τονίζουν επίσης: «Τα κέρδη των επιχειρήσεων εκτοξεύονται, τα επιτόκια δεν αναμένεται να αυξηθούν στο εγγύς μέλλον, ενώ υπάρχει προοπτική επιτάχυνσης των αναπτυξιακών ρυθμών, προς τα τέλη του 1997...».

Ειδικότερα, όπως εκτιμά ανώτατο στέλεχος της Goldman Sacks Asset Management στο Λονδίνο, «τα κέρδη των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων θα αυξηθούν το 1997 σε ποσοστό 20%

κατά μέσο όρο...».

Έπειτα λοιπόν από ένα εξαιρετικό 1996, τα ευρωπαϊκά χρηματιστήρια μπορούν να προσβλέπουν σε ένα επίσης ικανοποιητικό 1997. Στέλεχος της Baring Asset Management, τονίζει χαρακτηριστικά ότι: «το καταπληκτικό στην Ευρώπη είναι ότι έχουμε ακόμη την ανάκαμψη μπροστά μας, βρισκόμαστε στην αρχή της κυκλικής ανάκαμψης...». Ο ίδιος πιστεύει ότι οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις θα «χαλαρώσουν» ελαφρώς - από οικονομική άποψη - το 1998 και ότι σε συνδυασμό με τους ταχύτερους αναπτυξιακούς ρυθμούς και τη διεύρυνση της ζήτησης, το περιβάλλον θα είναι... ρόδινο για τις μετοχές.

Αγοραπωλησίες

Πλοίων

Η συνεργασία μου με τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ έχει τις ρίζες της στα μέσα της δεκαετίας του '70. Στις στήλες

τους φιλοξενήθηκαν απόψεις και προβληματισμοί μου, άρθρα και μελέτες μου.

«Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων», μία σειρά πέντε δημοσιευμάτων στις αρχές του 1983, ήταν η πρώτη ολοκληρωμένη μελέτη για το θέμα που είχε παρουσιασθεί μέχρι τότε.

«Οι Τούρκοι και εμείς» τον Σεπτέμβριο του 1985 προέβλεπε τη ναυτιλιακή ανάπτυξη της γείτονος.

«Επένδυση στη Ναυτιλία, η ανάγκη μιας νέας αντίληψης» στο πανηγυρικό τεύχος του 1987, και πολλά άλλα.

Η μόνιμη σχέση μου όμως με τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ήταν στη μηνιαία παρουσίαση των αγοραπωλησιών πλοίων. Επρόκειτο για μία συλλογική εργασία των μεσιτών της OVERSEAS AGENCY LTD., με σχόλια και αναφορές στις πράξεις που είχαν πραγματοποιηθεί κάθε μήνα. Τα reports αποτελούν παράδοση για την OVERSEAS AGENCY LTD., αναπόσπαστο στοιχείο της επαγγελματικής της δραστηριότητας, σχεδόν από την ίδρυση της το 1969. Η αρχή τους έγινε με το «MARKET REPORT» το 1971, συνεχίστηκαν με το «THE MARKET FROM THE BUYERS' BROKER POINT OF VIEW» το 1973, και κατέληξαν να φιλοξενούνται για περισσότερο από δέκα χρόνια στις σελίδες των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ μέχρι την περσινή διακοπή της έκδοσής τους. Γι' αυτό, όταν ο κ. Δημήτρης Ρήγας - Κωττάκης μου ανέφερε για την επανέκδοσή τους αισθάνθηκα χρέος μου να δεχθώ πρόθυμα την πρόσκληση, πιστεύοντας πως αυτή η μελέτη ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στις ανάγκες όλων εκείνων που την ζητούσαν στο παρελθόν.

* * * * *

Η αρχή του 1997 χαρακτηρίστηκε από μία γενική μείωση των εσόδων για τους περισσότερους τύπους και μεγέθη πλοίων. Ο δείκτης BIFFEX, άνοιξε στις 2 Ιανουαρίου στις 1513 μονάδες, για να κλείσει στις 30 του ίδιου μήνα στις 1361.

Το πιο ενδιαφέρον όμως γεγονός της περιόδου, ήταν η εμφάνιση των Τραπεζών σε ένα ρόλο, που παρόμοιό του είχαμε να δούμε από τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Μετά την αναγκαστική πώληση των πλοίων της ADRIATIC, σειρά είχαν η UNIMAR και η KARAGEORGIS, η πρώτη με επίσηυση της DEN NORSKE BANK και της BANK OF

SCOTLAND και η δεύτερη, κάτω από την πίεση της BANQUE CANTONALE VAUDOISE.

Το αξιοσημείωτο είναι, ότι στους πλειστηριασμούς των πλοίων που ακολούθησαν, οι τιμές που αποκόμισαν ήταν οι υψηλότερες της αγοράς. Σε πλειστηριασμό στο Χόγκ Κόγκ, το LAZAROS L μπάλκερ, 27,573 dwt, κατασκευής του 1977 στην Ιαπωνία, με πέντε γερανούς των 25 τόννων, κατακυρώθηκε σε συμφέροντα της DRYTANK αντί 3,400,000 δολλαρίων. Ενώ σε παρόμοια τιμή επωλήθησαν τα μεγαλύτερα (30,817 και 30,694 dwt) και κατά ένα χρόνο παλαιότερα μπάλκερ IRO και THALIA σε ελεύθερη διαπραγμάτευση.

Επίσης σε πλειστηριασμό στη Νότιο Αφρική, το GOLDEN NORTH μπάλκερ 23,982 dwt, κατασκευής του 1981 στην Ιαπωνία με τέσσερις γερανούς των 25 τόννων, κατακυρώθηκε σε συμφέροντα της TRITEA MARITIME αντί 6,250,000 δολλαρίων.

Συγκριτικά, σε ελεύθερη διαπραγμάτευση, τα παρόμοια μπάλκερ GREEN SUMA και FLORA επωλήθησαν αντί 4,950,000 και 4,900,000 δολλαρίων, αντίστοιχα. Τελευταία, πάλι σε πλειστηριασμό στο Χιούστον, το μπάλκερ OCEAN LEADER 27,127 dwt, κατασκευής του 1981 στην Ιαπωνία, με τέσσερις γερανούς των 7 τόννων κατακυρώθηκε σε συμφέροντα της SUNRISE αντί 7,100,000 δολλαρίων.

Στον Πειραιά, το LINDEN, μπάλκ κάρριερ 19,717 dwt, κατασκευής του 1972 στην Ιαπωνία, αποκτήθηκε από συμφέροντα της INTERMARINE αντί 1,500,000 δολλαρίων.

Εκτός πλειστηριασμού επωλήθησαν τα μπάλκερ ARI-STOGENIS και ARISTOTELIS, 40,300 dwt, κατασκευής του 1987 και 1977 στην HDW, σε συμφέροντα της OCEANBULK το πρώτο, και της WORLD CARRIER το δεύτερο αντί 5,400,000 δολλαρίων.

Η γενικότερη αγορά των αγοραπωλησιών τον Ιανουάριο παρουσίασε την παρακάτω εικόνα:

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:

Η αγορά πλοίων υγρού φορτίου παρέμεινε στα επίπεδα που διαμορφώθηκαν στο τέλος του περασμένου χρόνου. Το γεγονός αυτό προϋποθέτει τη διατήρησή τους για όλη τη διάρκεια του 1997.

Δραστηριότητα στις αγοραπωλησίες παρατηρήθηκε κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του μήνα, και το μεγαλύτερο ποσοστό από αυτές αποτελούσε ολοκλήρωση συναλλαγών που είχαν ξεκινήσει στα τέλη του 1996.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις είχαμε το OBO **BONA FALCON**, 82,000 dwt, κατασκευής του 1981 στη Δ. Γερμανία, σε Ιταλούς (D' Amato) αντί 3,000,000 δολλαρίων. Το **SIBARDE**, 31,995 dwt, κατασκευής του 1976 στη Νορβηγία, πάλι σε Ιταλούς αντί 5,500,000 δολλαρίων, αφού είχε παραμείνει στην αγορά για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα. Επίσης το Chemical (IMO II/III) **TRADER** 22,305 dwt, κατασκευής του 1981 στην Ιαπωνία, σε Τούρκους αντί 8,000,000 δολλαρίων. Τέλος, του ιδίου τύπου το **TRANS BORG**, 5,380 dwt, κατασκευής του 1980 στη Νορβηγία, επωλήθη αντί 8,400,000 δολλαρίων.

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ:

Το 1996 έκλεισε με πολύ θετικότερες τάσεις από τις αναμενόμενες, παράγοντας που επηρέασε ανάλογα και τον πρώτο μήνα του νέου έτους.

Η αγορά των **Capesizes** παρουσίασε αδράνεια, καθώς υπήρξε αύξηση στη ζήτηση, αλλά η προσφορά ήταν σχεδόν ανύπαρκτη. Το **BARON BAY**, 149,000 dwt, κατασκευής του 1989 στην Κορέα, πουλήθηκε σε Ιάπωνες αντί 24,000,000 δολλαρίων, συνοδευόμενο με 10ετή χρονοναύλωση. Το

CHANNEL ENTERPRISE, 151,380 dwt, κατασκευής 1990 στην Ιαπωνία, κατέληξε επίσης σε Ιάπωνες αντί 27,000,000 δολλαρίων.

Ο χώρος των **Panamaxes** παρουσίασε τη μεγαλύτερη κινητικότητα. Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις είχαμε το **CR-USADER VENTURE** 61,883 dwt, κατασκευής του 1982 στην Ιαπωνία, αντί 7,900,000 δολλαρίων σε συμφέροντα της **BRAVE MARITIME**.

Το **TITUS**, 62,180 dwt, κατασκευής 1981 στην Ιαπωνία, αντί 7,500,000 δολλαρίων σε Νορβηγούς και ακολουθούν το **IKAN BILIS**, **DYNASTY** και τέλος το **OTTEROPOOL**.

Στην κατηγορία των **Handy/Handymaxes** και στα μικρότερα μπάλκ κάρριερς υπήρξαν πράξεις, αλλά με πιο συγκρατημένες τάσεις. Χαρακτηριστική είναι η πώληση των **ANDRIANOPE** και **AGIA EIRINI** 37,800 dwt, κατασκευασμένα το 1977 στην Ιαπωνία αντί 12,000,000 δολλαρίων σε Κινέζους. Τέλος, επισημαίνω την πώληση του **CARGO EMERALD**, 36,000 dwt, κατασκευής του 1978 στην Ιαπωνία, αντί 6,000,000 δολλαρίων σε συμφέροντα της **MOSS MARINE**.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Αυτή η ειδική αγορά υπέφερε το δεύτερο εξάμηνο του 1996 από τον εφιάλτη του back trade εκ μέρους των αγοραστών. Στην αρχή του νέου χρόνου, φαίνεται ότι κάπως απομακρύνθηκε το βασικό αυτό πρόβλημα, χωρίς όμως, λόγω της μικρής δραστηριότητας, να προβλέπεται η εξαφάνισή του.

Οι πιο υψηλές τιμές επιτεύχθηκαν στις Ινδίες και το Μπαγκλαντές, οι οποίες κινήθηκαν σε επίπεδα περί τα δολ. Η.Π.Α. 150-155/ldt για μπάλκ κάρριερς, λίγο υψηλότερα για τα τουντέκερς και σε δολ. Η.Π.Α. 167-170/ldt για τα δεξαμενόπλοια.



Link Maritime Enterprises S.A.

- **Chartering**
- **Contracting**
- **Sale & purchase**

91, Akti Miaouli - Piraeus

Telephone (Switch board): 429 0640-9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

Telexes: (S+P Department) 211582 - LME GR

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

FESTIVAL

KREUZFAHRTEN
CROISIÈRES
CRUCEROS
CROCIERE
CRUISES



ONE EUROPE, ONE CRUISE LINE - FESTIVAL CRUISES



Amsterdam • Brussels • Copenhagen • Dusseldorf • Genoa • London • Madrid • Paris
Piraeus • Stockholm • Venice • Vienna • Warsaw • Zurich

The Monitor

A monthly glimpse in major Greek and international maritime and financial developments

NAFTIKA CHRONIKA *The Continuation*

By John Ad. Hadjipateras

Chairman Greek Shipping Co-operation Committee, London

It seems inevitable, even for publications with a long successful history, to meet with a setback at some point in their evolution, which forces them to seek new inspiration. It is then necessary to sit back, collect their strength and take a deep, fresh breath which will lead them once more on the road to continuation.

The news came as a pleasant surprise, that «Naftika Chronika», following an absence from maritime company offices and nesagents that lasted just a few are back again, to continue, like a familiar and reliable companio, their voyage, which is almost synonymous with the voyage of the Greek shipping industry.

And they come at a moment crucial for our industry, that the founder of «Naftika Chronika» devoted his whole life to.

He geve his life for its development, its greatness, for the building of sound foundations to it.

Our dear departed Dimitris Kottakis, the great shipping personality, our Teacher, struggled for a great Greek Shipping Industry but he envisaged registered in Greece, with ships on whose masts waved the Greek flag, with Greek seamen on the deck.

Nowadays, the very existence of a national fleet under the Greek flag is at stake. Day after day we forfeit our ships to the advantage of foreign registers. And no-one can actually

criticise the Greek shipowner, who struggles to save the life and prosperity of this ship, who can no longer endure the financial burden of the Greek flag.

Oure European colleagues and friends - much to our astonishmen - came first and their governments have taken the necessary steps to save their national registers.

The proposals of our European colleagues have met with acceptance.

Our own pleas, our own distress signals, in our effort to prevent ours ships leaking - almost fleeing - from the national register, have not yet managed to reach those that govern us. Perhaps part of the blame for his delay should go to our benign collaborators, our seamen. Although the flight should be of concern to themm too, should shock them too...

There can be no great Greek shippin indusry without a Greek fleet, a strong national register.

The Greek flag ought to travel on seas and oceans.

But let us not downgrade the graveness of the crisis, the decisive crossroads that our national register is at.

All of us together, shipowners, seamen and the State should give a hand and work hand in hand. Only in this way can we overcome the crisis and enjoy the sight of the Greek flag on remot oceans and foreign harbours, as we all wish and as we must.



Well deserved honour for John Hadjipateras

(London) - John Ad. Hadjipateras, chairman of the Greek Shipping Co-operation Committee for over 15 years, has been awarded an honorary OBE in recognition of his role promoting Greek shipping in the United Kingdom.



He has been described as an elder statesman of the London Greeks, but he is more than that, patiently offering sage advice as a working ship operator with fifty years of experience. Mr Hadjipateras is never surprised by events, because he has been through several cycles of this industry and seen it all before. He knows about dry and wet shipping; shipfinance and trade, about the myriad of personalities that revolve around the Greek shipping scene and he tells numerous tales with his well known charm.

He recently played a key role in calming fears among London Greeks, of the implications of the Inland Revenue raids on the office of Kappa Maritime and the Kollakis family.

The award may help to pacify nervousness in London that the UK government planned to clamp down on non-domiciled shipping businesses.

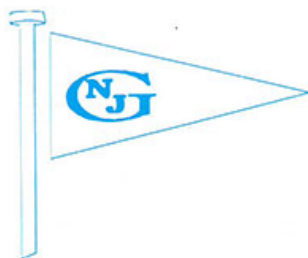
While he labeled the raids *«an extreme measure which was not necessary»*, John

Hadjipateras criticised scare stories, speculating they heralded a clampdown on Greek shipping in the UK.

Sir Patric Brown, permanent secretary of the Department of Transport, told Hadjipateras: *«I am delighted that your services have been recognised by this award which I know is well deserved»*.

N.J. GOULANDRIS LIMITED (AGENTS)

Berkeley Sq. House
Berkeley Square
London W1X 6BE



Phone: 0171-3044900
Fax: 0171-3044801
Telex: 290824
Cables: LANFALL

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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



LOUCAS G. MATSAS BUILDING

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

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

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

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

Owners are deserting the Greek flag

(PIRAEUS) - Just ask any Greek ship operator, and he'll tell you love of country might be a virtue, but it doesn't help pay the bills. Due to imposing government regulation, an ever-increasing number of vessels are deserting the Greek flag for more cost-effective registries.

While Greece's merchant marine fleet remains one of the world's largest, 1996 saw a total of 136 ships desert the blue and white. As that number represents about 8.5 percent of the Greek fleet - which currently consists of 2,019 ships with 27,993,884 gross registered tons, many observers in Greece have expressed considerable alarm. Tens of thousands of jobs - not to mention the majority of the city of Piraeus economy - are contingent on Greek shipping.

The reason for this mass defection is a law mandating that no more than 40 percent of a Greek ship's «lower - rank crew» (i.e. crew excluding officers) be foreign nationals. Other leading maritime nations have no such requirement, so ships flying their flag have greater operational profits, because of much cheaper labour costs.

Greece has lagged behind the rest of the European Union in liberalizing its crew regulations. For instance, last year, Holland enacted legislation that requires a ship only to have a Dutch captain in order to qualify for Dutch registry. The result: 70 ships switched to the Dutch flag in 1996.

«Kostakos» had to be cut in two

(PIRAEUS) - The close inspection of the warship «Kostakos» which sank to a depth of about 160 metres in November last year, has revealed more serious damage to the vessel's hull than previously reported, forcing a change in the salvage operation.

The 450-ton, 56 metre long «Kostakos» was to be raised in its entirety from the seabed by Tsavlis Salvage and towed to the Salamis island navy base. But divers inspecting the wreck in recent days, have found that the crack in the vessel's hull was wider than expected and made it impossible to raise the ship intact. Authorities have decided to cut the boat into two parts, to be raised separately. Adjustment works have already been completed, while the change of plan has angered relatives of the four officers, believed to be trapped inside the «Kostakos», as they fear that cutting the vessel in half will make it difficult to locate the bodies.

Salvage works were interrupted on February 17, after the «Toisa Puma», a special diving support vessel involved in the «Kostakos» operation, reported a malfunction in its dynamic positioning system. The system ensures the boat remains in a stable position above the wreck at all times.

The salvage operation was designed and undertaken by the Piraeus-based Alexandros G. Tsavlis & Sons maritime company. It involves rigging slings under the sunken vessel at its resting place, and lifting it to the surface with a floating crane, the «Italia». Weather permitting, the project is due to be completed within March at a cost of around 900 million drachmas.

An inquiry, ordered by the navy, has placed the blame for the accident on the «Samaina's» captain and first mate, while a second inquiry ordered by the Piraeus public prosecution has blamed the «Kostakos» captain and deck duty officer for the collision.

AEGEAN OCEANIC S.A.

**12, AKTI POSSIDONOS
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS**

**TELEPHONE: 4220.100 - 4220.106
TELEFAX: 4220.108
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.**

(LONDON) - Salvors have welcomed an end to the legal argument concerning the assessment of Special Compensation and the «fair rate» for tugs and equipment under Article 14 of the 1989 Salvage Convention. The controversy over the calculation method ended on February 7, with a House of Lords judgement in the case of the «Nagasaki Spirit», which was involved in a collision in the Malacca Strait in 1992.

The House of Lords ruled that there should be no element of profit in the calculation of fair rate for tugs and equipment under the Special Compensation provisions of Article 14 of the Salvage Convention. Reacting to the Lords decision, International Salvage Union president Arnold Witte said: «Naturally, there is disappointment amongst salvors that earlier rulings, which put the salvage industry at a disadvantage in the short-term,

Salvors welcome «Nagasaki Spirit» ruling

have been upheld.

«However, we do have a final decision. The matter is closed. It is now up to us, together with shipowners, insurers and the P & I Clubs, to join together and reach a new understanding, which ensures that the ruling does not erode the effectiveness of the system of pollution defence incentives, put in place by the member governments of the International Maritime Organization».

The ISU president added that: «We now know that a «fair rate» for the salvors' own equipment and other resources will be based on «a fair rate of expense which is to be comprehensive of indirect or overhead expenses and to include the additional cost of having re-

sources instantly available. All parties must now accept this as the basis of calculation. The Lords ruling does not lay down precise guidance for this process, so there remains scope to work together, to develop a fair and equitable basis for arriving at the amount of Special Compensation in future cases where this becomes relevant».

In an Article 14 salvage operation, the Lords also confirmed that Special Compensation should run for the entire period of the salvage operation, until the services are terminated.

The ruling has had the effect of dramatically reducing the financial exposure of P & I Clubs in relation to Article 14 cases. Special Compensation is already a low cost incentive system. The entire P&I community has paid out less than \$5 million a year in Special Compensation, since the provisions of the salvage Convention were first incorporated into Lloyd's Form in 1990.

Minoan to launch new fast ferries

(PIRAEUS) - The Cretan, publicly - controlled Minoan Lines, will launch two new high - speed ferries by mid - 1998, at a cost of \$210 million, an addition to its fleet of six ships now covering the Italy - Greece route.

The two new ships, *Ikarus* and *Pasiphae*, will be constructed in Sweden and will make their maiden trips in January and June 1998, respectively.

Their total cost is budgeted at \$210 million, and the newbuildings will be financed by equity capital

- 30 percent - and the order is claimed to be the biggest investment ever made on two ships by a Greek passenger shipping company.

Ikarus' cost is estimated at \$105 million and its speed will be 27 knots. She will transport 1.200 passengers and 150 trucks or 1000 cars between Greece and Italy.

The two new ferries, along with the company's most recent acquisition, the *Aretousa*, will have a combined capacity of 50,000 passengers and 4.000 trucks or 25.000 cars on a weekly basis.

WINGATE NAVIGATION INC.

Πληρώματα από SRI LANKA (Αξιωματικοί - Κατώτερα - Εγγυήσεις)

- | | | |
|-------------------|------------------|---------------|
| * Shipping Agents | * Ship Brokers | * Crew Agents |
| * Stevedores | * Ship Chandlers | * Dry Docking |
| * Bunkering | * Draft surveys | |

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 5, ΠΕΙΡΑΙΑΣ

TEL. 4113005 FAX: 4113549 Κινητό: 094351007

The Monitor

Mobil purchases Eletson's double-hull tanker

(Virginia, USA) - Mobil Corporation and Newport News Shipbuilding announced that Mobil will purchase the first newbuild double-hull ship build in a U.S. shipyard, for major Greek owner Eletson Corporation. This ship is the first American - built vessel that meets the requirements of the U.S. Oil Pollution Act of 1990.

The petroleum product tanker was the first vessel of a four-ship order received by Newport News from Eletson Corp. in 1995, but through an agreement among the three companies the ship is being sold to meet Mobil's near-term transportation needs.

«This fine new ship underscores our commitment to operate a fleet of state-of-the-art double-hull vessels that meet or exceed U.S. and international environmental and safety requirements», said Gerhard Kurz, president of Mobil Shipping and Transportation Company. «The purchase of this ship reflects Mobil's commitment to maintaining its traditional position as a leader in marine transportation. And we are particularly pleased to have her available to support our transportation needs in the sensitive South

Florida environment.»

«Mobil came to us looking for a ship to replace one that is being retired from service later this year», said Bill Fricks, chairman and chief executive officer of Newport News Shipbuilding. «We had one that was nearing completion for another customer and pleased that we were able to structure an arrangement that was good for all three companies.»

Mobil will employ the 45,000 dwt, double-hull ship to transport refined petroleum products - gasoline and distillates - to its Florida markets, an is reported to have paid in excess of US\$ 40 million for this product carrier.

The new ship will be Mobil's third double-hull vessel to enter service. Two VLCCs, the *RAVEN* and *EAGLE*, are now in service and two more double double-hull VLCCs are on order.

«Mobil takes safety and protection of the marine environment very seriously», said Kurz. «Double-hull technology is only part of the answer. Well trained crews, good, maintenance practices, a sound management structure and a total commitment throughout the organization are also essential.»

Mobil Shipping and Transportation Company owns or controls 33 ocean-going tankers, which transport two million barrels of crude oil and refined petroleum products per day, accounting for 5% of the petroleum products transported world-wide.

Preparing the euro

(PARIS) - Europe's central bankers have begun to assemble the armoury they will use to defend the euro, after its launch in 1999, but are leaving a big question unanswered about how monetary policy will be run under a single currency.

The European Monetary Institute (EMI), the forerunner of the European Central Bank (ECB), unveiled a policy blueprint in which the ECB will manage upper and lower interest rates to meet its primary aim of maintaining price stability.

But it is up to politicians to decide two questions which will set the tone - on the relationship between governments and the ECB and on who will become the first head of the central bank.

International

TAGAROPOULOS, S.A.

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

Main Office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon - Telex: 8572 Tagrox PG - Fax: 414728
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Golden Union ends relation with Lowndes Lambert

(PIRAEUS) - Greece's major shipmanager Golden Union Shipping has ended its 19-year long relationship with insurance broker Lowndes Lambert.

The Piraeus-based shipping company, controlled by the Veniamis family, is threatening to sue the Lloyd's broker over the placing of hull and machinery cover on its 18-vessel fleet of over one million dwt.

The dispute has been simmering since Golden Union gave prominent Middle East broker Nasco Karaoglan overall control of its hull placing in 1995, with Lowndes Lambert being replaced by Nelson Hurst as London broker. The switch followed the total loss of three Golden Union bulk carriers between 1990 and 1993, in casualties that cost more than 30 lives.

The losses were the 1970-built cement carrier *Flag Theofano*, (4,470 dwt), which sank in heavy weather off Southampton, and the 1962-built cement carrier *Coty 1* (4,064 dwt), which sank in bad weather in the Mediterranean. Golden Union's 1967-built bulk carrier *Captain Veniamis* (25,575 dwt) had to be scrapped after seawater got into a calcium nitrate cargo towards the end of a voyage to China.

These casualties coincided with a hard insurance market, so the elderly Golden Union fleet had to pay significant increases to underwriters.

Golden Union claims it also ended up paying excessive commissions to Lowndes Lambert for placing over US\$ 25m of hull insurance premiums between 1990 and 1994. The relationship between Golden Union and the broker was also dealt a blow when David Steel, who handled the fleet at Lowndes Lambert, moved to a rival broking house.

Golden Union's George Gabriel told the «Monitor» that the insurance business had been removed from Lowndes Lambert for several reasons, rather than because of a single issue.

Gabriel adds that it remains to be seen whether the dispute, which has attracted considerable attention in the marine insurance market, will be resolved amicably or in the courts.

Greek Panamax scrapped

(PIRAEUS) - Greek-controlled Stygia Compania Naviera has agreed to sell its 62,500 dwt Panamax bulk carrier *Erini* (built 1972) for scrap. Indian breakers are reported to be taking the ship for US\$ 157 per lightweight tonne, valuing the ship at US\$ 1.8m.

NITC negotiates Suezmaxes order

(LONDON)-National Iranian Tanker Co (NITC) expects to conclude an order for five Suezmax tankers soon.

NITC commercial director Mohammed Nazemi told reporters that the company prefers to own rather than take in tonnage on time charters. He described the company as «a very capable shipowner» and added that it will soon get ISM certification from Det Norske Veritas.

Nazemi said that the company will also order several Aframax tankers and product tankers before 2000. NITC currently owns no Suezmax nor Aframax tankers. The Suezmax tankers are expected to cost US\$ 52m each, and Daewoo Shipyard in Korea has been mentioned as a frontrunner for the contract.

Newport News Shipbuilding goes public

(Virginia USA) - Newport News Shipbuilding became an independent company in December 1996, when shareholders of its parent corporation, Tenneco, approved a proposed spinoff announced last March.

America's largest privately-owned shipbuilder will be a publicly-traded company and trading of its shares commenced on the New York Stock Exchange on December 12.

The spinoff decision by Tenneco, a diversified manufacturing company, was part of a major restructuring to concentrate its operations on other lines of business. Each of the current Tenneco shareholders received one share of Newport News Shipbuilding for every five shares of Tenneco stock that they own.

The company has a current workforce of approximately 18,000. Its 1995 operating income was \$157 million on revenues of \$1.8 billion. For the first nine months of 1996, the company had \$117 million in income on revenues of \$1.4 billion.

MSC buys cruiseship

(LONDON) - Well informed broking sources have advised the «Monitor» that the 1,600 - passenger cruiseship *Starship Atlantic*, built 1982, was purchased by Mediterranean Shipping Cruise (MSC) for a price of \$70 million.

MSC previously acquired the former *Cunard Princess* for around US\$ 35m, and a Costa - owned vessel. It has also been linked to the possible purchase of the half-completed *Costa Olympia* (of 78,000 dwt) built at Bremer Vulkan.

Greece's promotional campaign commences

(ATHENS) - Greece's promotional campaign to project the country's tourism product abroad commenced and the National Tourism Organisation (EOT) will use the mass media as the main tool to get its message across. Budgeted at six billion drachmas, Greece's promotional campaign is considered below satisfactory level, especially if one compares it to the 21 billion to be spent by main competitor, Turkey.

Approximately 600 million drachmas will be spent on the German market, and will be channelled into television - including sponsorship of the weather report on SAT 1 channel - and magazines.

Another 470 million drachmas will be injected into the UK market, whilst EOT will also place strong emphasis on the US market, where some 400 million are forecast to be spent. EOT's marketing strategy in the US will focus on high-income earners.

Apart from the aforementioned markets, EOT will also inject significant amounts into France, Austria, Russia, Italy, Sweden, Yugoslavia and Canada.

EOT's campaign will come in two waves, the first now and the other in May, at the beginning of the summer season, at a time when many prospective tourists make their travel plans.

Forum at Davos ends with mixed feelings

(DAVOS) (Reuter) - Members of the international and political World Economic Forum are optimistic about the global economy, but anxious about prospects for European jobs.

With Asian economies, outside Japan judged buoyant, the US still steaming ahead and Europe showing clear signs of escaping the doldrums of the mid-1990s, the picture painted at the week-long gathering was as bright as the Swiss mountain scenery.

Inflation seemed under control and, just as importantly, there appeared to be near unanimity among the world's decision-makers that letting prices rip offered no quick fix for a sluggish economy.

The threat to trade from protectionism, once a key concern at the annual get-togethers between political leaders, captains of industry and top academics in this ski resort, was also fading as a fear.

«For the first time in 10 years of attending these informal talks... there was no widespread fear of protectionism and there was a conviction that any financial crisis could be managed», said former US senator Bill Bradley, official rapporteur to the 1997 conference.

Overall, the world economy should expand by around four percent in 1997. Output in the European Union would quicken to some 2.5 percent, from less than two percent last year.

OECD forecasts growth of Greek economy

(ATHENS) - The Organisation for Economic Cooperation and Development, in its latest six-monthly report on the Greek economy, forecasts output growth of 2.5 per cent in 1997, but warns that unemployment may increase as Greek companies continue to restructure.

The OECD's growth forecast is more conservative than the government projection of growth, above 3 per cent this year. But the report notes that growth will approach «3 per cent in 1998, with investment expected to be

the main source of strength».

The buoyancy of business investment will result from the high rate of return on capital, while residential construction will benefit from improved credit terms. Enhanced implementation of projects financed by European Union funds will boost public investment.

Growth in output this year was spurred by high private investment, as companies' profit margins remained high thanks to «reduced credit costs, both from a more competitive financial system and liberalised foreign borrowing conditions, and a moderation in imported input prices», the report states.

Global telecoms accord near

(GENEVA) - The United States have confirmed that a critical mass had been reached at talks on a deal opening up the booming telecommunications trade to competition, in a big boost to the industry and the information superhighway.

After months of playing hard, Washington eased its stance by agreeing to join the world's biggest telecoms market. The new pack would boost the \$600 billion telecoms industry, already one of the most dynamic in the world, according to the United Nations International Telecommunications Union (ITU).

An ITU survey predicted that world revenues from the industry, including that from equipment, could almost double to more than \$1.2 trillion by the year 2000, if a deal is struck.

Stelmar close to find a partner

(ATHENS) - Stelmar Tankers, the Athens-based tankers shipmanagement firm, is close to an agreement with a US investment fund, through which it will raise around \$25-30 million, expanding the company to the size necessary for a listing on the USE exchanges.

Stelmar's owner, Stelios Haji-Ioannou, has confirmed to the «Monitor» he is negotiating with the US investment fund «Diogenis», a \$75 million investment fund set up in 1995 by Karl Meyer, with the intention to make passive investments in shipping.

Major French oil deal

(PARIS) - The major French oil group Elf Aguitaine signed a landmark oil exploration deal with Azerbaijan, the former Soviet republic, which France has described as the next oil Eldorado.

The contract is the latest in a string of Western oil deals in the Caspian Sea region, whose waters contain some of the most sought-after oil reserves in the world.

Following months of negotiations, Elf announced it had signed a production sharing contract for the offshore Lenkoran Talysh Deniz permit with Azeri national oil firm Socar. Elf will take an initial 65 percent stake as operator in the field, while Socar will have 25 percent. Elf's smaller French oil rival Total s.a. has 10 percent and there are negotiations for other companies to join the consortium.

A spokesman for Elf declined to detail the estimated reserves or the investment needed. He would not comment on reports that Mobil Corp and Germany's Deminex could join the consortium.

Azeri news reports have said the oil exploration deal is worth around \$2 billion.

Strintzis sets 1996 profits at 2,5 billion

(PIRAEUS) - Major Greek ferry operator Strintzis Lines expects profits for 1996 to rise close to 2,5 billion drachmas.

Strintzis had earlier forecasted sales of 21.5 billion drachmas for 1996, up 14.6 percent from 1995's 18.2 billion.

Dividend per share is expected to be higher than the 60 drachmas per share given in 1995.

Recently, Strintzis Lines sold its passenger ship *Delos* to foreign buyers at a price higher than book value, and the company has asked the merchant marine ministry for a licence to replace *Delos* with another ship, covering the same route, as well as licences for two new ships to serve internal routes

Major liner companies inaugurate trans-Atlantic service

(TOKYO) - «K» Line (Kawasaki Kisen Kaisha Ltd), Tokyo and Cosco (China Ocean Shipping) Beijing, commenced their new Trans-Atlantic Service from mid-February. This new service consists of four 2,000 TEU container ships, offering a weekly service in the trade.

Yangming (Yangming Marine Transport Corporation) will also provide one 2,000 TEU vessel to participate in this service through an agreement with «K» Line.

The calling ports and rotation is as follows: Antwerp - Felixstowe - Bremerhaven - Rotterdam - New York - Charleston - Norfolk - New York - Antwerp.

Rubbing salt into charterer's wounds!!

(LONDON) - The Master of the «Artic Trader», when loading a cargo of salt, ought to have claused the Mate's Receipts, in view of the visible apparent level of contaminants in the cargo. He did not do so, but instead issued clean Mate's Receipts, and subsequently, clean Bills of Lading were issued in accordance with those Mate's Receipts by agents who, although appointed by Shippers, were deemed to have acted in this capacity for the vessel's time charterers. A claim was subsequently brought by the time charterers for damages, on the ground that the Master had acted in breach of, what they alleged to be, an implied term in the charterparty, which required him to properly clause the Mate's Receipts.

London's Court of Appeal, upholding the Judge at first instance, restated the general duties of any Master when signing Mate's Receipts, but was not prepared to imply the term contended for by charterers, since the Master had actually been persuaded to issue Mate's Receipts containing inaccurate information by the shippers, or possibly by the charterers' agents.

The Master's willingness to make a false and unauthorised statement could not constitute a breach of duty to make an accurate statement. Also, the charterers knew either themselves, or by their agents the shippers, that the Bills of Lading ought to have been claused.

Six punished for «Dystos» disaster

(PIRAEUS) - Two senior Greek coastguard officers, who coordinated rescue missions on the night of the *Dystos* sea disaster, have been suspended indefinitely from their duties. And four junior officers from the Kimi coastguard, in north Evia, were given jail sentences of between two and six months, Marine Minister Stavros Soumakis told a press conference that according to a coast-guard enquiry, the two suspended officers, Apostolos Mikromastoras and Nikos Spanos, had been found responsible for delaying to report the distress signal from the Greek cargo ship *Dystos*, while on duty at the ministry operations room. Their actions were in part responsible for the 10 hour delay in launching the search - and - rescue operation.

The four Kimi coastguard officers, I. Dalis, S. Samos, A. Kankas and K. Tsiogas, were punished for delaying to send patrol boats to the scene of the accident.

«In his report, the coastguard chief [Vice - Admiral Pericles Ousantzopoulos] had advised me to recommend the jailing of all six, but my decision was to suspend the two senior officers from duty and recommend imprisonment for the remaining four officers», Soumakis said.

Soumakis also announced his intention to upgrade the ministry's operation room, as well as to appoint permanent officers specialised in search - and - rescue missions «so that in the future will prevent similar occurrences from taking place».

The *Dystos* capsized in rough seas off the coast of Kimi on December 28, taking the lives of 20 people on board. Only one person, the 22 - year - old trainee officer Christos Anagnostou, was rescued.



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

TELEPHONES: 4283 686 - 4283 692
TELEXES: 213160, 241707 AEOL GR
CABLES: AEOLOS PIRAEUS
TELEFAX: 4283 692

The Monitor

InterOrient receives 3rd Award of Excellence

(MANILA) - As known, the Philippines Government through POEA, honours every year the top Manning Agents in the overseas employment industry for their outstanding performance.

In 1994, POEA introduced two levels of awards; the Top Performers as level 1 and the Award of Excellence as level 2. In December 1994, InterOrient received its first Award of Excellence, together with other 16 prominent and worldwide known Manning Agents. In December 1995, InterOrient received its second Award of Excellence together with other 17 agents, while in December 1996, InterOrient received its third Award of Excellence, for exemplary performance during the previous year.

In 1996, the Award of Excellence was presented to twenty Manning Agents, with three new agents joining the group of 17 Awardees of Excellence of last year. These 20 Manning Agents have recruited in total 59,929 seamen during 1995, which is close to 50% of the total Filipino crew deployment.

InterOrient is a Greek - controlled independent crew manning enterprise, that provides services to a large number of principals and not to one single ship operator. That scale has given to seamen the opportunity to get trained in a large variety and type of ships. That status and prospect works also positively towards seamen's performance, loyalty and meets fully with their career desires.

In the evaluation of performance for purposes of ranking and rating, the criteria of the POEA awards includes technical capability, marketing capability, volume and quality of workers/seafarers deployed, generation of foreign exchange earning, welfare and social services.

The top ten awardees of excellence from the Philippines Government in the manning agency field for 1996 were:

Career Phils. Shipmanagement, Inc.

C.F. Sharp Crew Management Inc.

Denklav Maritime Agency, Inc.

Hammonia Marine Services Inc.

Hanseatic Shipping Philippines, Inc.

InterOrient Maritime Enterprises, Inc.

Jebsens Maritime Inc.

Magsaysay Lines, Inc.

Magsaysay Manpower, Inc.

Maritime Services & Management, Inc.

British Government urged to defend its merchant shipping

(LONDON) - The British government was recently forced to defend its merchant shipping policy, after a Labour peer accuse it of neglecting the needs of the industry, and failing to arrest the decline in the number of ships, registered under the Red Ensign.

In a heated debate in the House of Lords, Labour transport spokesman Lord Clinton - Davis slammed the government for allowing the industry to slip from forth place in the world league table in 1979, to 29th last year.

However, Lord Greenway, author and specialist in international merchant fleets, defended government policy by claiming that Britain's shipping industry was alive and well, and prospering, despite cuts in the size of the UK flag-fleet.

He said British - controlled shipping represented 11% of the world total and declared: «While

our interests in shipping may have declined somewhat over the years, British shipping is far from being dead and buried».

Countering Labour party claims that the industry was in a disastrous state and in desperate need of state intervention. Lord Greenway added: «We can take considerable pride in the fact that one of our oldest and most famous shipping companies is currently building the largest container-ships in the world and is also among the top three cruise shipping companies - an area that has been among the most successful sectors of shipping in recent years».

Lord Clinton - Davis said the Conservative party inherited a fleet, well in excess of 1,300 larger vessels, flying the Red Ensign, compared with today's official listing of just 377 vessels.

US shiprepairers now interested to revive Tampa Shipyards

(NEW YORK) - A partnership between Bender Shipbuilding & Repair Co of Mobile, Alabama and Gulf Marine Repair Corp of Tampa is about to sign a 15 year lease for the yard with the Tampa Port Authority.

The 50-50 partnership, known as Tampa Bay Shipbuilding & Repair Co, has been running the yard on a 30 - day lease since February 1, pending an agreement on the long-term deal.

Piraeus - based Forum Maritime was evicted from the property in December 1996, for failing to make its bond payments, port officials said.

Forum had proposed to begin repairing its own vessels, on the way to establishing a major newbuilding yard.

The new plan for the yard is somewhat different. Tampa Bay Shipbuilding seeks to find its basic business from shiprepairs.

MIF succeeds to expand capital base by US\$ 128 M.

(ATHENS) - The recent MIF rights offering together with a revolver facility raised US\$128 million for future expansion. The new shares combined with previously outstanding stock make a total of 9,186,969 which are listed and trade on the Oslo Stock Exchange with the symbol of MIF NO. Market capitalization of MIF now exceeds US\$128 million and the equity is complemented by a prudent level of debt.

MIF which is managed by the influential Tsakos shipping family, has a series of loans agented by Deutsche Schiffsbank, totalling some \$89 million. It has also arranged an incremental credit facility of \$58 million agented by Chase Manhattan. These banking relationships are a prime resource providing financial flexibility for future growth and constructive leverage.

The above combined sources of added capital comprised of US\$70 million equity and US\$58 million in a 10 year reducing revolver facility, provide immediate investible capital of US\$128 million. At the end of 1996, market equity and debt availability stood at \$128 million and \$147 million respectively, or a total of US\$275 million.

MIF commenced operations in late 1993 with a fleet of four vessels. Today, it is the owner and operator of seven ships. The new equity capital and a partial employment of the incremental credit facility will finance the immediate purchase of four additional tankers at a cost of around \$90 million. MIF has recorded consistent and growing profits in each year of operation, and the company enters 1997 with a young and growing fleet of eleven tankers comprised of seven product carriers and four crude oil tankers, with an average age under ten years. This profile is consistent with the corporate objective of providing quality service as a reliable low cost producer. The financial objective of consistent and growing profits is anchored by the policy of seeking and maintaining extended term employment, combined with effective cost containment.

MIF anticipates adding more young, tonnage during 1997 and beyond, through deployment of reinvested cash earnings and established credit availability. The financial objective of MIF is to maintain market value leverage of 40% equity and 60% debt.

Italy eyes second open ship register

(ROME) - Italian shipowners may soon enjoy the same operating privileges as their Norwegian, French and German competitors, under a government proposal to introduce a second Italian register for vessels trading internationally.

Legislation prepared by Claudio Burlando, minister for transport and shipping, will be presented to parliament to be voted on in March or April.

It also contains fiscal reforms, including a new tonnage tax and other advantages, which will dramatically reduce financial pressures on shipping lines.

The legislation has been backed by Confindustria, the association of independent Italian shipowners, and the trade unions.

Vessels trading under the second register would not be confined to a particular crew nationality, although the trade unions and Confindustria would decide crew complements.

NSC and Acomarit in shipmanagement joint venture

(PIRAEUS) - The National Shipping Company of Saudi Arabia and one of the world's leading ship management companies, Acomarit, have joined forces in a new joint venture company **Mideast Ship Management**, based in Jebel Ali Free Zone, United Arab Emirates.

The new company began operations in December 1996, with the full technical management of eight large NSCSA controlled Ro-Ro vessels, followed by one newly constructed VLCC and two chemical tankers. During 1997 and 1998 the expected number of vessels being managed by the new company will rise to a projected total of about 30 ships.

Mideast Ship Management will carry out full technical management of a variety of ships trading internationally. The new company will connect directly into the Acomarit group network which operates at the leading edge of technology and provides real time links between all group centres.

The general manager of the new venture is Captain George Scott, who said that the company will employ the latest generation of computer hardware and software, management systems and quality assurance programmes to ensure that it will provide the highest level of ship management services to its customers.

It has access to Acomarit group manning offices which operate to the requirements of DNV Rulers for Crew Manning Offices accredited quality standard.

The board of directors of **Mideast Ship Management Ltd.**, which is chaired by Eng. Abdullah A. Al-Shuraim, comprise Abdulaziz K. Al-Rasheed, Humoud A. Al-Ajlan, Giorgio P. Sulser, Lock Parker and Capt Peter Cooney.

Significant ships of 1996

(LONDON) - From early February, the London - based Royal Institution of Naval Architects has circulated its annual publication «Significant ships of 1996», which features 47 vessels, mostly over 100m in length and covers a cross-section of shiptypes, each being either representative of its type or singularly noteworthy. As well as a colour illustration of the vessel and the general arrangement plans, concise technical descriptions are given, followed by an extensive table of details, ranging from fire control and extinguishing systems to bridge control and navigation equipment.

Featured in the seventh volume of this publication are vessels such as *Stena Explorer*, the new HSS 1500 catamaran built at Finnyards; the first 6000 TEU container liner *Regina Maersk*, *SKS Tana*, one of a new generation of Jepsen OBO series from Hyundai, *Obbola*, Gorthon Lines ro-ro cassette carrier from Astilleros Espanoles; Hanjin's largest container ship *Hanjin London*, delivered to the group's shipping arm; *Polarys* and *Nordkapp*, a new pair of versatile cruise - ferries built at Ulstein and Dvarner Kleven respectively; the new diesel - electric chemical tanker *Stolt Innovation*, built at Danyard for Stolt - Nielsen and *Maren Mols*, Mols Line's ro-pax ferry from Orskov Staalskibsværft.

Ukraine sells partially - built ships

(LONDON) - Nearly 50 partially - built ships in Ukrainian shipyards are being sold, following a governmental decision aimed at reviving the nation's ailing shipbuilding industry.

UK shipbroker Intershelf Marine, has been awarded a contract from Ukraine authorities to market the ships, which include two 68,000 dwt panamax tankers from the Zaliv yard, four reefers from 61 Kommunar, three floating docks of 16,000 tonne, 18,000 tonne and 20,000 tonne lifting capacity from Sevastopolsky, 28 deepsea trawlers from Leninskaya in Feodosia and Chernomorsky, 11 hydrofoils from Morye and an aircraft carrier from Nikolayev.

These were all ordered by Russian operators whose contracts ceased after the break up of the Soviet Union in 1991.

Ukraine hopes the sale will clear the legacy of chaos from the collapse of the Soviet Union and clear the way for new investments and orders from western partners.

Intershelf - a joint venture between Derrick Offshore and the Kenny Oil industry group - clinched the deal with the Ukrainian government and Prominvestbank, Ukraine's largest commercial bank and a major financier to the domestic shipyard industry.

The BIMCO ISM Course

(BAGSRAERD, Denmark) - BIMCO will hold a final course on the ISM Code, prior to the first implementation deadline of 1 July 1998. Scheduled for 10 to 12 March 1997, the course will cover exactly those issues which previous course participants believed should be discussed in greater detail.

The 1 July 1998 ISM Code implementation deadline is quickly approaching. Recent IACS statistics indicate that only 5% of the entire world fleet has been certified under the ISM Code to date and that processing a single ship for compliance takes an estimated 12 to 18 months. The shipping industry still faces a major challenge to comply with ISM Code by the July deadline.

For this reason, BIMCO has developed this residential course to respond to the industry's increasing concerns over complying with ISM Code's requirements. Adding to attendees' basic theoretical knowledge of the ISM Code and its implications, this course will thoroughly examine those compliance elements which cause the most difficulties. Many of the industry's most renowned specialists will lead participants through the three-day course.

Auditing and assessor education will be discussed by Captain Erik Stein of SKULD, Alain-Michel Chauvel of Bureau Veritas and Captain Graham J. Botterill of Ferriby Marine. Torben Ravn and Captain Soren Johansson of BR Marine Consult and Jesper Jespergaard of Bureau Veritas will provide participants with the information necessary to deal with the ISM Code's operational aspects, while Herry Lawford of Thomas Miller R&I and Chris J. Hilton of Eversheds will present the Code's legal implications and insurance aspects.

A series of workshops and plenary discussions, designed to provide participants with experience in dealing with common implementation problems, is the centrepiece of the course. Workshop topics include: management review, selection of new officers, designated persons, auditing and lead assessor education.

Fricks elected chairman of Newport News shipbuilding

(NEWSPORT NEWS, - USA) - The members of the board of directors of Newport News Shipbuilding, which is America's largest ship design and construction company, have elected William P. Fricks as chairman of the board.

Fricks is currently president and chief executive officer of the company and will assume the additional title of chairman.

Fricks, 52, is a native of Georgia and graduated from Auburn University in 1966 with a bachelor's degree in Industrial Management. He joined Newport News that same year in the Industrial Engineering Department and over the succeeding 30 years has held a wide range of senior management positions in the company. He was named president and chief operating officer in September 1994 and became president and chief executive officer in November 1995.

Under Fricks's leadership, the company has sustained its core business of aircraft carrier and submarine construction, and maintained a backlog of orders exceeding \$3 billion.

At the same time he has focused the company's attention on expanding its Navy business to include such future programs as the Arsenal Ship and SC - 21. He has also orchestrated major capital improvement projects totaling approximately \$ 115 million to increase the company's competitiveness. Among these are introduction of state-of-the-art automated manufacturing equipment, a 500 - foot extension of the yard's largest drydock and construction of a specially - designed facility for overhauling and refueling nuclear - powered aircraft carriers.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Φιλελλήνων 9, Τηλ.: 4293.846-52, Fax: 4294.749, Telex: 241783
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Κατούνη 3, Τηλ.: 535.646, Telex: 419183
ΒΟΛΟΣ: Κουταρέλια 1, Τηλ.: 26.321, Telex: 282268

Τηλ. Διεύθυνσης: PRODRAMAR

The Monitor

Corrintec achieves ISO certification

(LONDON) - Corrintec Ltd, the specialists in cathodic protection systems, have achieved ISO 9001 approval - the internationally recognised standard of quality in design and manufacture.

Maintaining the highest standards of quality is essential to Corrintec, who produce impressed current cathodic protection (ICCP) systems which protect the hulls of naval and commercial ships worldwide against corrosion.

However, the scope of the approval also extends to the company's numerous other activities in the cathodic protection field, which include the design and installation of cathodic protection systems for industrial projects, such as pipelines, jetties and water and oil storage tanks.

«We have gone for a broad spectrum approval in order to take the business forward and worked over hard to achieve it», says Mike Reeve - Tucker, managing director.

Over 65% of the equipment produced by Corrintec is destined for overseas customers, where the ISO 9001 approval is seen as a universal accolade of quality.

US trade problems with Japan linger

(WASHINGTON) - Despite progress towards open markets, many American products still lack equal access to Japanese consumers.

Disturbing impediments remain, and Japanese sellers enjoy access to US markets, under far more generous conditions than those accorded to American goods in Japanese markets, the American Chamber of Commerce in Japan said in a new 190 - page survey.

However, money exchange rates, rather than market barriers currently pose the major obstacle to cutting the multibillion US trade deficit with Japan, the report underlines.

After dropping from 1995 to 1996, the deficit will expand rapidly again, unless Japanese authorities strengthen their economy by fostering domestic demand, instead of weakening the yen to favor exports, the chamber predicted.

Acomarit acquires Nordic Oriental

(GENEVA) - Acomarit, the international shipmanagement company headquartered in Geneva, has acquired the business of Nordic Oriental Shipmanagement in Singapore.

Nordic Oriental was owned by the Swedish shipowning companies, Frontline AB and ICB Shipping AB. As part of the acquisition, the existing shipmanagement contracts in place with Nordic Oriental transfer to the Acomarit Group.

Two VLCC's and two Suezmax tankers are currently managed for ICB Shipping and fifteen ships are managed for Frontline. Nordic Oriental also manages five other ships and holds a number of crew only contracts.

Acomarit intends to maintain the Nordic Oriental operation in Singapore.

Cyprus eases investment law

(NICOSIA) - Cyprus central bank has announced it has eased restrictions on foreign investment, part of a liberalisation of investment laws to support the islands' application to join the European Union.

Bank officials said that foreign investment of up to 100 percent would be allowed in secondary industries, retail and wholesale trading and the services sector.

The new policy relaxed a 1986 law, that in most cases put a 49 percent ceiling on foreign ownership in these areas and barred foreigners from other sectors. In retail and wholesale trading, investors would need to put in at least 300,000 Cyprus pounds (\$600,000) to qualify for owning more than 49 percent and at least 50,000 pounds in the services sector.

But in the leisure industry, foreigners will be allowed to control only a maximum 49 percent, with minimum investments of at least 60,000 pounds (\$120,000).

Foreigners will have to apply for permission to invest in finance and insurance companies, banks and publications. Previously, no foreign investment was allowed in these sectors. However, foreigners are still barred from land development, operating airlines and taking a stake in utility companies.

Athens Bourse can rise further

(ATHENS) - Heartened by the good news about inflation and the end of the farmers' unrest, investors poured their money into the Athens bourse, causing it to soar to levels not seen in more than six years.

Inflation figures, based on a revised Consumer Price Index, showed that year - on - year inflation had dropped to 6.8 percent by the end of January, from 7.5 percent at the end of 1996. This is Greece's lowest inflation level in 25 years.

The steep rise of the Athens Stock Exchange since the beginning of the year is a delayed reaction to good news, analysts have said. These good news include the falling inflation and the government's determination to stick to an austerity policy that will bring Greece closer to participation in the Economic and Monetary Union.

The latest inflation figures and the government's handling of the second farmers' protest in three months, have brought in the few hesitant investors, who were also attracted by a new round of interest rate cuts.

THE ATHENS bourse' white-knuckle ride in recent days has been tough to stomach, especially for investors who got in at the top and got caught in a turbulent 17 percent correction.

But despite the market's explosive volatility, a challenge to players' views, brokers maintain a bullish outlook, as fundamentals still favour exposure in equities.

Some, like Eurobank Funds and Sigma Securities, issued a buy recommendation despite the wild ride, feeling the market had retreated to oversold conditions.

Market watchers have attributed the panic selling to a capital market commission warning against rumour-based investment decisions and the erupting Albanian crisis.

After its sharp 17 percent fall the bourse stabilised in early March.

Brushing aside the sudden shifts in psychology, the key issue that bodes well for equities this year is the improvement of the macroeconomic picture.

Deflation has already driven net yields on treasury paper to single - digit territory, prompting asset reallocation.

Hando loan scandal probe widens

(SEOUL) - South Korean prosecutors summoned three politicians, including a close associate of President Kim Young - sam, for questioning over huge loans to the failed Hando Steel Co.

Widening their probe into a loan scandal that has shocked South Korea and put the heat on Kim, in a presidential election year, prosecutors said they wanted to determine if politicians pressured bankers into extending loans to Hando Steel.

Marine electronics merger creates major worldwide player

Annual revenues exceeding US 300 million will make newly - formed Kongsberg Maritime one of the world's largest electronic equipment companies in its field, after two well - known Norway - based suppliers merged on 1 January, combining Simrad and Kongsberg Norcontrol.

Kongsberg Norcontrol's primary market is merchant shipping, and its systems are installed on more than 3,000 vessels worldwide. The company is also a supplier of maritime training systems and vessel traffic management systems (VTS). Simrad manufactures electronic equipment for the off-shore oil and ocean-science sectors as well as for fishing craft and yachts.

Employing some 1,600 people, the new company expects to account for more than half of all the Kongsberg group's

business, which also includes defence and aerospace products. The merger strengthens the group's international network, with some 600 Kongsberg Maritime employees working abroad in 20 different countries. Value-added strategic partners include the Hyundai Group in South Korea, as well as Japan's Taiyo Electric and Anritsu.

To best accommodate the evolving marine market, the new company has been organized into four main operating divisions, geared to serve specific markets.

Greek social security fund reserves under tutelage

(ATHENS) - The Greek government's recent decision to introduce an amendment, which obliges social security funds to deposit their reserves with the Bank of Greece and gives the latter the exclusive right to manage these funds, has provoked a furore among social security fund managers and unionists.

The amendment was tabled by national Economy and Finance minister Yiannos Papanтониου, apparently without the prior knowledge of his cabinet colleagues. Labour and Social Security minister Miltiadis Papaioannou ignored the existence of the amendment. Papaioannou immediately expressed his displeasure to Papanтониου for not having informed him.

According to the provisions in the amendment, the social security funds' money will be grouped together in a common fund, managed by the Bank of Greece. The bank can invest these funds in state securities- bonds and treasury bills. The choice of the particular securities

to invest - in is left to the finance ministry.

The Bank of Greece can also set the limit beyond which any withdrawal of money by a specific fund for investment purposes must have the approval of the finance minister and the Bank of Greece's governor.

Opinions are divided as to why the government has chosen to take this measure. Some experts, like Savvas Robolis, a professor at the Panteion University in Athens, claim that the government's aim is to have control of the considerable funds - estimated at over a trillion drachmas - so that they can plug holes in the public deficit.

In such a case, the situation would resemble the period between 1950 and 1990 and the sad example of the crippled seamen's Pension Fund (NAT), when successive governments had forced social security funds to deposit their reserves with the central bank at a near - zero rate, and literally plundered their funds to subsidise their preferred businesses.

The Baltic backs BIMCOM

(LONDON) - Within its initiatives to reduce communications costs for members, the Baltic Exchange has recently negotiated a deal with specialist communications company to shipping industry, BIMCOM.

The arrangement, using the Exchange's block bargaining power, allows all 670 corporate members to make significant savings on the daily telex and e-mail spends. Savings will amount to as much as 30% over BIMCOM'S already competitive tariff.

«The beauty of this deal explains the Baltic chief executive Jim Buckley, «is that all our members will benefit, no matter how much they spend each month. Communications are the life blood of the shipbroker, and any reduction in this significant overhead will be warmly welcomed by our members». Looking to the future, the arrangements also include reductions in the cost of BIMCOM's x 400 e-mail.

Greek Bank to promote investments in Russia

(ATHENS) - The state-owned Macedonia - Thrace Bank signed a framework agreement with the European Commission, participating in the Jop-Phare-Tacis financial intermediaries network.

Under the framework agreement, Macedonia - Thrace Bank will be promoting investments in the Russian Federation, central and eastern European countries, aimed especially at setting-up joint ventures with EU partners.

Record profits at Royal Dutch/Shell

(LONDON) - Oil giant Royal Dutch/Shell group announced record annual profits of more than 5.2 billion pounds (\$ 8.5 billion), sending its shares surging in both London and Amsterdam. Earnings from oil and gas, boosted by higher oil prices and increased production, easily outweighed a substantial fall in profits from its chemicals business.

INTERTANKO holds Committee meeting in Tokyo

(OSLO) - The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) held its first Executive Committee meeting of 1997, at the Kaiun Club of Tokyo in late January. This is the first time the Executive Committee has met in Japan in many years, and the event has provided an excellent opportunity for INTERTANKO's senior representatives to meet with the large Japanese tanker shipping community and discuss the key issues impacting tanker owners worldwide.

Highlights of the Executive Committee's visit to Tokyo have been, INTERTANKO's chairman Richard du Moulin's visit to the newly appointed Deputy Director - General of the Japanese Ministry of Transport's Shipping Bureau, Mr. Masazumi Nagamitsu, a meeting with the Tokyo Memorandum of Understanding on Port State control, and a very well attended reception for senior members of the Tokyo tanker community. Mr. du Moulin complimented the Japanese tanker community for renewing their fleet with modern and safe tankers, and for their commitment to the International Safety Management (ISM) code process.

At the reception, Richard du Moulin told the participants how important it was for tanker owners to act in unison to prevent future accidents, which may lead to a proliferation of unworkable and unnecessary regulations, and described some recent initiatives taken by INTERTANKO, as the key industry association representing tanker owners.

Athens on Olympic short-list

(ATHENS) - Olympic officials were overjoyed in Lausanne, Switzerland, as the International Olympic Committee (IOC) included the Greek capital among the five cities, on the final short-list for the 2004 Olympic Games.

«It was a great success for the Greek effort», Greek Deputy Foreign minister George Papandreou told reporters. «From now on, we will make a more systematic effort to be the final choice on September 5». The International Olympic Committee (IOC) will make its final choice then between Athens, Buenos Aires, Cape Town, Rome and Stockholm.

«In the next six months we will repay the confidence they showed in Athens, by strengthening our bid and assuring all IOC members that Athens desires, is able and has the capacity to host the 2004 Games», Athens bidding committee president Yanna Daskalaki - Angelopoulou said in a statement.

The IOC decision is closely watched by stockbrokers, builders and airline chiefs as much as sports fans.

Staging an Olympics can have a major effect on a country's economy, as often new infrastructure has to be built and sponsorship deals, worth millions of dollars, are there to be made. Stock and currency markets can move on the decision.

Polish yards to restructure

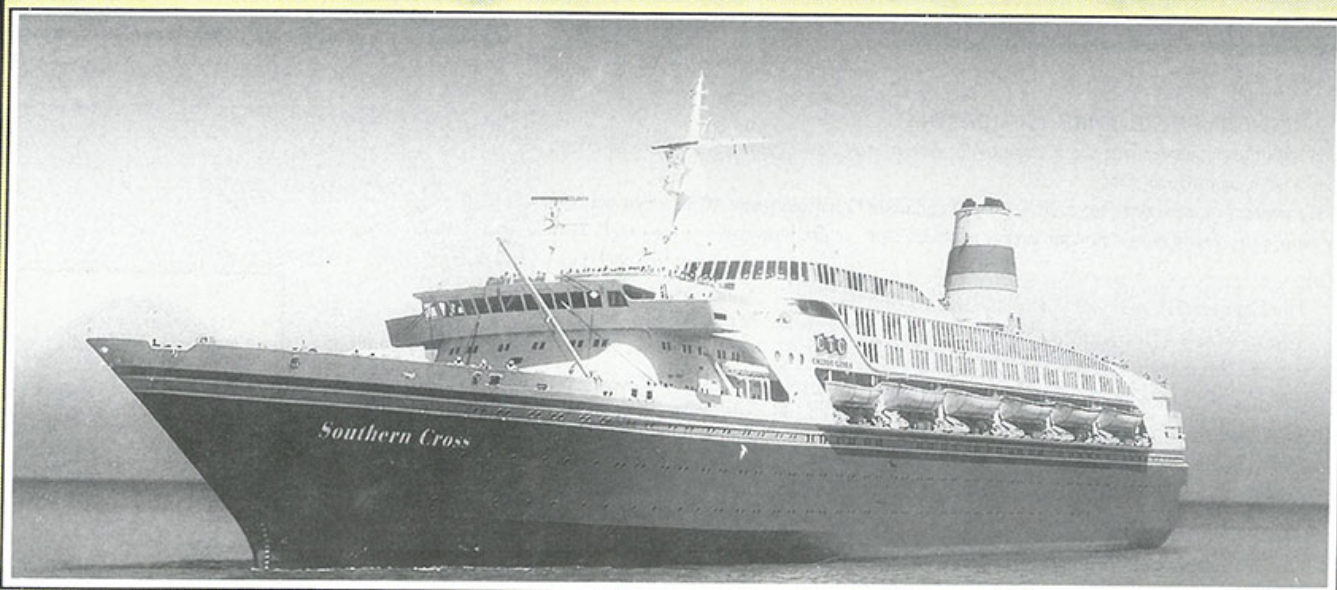
(GRANSK) - Poland's Gdansk Shipyard has begun laying off its last 3.800 workers, within a new national shipbuilding structure initiated by the Polish government.

It is believed, the successful Szczecin shipyard will lead a soon-to-be-created holding company, which will embrace shipbuilding facilities at Gdynia, the H Giegierski engine manufacturer, ships' steel supply, and 14 marine equipment suppliers.

The new organisation, with its low labour costs and integrated supply network, is likely to be announced at the end of March, and is set to become one of the most competitive shipbuilders in the world.

There is said to be a wide political consensus in Poland to back the scheme, whichever government comes to power after the late - 1997 elections.

Flamenco to continue Festival's song of success



Festival Cruises has chosen «Flamenco» as the name of its third cruise ship, which will enter service in the Mediterranean by the start of 1998, and strengthen the company's position as one of the largest suppliers of cruises in the region.

The 17,000 ton vessel was acquired two months ago by Festival, and will sail under her old name of *Southern Cross* until November, when she will be delivered to her new owners. Although in fine condition, a thorough upgrading awaits the ship on arrival to Greece, in order to fine tune her to Festival's specific requirements, a policy which was also applied to the other vessels in the company's fleet.

Under Festival's banner, Flamenco will have capacity for about 800 passengers on a double

occupancy basis and more than 900 berths in total. Joining *The Azur* and *Bolero* in the Mediterranean, the latest addition to the fleet will enable Festival to further enlarge, what is already the widest selection of itineraries, offered by any cruise line in the region.

Festival national sales offices in Austria, the Benelux countries, France, Germany, Greece, Italy, Poland, Scandinavia, Switzerland and the United Kingdom all voted enthusiastically for the name.

Festival Cruises, the first cruise line launched specifically to cater to the requirements of Europeans, also scored another industry «first», when it was independently certified as complying with both ISO 9002 quality assurance standards and the International Safety Management Code requirements.

SABOUNJIAN JEWELLERY

1a, Voukourestiou Str.
105 64 Athens Greece
Telephone: 3234027-8-3239177
Tlx: 223333 KASS GR - Fax: 3227.142



The Monitor

ΑΘΗΝΑ

Υ Π Ο Ψ Η Φ Ι Α



2004

Π Ο Λ Η

ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η αντίστροφη μέτρηση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 άρχισε και η Αθήνα δίνει τη μεγάλη μάχη, με στόχο τη νίκη.

Η επίσκεψη της επιτροπής της ΔΟΕ από τις 24 έως τις 28 Οκτωβρίου στην Αθήνα, σηματοδοτεί την έναρξη της αντίστροφης μέτρησης για την υποψηφιότητα, με απώτερο στόχο τη νίκη στις 5 Σεπτεμβρίου του 1997. Για

ν' ακούσουν οι Έλληνες το πολυπόθητο «the winner is Athens»...

Το πρόγραμμα της Επιτροπής Αξιολόγησης περιλαμβάνει κυρίως την ενημέρωση των μελών της, επί του φακέλου υποψηφιότητας και προβλέπει επίσκεψη στους βασικούς χώρους όπου

Την Επιτροπή Αξιολόγησης της ΔΟΕ αποτελούν οι:

Τόμας Μπαχ (Πρόεδρος), Σιχάρου Ιγκάγια, Χένρι Αντεφόρ, Λίμα Μπέλο, Ντένις Όσβαλντ, Χάιν Βερμπρούγκεν, Ελς Φαν Μπρέντα Βρίσμαν, Μίνγκντε Του, Χούλιο Σέζαρ Μαλιόνε, Κάρολ Αν Λέδερεν, Τσαρλς Μπατλ, Πέτερ Ρόνινγκεν, Όλαφ Μίχολντ, Φρανθίσκο Ελιζάλδε, Περ Μιρό, Ζακλίν Μπαρέ, Λιάν Μιλούζ, Άντερς Ρόνινγκεν, Μαρκ Τιούκμπερι.

θα φιλοξενηθούν τα αθλήματα του Ολυμπιακού προγράμματος. Η Επιτροπή, με επικεφαλής τον Πρόεδρό της Τόμας Μπαχ, θα γίνει δεκτή από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας Κώστα Στεφανόπουλο και τον πρωθυπουργό Κώστα Σημίτη.

Σημειώνεται ότι η Επιτροπή Αξιολόγησης έχει ήδη επισκεφθεί τις συνυποψήφιες πόλεις Αγία Πετρούπολη, Στοκχόλμη, Λιλ, Σεβίλλη, Ρώμη, Κωνσταντινούπολη.

Τα μέλη της Επιτροπής Διεκδίκησης «Αθήνα 2004» και το επιτελείο σύνταξης του φακέλου υποψηφιότητας, έχουν εργασθεί ώστε η Αθήνα να παρουσιάσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την πρότασή της για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Ηρακλείο φίλοι

Η σύγχρονη Ελλάδα και η Αθήνα διεκδικούν τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 με την πεποίθηση ότι θα ανταποκριθούν με απόλυτη επιτυχία στην εμπιστοσύνη των μελών της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής.

Η Επιτροπή Διεκδίκησης «Αθήνα 2004», έχει ήδη κλιμακώσει την εκστρατεία ενημέρωσης για την υποστήριξη της υποψηφιότητας. Στην Αθήνα, σας διαβεβαιώ γι' αυτό, εργαζόμαστε όλοι, Δήμος Αθηναίων, Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων, υφυπουργείο Αθλητισμού και Επιτροπή Διεκδίκησης, με σύμπνοια, πάθος και φαντασία, ώστε η πόλη που διοργάνωσε τους πρώτους Ολυμπιακούς Αγώνες της σύγχρονης εποχής να είναι έτοιμη απέναντι στην ιστορική πρόκληση του 2004.

Εκτός από την ανεπιφύλακτη αποδοχή της πρότασής μας από τον ελληνικό λαό, με συντριπτικά ποσοστά μάλιστα, η Αθήνα διαθέτει ήδη το μεγαλύτερο μέρος των αθλητικών εγκαταστάσεων και εξασφαλίζει τις καλύτερες συνθήκες, οργανωτικές και τεχνικές, για μια διοργάνωση αντάξια της παράδοσης και της σπουδαιότητας των Ολυμπιακών Αγώνων.

Με αυτά τα αισθήματα πιστεύουμε ότι το 2004, εδώ στην Αθήνα, όλοι μας θα μπορέσουμε περήφανοι να υποδεχθούμε τους αθλητές όλου του κόσμου σε μια συνάντηση ξεχωριστή στη διαδρομή του παγκόσμιου Ολυμπιακού ιδεώδους στην ιστορία και στο χρόνο.

Γιάννη Αγγελόπουλου

ΓΙΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ-ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ
Πρόεδρος Επιτροπής Διεκδίκησης «Αθήνα 2004»



Τα μέλη της Επιτροπής Διεκδίκησης Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, που πέτυχαν την πρόκληση της Αθήνας ανάμεσα στις πέντε επικρατέστερες πόλεις, να φιλοξενηθούν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

Από αριστερά προς τα δεξιά:

οι κ.κ. Κ. Λιάσκας, Λ. Παπαδήμος, η Πρόεδρος κ. Γιάννα Αγγελόπουλου - Δασκαλάκη, Α. Ποταμιάνος και Ι. Σγουρός

Η αγορά ξηρού φορτίου

Καθώς ο χειμώνας πλησίαζε στο τέλος του, ήταν φανερό ότι η πρόσφατη σταδιακή πτώση της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου έβαινε προς σταθεροποίηση.

Πιο χαρακτηριστικά, ο δείκτης Κόλπου ΗΠΑ για Ιαπωνία με σιτηρά rapamach που είχε εγγίσει τα \$ 23.50/τ έτεινε στα \$24.00 και ακόμη υψηλότερα για Μάρτιο. Η ζήτηση για φωσφάτα και βωξίτες, όπου είχαν γίνει εμφανείς οι επιπτώσεις από τα σιτηρά, αναμένεται ότι θα οδηγηθούν σε ανάκαμψη.

Πιστεύεται επίσης, ότι η ζήτηση για capsize θα εξελιχθεί σε μάλλον ικανοποιητικά επίπεδα για το αμέσως προσεχές μέλλον.

Είναι επίσης χαρακτηριστικό ότι ο Biffex της 12 Φεβρουαρίου, με άνοδο 9 μονάδων (1434 έναντι 1425) υποδηλώνει το τέλος της συνεχούς πτώσεως της πρόσφατης περιόδου.

Οι παρατηρητές της ναυλαγοράς είναι εν τούτοις επιφυλακτικοί ως προς τις αμέσως προσεχείς εξελίξεις, δεδομένου ότι φορτία όπως, π.χ. η ζάχαρη, δημιουργούν περιορισμένη ζήτηση που πιέζει τους ναύλους, οι άνθρακες όμως φαίνονταν να κινούνται καλύτερα, χωρίς να παρέχουν αφορμή ιδιαίτερου σχολιασμού.

Χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

Χρονοναυλώσεις

150.000 dwt/1995 από Πασσέρο για Ιαπωνία μέσω Βραζιλίας δολ. 17250 / ημέρα

145.000 dwt/1981 από Άπω Ανατολή για Κόντινεντ μέσω Ν. Αφρικής δολ. 11.500 / ημέρα.

72.000 dwt/1996, κυκλικό Άπω Ανατολής, δολ. 11.000 / ημέρα.

68.000 dwt/1987, από Κόντινεντ για Άπω Ανατολή μέσω Κόλπου ΗΠΑ δολ. 13.500/ημέρα

38.000 dwt/1984, από Ινδία για Άπω Ανατολή δολ. 8000 / ημέρα.

18.000 dwt/1984, μίσθωση ενός έτους, δολ. 7.600 ανά ημέρα.

Ναυλώσεις ταξιδιού:

Σιτηρά 52000 τόν. από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία δολ. 24 Φεβρουάριο

Σιτηρά 55000 τόν. από Κόλπο ΗΠΑ για Βέλγιο δολ. 11.0, 10 ημέρες

Άνθρακες 115000 τόν. από Νόρφολκ για Αμβέρσα δολ. 6.25, 6 ημέρες

Μεταλλεύματα 140000 τόν. από Βραζιλία για Κίνα (2 λιμάνια) δολ. 10 κλίμαξ / 3000 τ.

Η αγορά των πετρελαιοφόρων

Προσωρινή (φαινομένη) στροφή της αγοράς προς ανισορροπία προσφοράς - ζήτησης οδήγησε προς οριακή πτώση των επιπέδων ναύλου των βαρέων φορτίων.

Εν τούτοις, παρατηρητές πιστεύουν ότι το φαινόμενο μπορεί να είναι προσωρινό αφού, όπως διαφαίνεται, αριθμός φορτίων σύντομα θα αναζητήσουν ανάλογο μεταφορέα. Μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα:

- Περσικό για Ερυθρά 260.000 τ. WS, 55 Φεβρουάριο
- Περσικό για Ιαπωνία 150.000 τ. WS 64, τέλος Φεβρουαρίου.
- Περσικό για Μεσόγειο ή Κόντινεντ 125000 τ WS 88
- Περσικό για Σιγκαπούρη 80000 τ. WS 136
- Ινδονησία για Κορέα 80000 τ. WS 136
- Καραϊβική για ΗΠΑ (Ατλαντικό) 75000 τ. WS 148
- Μαύρη Θάλασσα για Μεσόγειο 80000 τ. WS 160
- Βόρεια Θάλασσα για ΗΒ/Κόντινεντ 80000 τ WS 105

Ελαφρά πτώση των ναύλων καθαρών φορτίων έθεσε το ερώτημα της πορείας του ειδικού αυτού κλάδου της μεταφοράς πετρελαίου. Ενώ σε πολλές περιοχές η στενότητα φορτίων προμήνουσε αύξηση του διαθέσιμου τοννάζ, στην Καραϊβική η παρεχόμενη εικόνα ήταν εικόνα σταθερότητας μάλλον, με αισιόδοξες άμεσες προοπτικές.

Προβληματική η ηλεκτρονική έκδοση ακτοπλοϊκών εισιτηρίων

Ενώ απομένουν λίγες εβδομάδες μέχρι την έναρξη εφαρμογής του συστήματος της ηλεκτρονικής κράτησης και έκδοσης των εισιτηρίων των ακτοπλοϊκών πλοίων, οι διαχειρίστριες εταιρίες προβάλλουν σοβαρά επιχειρήματα για τα προβλήματα που δημιουργούνται από την υποχρεωτική και ενιαία εφαρμογή του νέου συστήματος. Όπως είναι γνωστό, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει δώσει διορία μέχρι το τέλος Μαρτίου σε όλες τις ναυτιλιακές ακτοπλοϊκές εταιρίες να εφοδιαστούν με υπολογιστές και να εκδίδουν εισιτήρια στα οποία να αναφέροντα τα ονοματεπώνυμα των επιβατών. Το μέτρο στοχεύει στο να περιορισθούν τα φαινόμενα των υπεράριθμων επιβατών στα ακτοπλοϊκά πλοία.

Σύμφωνα με πληροφορίες, οι περισσότερες εταιρίες έχουν εγκαταστήσει την απαραίτητη υποδομή, πλην τριών εταιριών που ακόμα δεν έχουν προχωρήσει στην υλοποίηση του νέου μέτρου.

Μιλώντας για το θέμα αυτό προς τον ΕΠΕΝΔΥΤΗ, ο εφοπλιστής Λουκάς Νομικός υπογράμμισε ότι βάσει σχεδίου Οδηγίας της Ε.Ε. πρέπει τα πλοία μετά τον απόπλου να εμφανίζουν πλήρη κατάσταση με το ονοματεπώνυμο των επιβαινόντων και σχολιάζει: «Η Ε.Ε. δεν υποδεικνύει όμως τον τρόπο, ούτε καν αν πρέπει να είναι μηχανογραφι-

κός, ή χειρόγραφος. Αν από την αρχή περιγραφόταν ο στόχος αντί να περιγράφεται το σύστημα θα μπορούσε με πολύ χαμηλότερο κόστος να επιτευχθεί ο στόχος και το σύστημα να είναι προσαρμοσμένο στις ανάγκες της κάθε γραμμής, υποστηρίζει ο κ. Νομικός.

Παράλληλα ο Λουκάς Νομικός τονίζει ότι ο στόχος του ΥΕΝ συνοψίζεται σε τέσσερα σημεία: Στην εξυπηρέτηση του επιβάτη, στην εξάλειψη των υπεραρίθμων, στην είσπραξη των υπέρ τρίτων κρατήσεων - ΝΑΤ, ΟΛΠ και ΦΑΠ - και στη συμμόρφωση με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία. Και προσθέτει: «Όσον αφορά τους υπεράριθμους και την εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία, καμία μηχανογράφηση από μόνη της δεν μπορεί να αντιμετωπίσει το πρόβλημα, παρά μόνο με την ύπαρξη της αναγκαίας υποδομής».

Ο Λουκάς Νομικός αναλύοντας τον προβληματισμό του, υπογραμμίζει ότι για την εισαγωγή του boarding card η πλοιοκτησία είναι θετικά προσκείμενη, γιατί διασφαλίζει τη μικρή θεωρητική περίπτωση της μη ανακύκλωσης των εισι-

τηρίων. Και συνεχίζει: «Το boarding card είναι η βάση για την καταγραφή του ονοματεπώνυμου. Ως βάση, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί το εκδιδόμενο εισιτήριο, γιατί απλούστατα ο επιβάτης, είτε μπορεί να μην ταξιδεύει, είτε να δώσει το εισιτήριο σε κάποιο άλλο άτομο. Για να λειτουργήσει το σύστημα σωστά πρέπει να υπάρχει ελεγχόμενη είσοδος και έξοδος στα λιμάνια, δηλαδή να φτιαχτούν τα ανάλογα terminals. Βέβαια, η λιμενική υποδομή σήμερα στην Ελλάδα είναι πάρα πολύ κακή. Υπάρχουν λιμάνια τα οποία είναι προβλήτες και άλλα τα οποία έχουν τη μορφή βράχου, που ίσα - ίσα χωράει ο καταπέλτης. Άρα, θα πρέπει πρώτα να φτιαχτεί η υποδομή και μετά να φτιαχτεί ένα τέτοιο σύστημα».

Ο Λουκάς Νομικός κατέληξε λέγοντας ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ομιλεί για εξυπηρέτηση πελατών, ξεχνώντας ότι η εξυπηρέτηση του ταξιδιώτη αρχίζει από το λιμάνι, και δεν είναι δυνατόν την έλλειψη υποδομής των λιμένων να καλείται η πλοιοκτησία να την αναπληρώσει, επωμιζόμενη δυσβάστακτες δαπάνες.

Νέο προεδρείο της ΕΕΕΠ

Νέο προεδρείο εξελέγη στην Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ) κατά τη γενική συνέλευση των μελών της που πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά στις 30 Ιανουαρίου.

Πρόεδρος επανεξελέγη ο Ανδρέας Ποταμιάνος, αντιπρόεδρος έγινε ο Γεράσιμος Στρίντζης και γενικός γραμματέας ο Αλέξανδρος Παναγόπουλος. Ταμίας τοποθετήθηκε ο Ελευθέριος Τσάφος και μέλη του νέου διοικητικού συμβουλίου

αναδείχθηκαν οι Αλέξανδρος Κιοσέογλου, Μάρκος Φόρος, Μιχάλης Λάμπρου, Διονύσιος Χαροκόπος και Φραγκίσκος Φραγκουδάκης.

Επίσης αναπληρωματικά μέλη εξελέγησαν οι Ζωή Ρίγγα, Δημήτριος Ηλιάδης και Γεώργιος Γιαννάτος.

Κατά τη γενική συνέλευση της Ένωσης συζητήθηκαν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά - οχηματαγωγά διεθνών πλόων,

και τέθηκε με ιδιαίτερη έμφαση το θέμα της ανταγωνιστικότητας των υπό ελληνική σημαία επιβατηγών πλοίων.

Τα μέλη της ΕΕΠ διαπίστωσαν ότι το οξύ αυτό πρόβλημα, αν δεν γίνει έγκαιρα κατανοητό, τόσο από την Πολιτεία όσο και από τη ναυτεργασία, και δεν ληφθούν τα αναγκαία μέτρα, θέτει σε άμεσο και ορατό πλέον κίνδυνο, την ύπαρξη του ελληνικού επιβατηγού πλοίου

Δηλώσεις

του YEN

στη Βουλή περί Ναυτιλίας

ΤΗΝ πρόθεση της κυβέρνησης Σημίτη, να ανταποκριθεί στις ανάγκες της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, όπως αυτές καθορίζο-

νται από τον διεθνή χαρακτήρα της και τη δυναμικότητα της εξέφρασε ο **υπουργός Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης**, με στόχο να εξασφαλιστεί η απαραίτητη ανταγωνιστικότητα.

Ειδικότερα ο κ. Σουμάκης απαντώντας σε ερώτηση βουλευτών, **για πρώτη φορά**, δήλωσε ότι η Πολιτεία αναγνωρίζει πλέον και μετά από συνεχείς παρεμβάσεις κορυφαίων ναυτιλιακών παραγόντων, την αναγκαιότητα λήψης μέτρων, τα οποία ωστόσο δεν προσδιορίζει χρονικά.

«Η κυβέρνηση, είπε χαρακτηριστικά ο κ. Σουμάκης, είναι αποφασισμένη όχι μόνο να διατηρήσει το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και να το ενισχύσει, εφόσον το απαιτήσουν οι διεθνείς εξελίξεις εκτιμώντας ότι αυτός είναι ο μόνος τρόπος να διατηρηθεί η συνεχής ανοδική πορεία της».

Όσον αφορά την πολιτική που ακολουθεί το YEN στη στελέχωση των ελληνικών εμπορικών πλοίων, ο υπουργός Ναυτιλίας τονίζει **ότι στόχος του υπουργείου είναι να εξασφαλιστούν αφενός μεν τα επίπεδα ασφαλείας, όπως αυτά καθορίζονται από εξειδικευμένους διεθνείς οργανισμούς, αφετέρου δε η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών.**

Διευκρινίζεται όμως ότι, παράλληλα με την πολιτική αυτή πρέπει να διασφαλίζεται η ανταγωνιστικότητα του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου, σημείωσε ο υπουργός Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με πληροφορίες των «Ν.Χ.», το YEN εκτιμά ότι οποιαδήποτε αύξηση των επιπέδων επάνδρωσης των Ελληνικών πλοίων θα λειτουργήσει αρνητικά στην προσπάθεια που καταβάλλεται για προσέλκυση και παραμονή των πλοίων στα



Ελληνικά νηολόγια.

«Εύκολα γίνεται αντιληπτό, δήλωσε ο κ. Σουμάκης, ότι η πολιτική αυτή αποσκοπεί τόσο στην αύξηση των θέσεων εργασίας, όσο και στην αύξηση των εσόδων του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, καθώς επίσης και των λοιπών προσόδων από τη ναυτιλία».

Ωστόσο ο κ. Σουμάκης ανέφερε ότι «σε όσες περιπτώσεις κριθεί σκόπιμη η επανεξέταση των διατάξεων σχετικά με τον καθορισμό των οργανικών συνθέσεων, θα ζητηθούν και θα ληφθούν υπόψη οι απόψεις των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων ναυτικών και πλοιοκτητών».

Νέα διοίκηση στο Σωματείο Ναυλομεσιτών

Με την επανεκλογή του Νίκου Πενθερουδάκη στη θέση του προέδρου του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων (Σ.Μ.Ν.Σ.), ολοκληρώθηκαν στα τέλη Φεβρουαρίου οι αρχαιρεσίες του σωματείου και συγκροτήθηκε το νέο διοικητικό συμβούλιο ως εξής:

Ανδρ. Γεωργιάδης - αντιπρόεδρος, Θωμάς Παγώνης - Γεν. Γραμματέας, Καίτη Μαντάκου - Ταμίας, και μέλη οι κ.κ. Λαμπ. Αντωνιάδης - Παναγ. Δασκαλάκης και Κούλης Θεοδωρακάκος.

Τα μητρώα των ναυτικών

Προχωρεί η μηχανοργάνωση των μητρώων των ναυτικών και από τα πρώτα στοιχεία προκύπτει ότι από το 1912 μέχρι το 1996 έχουν εκδοθεί 681.888 φυλλάδια. Οι 242.000 κάτοχοι είναι πάνω από 65 χρονών, 108.000 ναυτικά φυλλάδια παραμένουν σε αχρηστεία, ενώ 110.000 κάτοχοι δεν έχουν καθόλου ναυτική υπηρεσία μετά το 1985.

Η μηχανοργάνωση θα δείξει τον αριθμό των ναυτικών που δεν ζουν πλέον και ποιοί έχουν βγει στη σύνταξη ώστε να διαγραφούν από τα μητρώα.

Διαφωνία Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας με Σουμάκη για τις ηλεκτρονικές κρατήσεις θέσεων

Το πρόγραμμα ηλεκτρονικής κράτησης και έκδοσης εισιτηρίων πλησιάζει στην ημερομηνία εφαρμογής του. Το Προεδρικό Διάταγμα έχει ορίσει την 31 Μαρτίου 1997 ως καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής του, όμως οι αντιδράσεις από την πλευρά των εφοπλιστών είναι πολλές.

Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας δηλώνει ότι το πρόγραμμα δεν γίνεται να εφαρμοστεί, ενώ ο ΥΕΝ κ. Σουμάκης τονίζει ότι θα εφαρμοσθεί με κάθε μέσο.

Παραθέτουμε τα βασικά επιχειρήματα των δύο πλευρών χωρίς το παρακάτω κείμενο να αποτελεί διάλογο:

Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας: Η προθεσμία που έχει δώσει το Προεδρικό Διάταγμα για την εφαρμογή του προγράμματος δεν γίνεται να τηρηθεί.

Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας:

Το πρόγραμμα αυτό δεν είναι τίποτα το καινούργιο. Οι εφοπλιστές έχουν πάρει παράταση/χρόνο και η όλη προετοιμασία έχει φθάσει τα δύο χρόνια. Άρα δεν υπάρχει δικαιολογία.

ΕΕΑ: Οι κεντρικοί πράκτορες στα νησιά θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα με τα ηλεκτρονικά κυκλώματα επικοινωνίας.

ΥΕΝ: Ας ξεκινήσουμε και θα αντιμετωπίσουμε στην πράξη τα τυχόν προβλήματα που θα παρουσιαστούν, γνωρίζοντας ότι δεν γίνεται να φθάσουμε στο τέλειο αμέσως.

ΕΕΑ: Οι επιβάτες θα ταλαιπωρηθούν, καθώς δεν υπάρχουν σωστές εγκαταστάσεις στα λιμάνια για τον έλεγχό τους.

ΥΕΝ: Σε περίπτωση ταλαιπωρίας οι επιβάτες τα βάζουν πάντα με την κυβέρνηση. Είμαι έτοιμος να αναλάβω το πολιτικό κόστος της ταλαιπωρίας τους, αν υπάρξει τέτοια.

Ο ΥΕΝ κ. Σουμάκης πιστεύει ότι σε καμία άλλη χώρα δεν επικρατεί τέτοια ανοργανωσιά και κάποτε πρέπει όλοι να παίρνουν εγκαίρως τα εισιτήρια τους ώστε να μην παρατηρούνται υπεράριθμοι στα πλοία και παγκάκια έξω από αυτά.

Οι Χιώτες τίμησαν έναν εξέχοντα Έλληνα εφοπλιστή και πατριώτη



Η Χιακή Αδελφότης Αττικοβοιωτίας «Ο Κοραΐς» τίμησε πρόσφατα τον εξέχοντα Έλληνα εφοπλιστή Γιώργο Π. Λιβανό για την πολύπλευρη και ουσιαστική προσφορά του στην ελληνική εμπορική ναυτιλία και στην Ελλάδα.

Κατά την εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε σε ξενοδοχείο της Κηφισιάς, παρουσία του ΥΕΝ κ. Στ. Σουμάκη, ο πρόεδρος της Χιακής Αδελφότητας Νικόλαος Σωτ. Χαλκιάς ενεχείρισε στον κ. Λιβανό Χρυσό Μετάλλιο, καθώς και τιμητικό δίπλωμα και τον αποκάλεσε «Πρίγκιπα της ναυτιλίας των Ελλήνων και πολίτη του κόσμου».

Όσοι στη διάρκεια της πορείας τους, στο ναυτιλιακό στίβο, είχαν την ευκαιρία και συνάμα την τύχη να συνεργασθούν με τον κ. Λιβανό ήταν παρόντες στην εκδήλωση, όπως ο καπετάν Κώστας Φράγκος, ο γεν. γραμματέας της αδελφότητας Γεώργιος Επιτροπάκης, ο επίτιμος πρόεδρος του «Κοραΐ» Νέας Υόρκης Τάκης Τσεβός και ο ναύαρχος Λ.Σ. ε.α. Μανώλης Πελοννήσιος, ο οποίος ως ναυτικός είχε υπηρετήσει στο πλοίο «Άγιος Γεώργιος» του κ. Λιβανού.

Στη συγκινητική αυτή εκδήλωση παρέστησαν επίσης οι γνωστοί Έλληνες εφοπλιστές Παναγ. Τσάκος, Παναγ. Στραβελάκης, Γιώργ. Μ. Πατέρας, Κώστας Στραβελάκης και Νικόλ. Φράγκος, καθώς επίσης και οι βουλευτές της Χίου, Θανάσης Βαρίνος και Γιώργος Μισαηλίδης.

Έπαινος της Ακαδημίας Αθηνών στην Χρυσάνθη Λαιμού

Το κοινωνικό, φιλανθρωπικό και πολιτιστικό έργο της κ. Χρυσάνθης Παναγιώτου Λαιμού τιμήθηκε από την Ακαδημία Αθηνών, σε μία ιδιαίτερα συγκινητική τελετή κατά την πανηγυρική συνεδρία της 30ης Δεκεμβρίου 1996.

Στην κυρία Χρυσάνθη Λαιμού, της οποίας η κοινωνική και φιλανθρωπική δράση είναι γνωστή διεθνώς, απονεμήθηκε έπαινος της Ακαδημίας μετά σύμφωνη γνώμη της Τάξεως των Ηθικών και Πολιτιστικών Επιστημών. Συγκεκριμένα στο σκεπτικό της Ακαδημίας αναφέρεται χαρακτηριστικά:

«Η κ. Λαιμού είναι μέλος της Ελληνικής παροικίας του Λονδίνου, με πολύπλευρη προσφορά στα κοινά και τον απόδημο ελληνισμό. Στις δραστηριότητές της περιλαμβάνεται η δημιουργία στο εξωτερικό ορισμένων ιδρυμάτων κοινωνικής αλληλεγγύης και φιλανθρωπίας για τον απόδημο ελληνισμό. Πέραν τούτου, είναι δωρήτρια ενός διαμερίσματος στο Λονδίνο, το οποίο αποτελεί πυρήνα φιλανθρωπικών προγραμμάτων, έχει ενεργό δράση σε Βρετανικές φιλανθρωπικές εκδηλώσεις και οικονομική συνεισφορά για την μετάκληση και παρουσίαση Ελλήνων καλλιτεχνών στο Λονδίνο».



Στη φωτογραφία, ο πρόεδρος της Ακαδημίας Αθηνών Γιάγκος Πεσματζόγλου, παραδίδει στην Χρυσάνθη Λαιμού την αναμνηστική περγαμηνή.

Τέλος στα αφορολόγητα καύσιμα των αλιευτικών

Με κοινή απόφαση των εταιριών εμπορίας καυσίμων σταμάτησαν από 1 Φεβρουαρίου οι παραδόσεις αφορολόγητων καυσίμων σε αλιευτικά σκάφη. Συγκεκριμένα, οι εταιρίες αποφάσισαν να σταματήσουν να δέχονται τελωνειακές βεβαιώσεις παραδόσεων καυσίμων, με βάση τις οποίες γίνεται ο συμψηφισμός των φόρων, πράγμα που σημαίνει ότι οι ψαράδες, αλλά και οι ιδιοκτήτες επαγγελματικών τουριστικών σκαφών θα πληρώνουν το πετρέλαιο στη λιανική τιμή που ισχύει στα πρατήρια.

Είναι η τέταρτη φορά που οι εταιρίες εμπορίας καυσίμων στέλνουν «τελεσίγραφο» στην κυβέρνηση

ση, και συγκεκριμένα στο υπουργείο Οικονομικών, να αλλάξουν οι διαδικασίες διακίνησης του πετρελαίου αλιείας επειδή, όπως επισημαίνουν, με το σύστημα που ισχύει σήμερα γίνεται όργιο λαθρεμπορίου και κατηγορούνται οι εταιρίες οι οποίες όμως, όπως υποστηρίζουν, δεν εμπλέκονται σε τέτοιες πράξεις.

Σημειώνεται ότι λίγο πριν από τις εκλογές του Σεπτεμβρίου, είχε καταρτιστεί νομοσχέδιο με ρυθμίσεις για τον περιορισμό του λαθρεμπορίου στα καύσιμα, το οποίο όμως δεν κατατέθηκε στη Βουλή και αγνοείται η τύχη του...

Το νομοσχέδιο προέβλεπε ότι οι μεταπωλητές καυσίμων (που παρεμ-

βάλλονται μεταξύ εταιριών και τελικού καταναλωτή) θα μπορούν να συνεργάζονται με μία μόνο εταιρία καυσίμων, θα εμπορεύονται μόνο ντίζελ ναυτιλίας και μαζούτ, δεν θα μπορούν να χρησιμοποιούν εγκαταστάσεις αποθήκευσης, καθώς και ότι η τελική πώληση θα γίνεται μόνο πάνω στα πλοία.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του υπουργείου Οικονομικών, το 85% των κρουσμάτων λαθρεμπορίας που αποκαλύφθηκαν αφορά καύσιμα ναυτιλίας, που διοχετεύθηκαν στην εσωτερική αγορά, το 13% είναι χρήση πετρελαίου θέρμανσης αντί για κίνησης και το 2% διάφορες άλλες περιπτώσεις.

Αύξηση των εισιτηρίων ακτοπλοΐας περί τα 8%

Περίπου κατά 8% αναμένεται να είναι τελικά η αύξηση στο ναύλους μεταφοράς προσώπων και οχημάτων για τα πλοία της ακτοπλοΐας.

Στην πρόσφατη συνάντηση του υπουργού Ναυτιλίας και των εκπροσώπων της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας διαπιστώθηκε προσέγγιση απόψεων για το θέμα και οι ακτοπλόοι υπέβαλαν έγγραφο αίτημα για τη θέσπιση αύξησης του ύψους που προαναφέρθηκε.

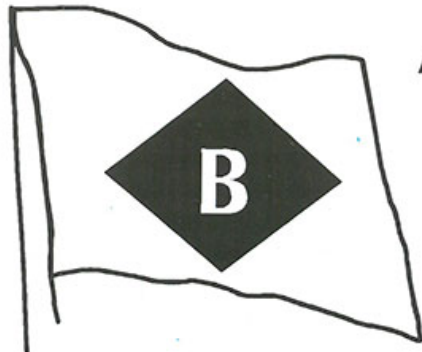
Με επιφυλάξεις αντιμετώπισαν οι ακτοπλόοι την πρόθεση του ΥΕΝ να καθιερώσει ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων. Στην συνάντηση με τον κ. Σουμάκη εξετάστηκε το περιεχόμενο του σχεδίου προεδρικού διατάγματος, το οποίο έγινε καταρχάς αποδεκτό, εκφράστηκαν όμως ενστάσεις για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής του.

Όπως δήλωσε ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Παντελής Σφηνιάς ήδη οι μεγάλες

εταιρείες εφαρμόζουν ανάλογο σύστημα και καλύπτουν κατά 90% τις ανάγκες του επιβατηγού κοινού.

Χρειάζεται πολύ δουλειά για να εφαρμοστεί το σύστημα ως τις 30 Μαρτίου, όπως προβλέπει το διάταγμα, επισήμανε ο κ. Σφηνιάς, και σημείωσε ότι δεν αποτελεί πανάκεια η εγκατάστασή του, καθώς το λιμάνι χρήζει ειδικών έργων υποδομής όπως περίφραξη του λιμανιού όπως και εγκαταστάσεις για το check-in.

Η Ένωση Ακτοπλοΐας αντιμετωπίζει θετικά το θέμα ως μέσο για την αποτροπή του φαινομένου των υπεραριθμών εκφράζει όμως αντιρρήσεις όσο αφορά στα νησιά των Κυκλάδων, λόγω του υψηλού κόστους εφαρμογής του συστήματος. Πρόβλημα παρουσιάζουν και τα νησιά του Αργοσαρωνικού, όπου ο μεγάλος αριθμός επιβατών τους θερινούς μήνες εκτιμάται ότι θα καταστήσει ανεφάρμοστο το σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων.



ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΦΟΡΤΩΤΗΡΕΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ
ΜΕΧΡΙ 85 Τ.ΩΣ ΚΑΙ ΨΥΚΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

PRODROMOS LINES S.A.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ / ΑΝ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΒΟΡ. ΕΥΡΩΠΗΣ / ΙΣΠΑΝΙΑΣ - ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 4293.846 - 852

TELEX 212595 PROD GR

212426 ELCA GR

Στον Πειραιά τα κορυφαία στελέχη του Ιταλικού Νηογνώμονα

Τον Πειραιά διάλεξαν για να συναντηθούν λίγο πριν κλείσει το 1996, τα κορυφαία στελέχη του Ιταλικού Νηογνώμονα με τα μέλη της Ελληνικής Επιτροπής.

Τη συνεδρίαση προλόγισε ο πρόεδρος της ελληνικής επιτροπής κ. Δημήτρης Γ. Πατέρας και παρευρέθηκαν: οι Giuliano Pattofatto τεχνικός διευθυντής, Giuseppe Rollo διευθυντής επιχειρηματικής ανάπτυξης, Gianfranco Damilano διευθυντής δημοσίων σχέσεων και Massimo Musar διευθυντής του γραφείου του Ιταλικού Νηογνώμονα στον Πειραιά.

Με την ευκαιρία της συνάντησης, η Επιτροπή ενέκρινε διεύρυνση των μελών της με τη συμμετοχή ενός αντιπροσώπου από τις εξής

ενημέρωσε τα μέλη για την πορεία διεθνοποίησης του Νηογνώμονα, η οποία διεξάγεται με θετικά αποτελέσματα, καθώς υψηλό ποσοστό υπό ξένη σημαία πλοίων πιστοποιήθηκαν από τον Νηογνώμονα, ενώ νέα γραφεία άνοιξαν σε πολλά μέρη του κόσμου, συστάθηκε Βρετανική Επιτροπή και υπογράφηκε συμφωνία με του Ην. Βασιλείου MSA.

Μία ακόμη πρωτοβουλία του Ιταλικού Νηογνώμονα αποτελεί και η δημιουργία τμήματος Port State Control με σκοπό τη μελέτη των αποτελεσμάτων από τις επιθεωρήσεις των λιμενικών Αρχών σ' όλο τον κόσμο.

Εν συνεχεία, ο κ. Rollo επικέντρωσε την αναφορά του στις νέες υπηρε-

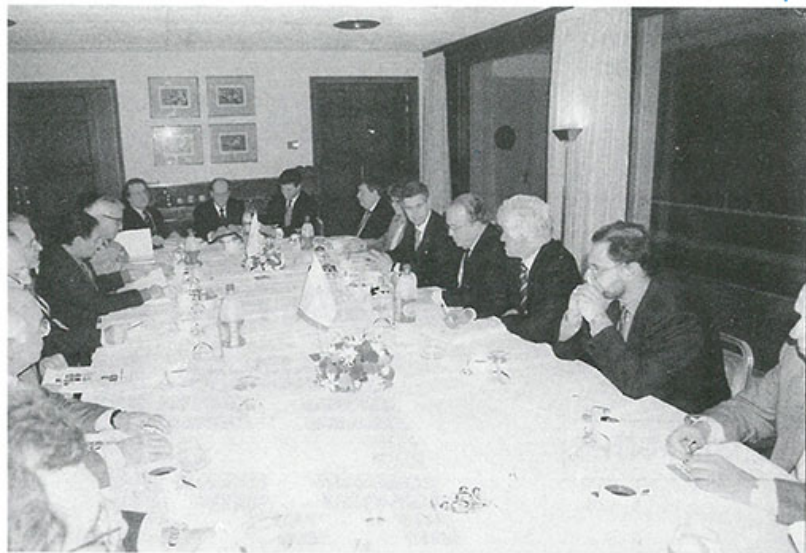


Οι στενοί συνεργάτες του Αριστοτέλη Ωνάση και εκτελεστές της διαθήκης του, τιμήθηκαν πρόσφατα με ειδική πλακέτα από την Ένωση Σμυρναίων στη Γιορτή της Βασιλόπιττας του συλλόγου, στο «Χίλτον». Ο πρόεδρος του Δ.Σ. του Ωνασείου κ. Στέλιος Παπαδημητρίου, πλαισιωμένος από τους αντιπροέδρους κ. Παύλο Ιωαννίδη, Απόστολο Ζαμπέλα (δεξιά) και κ. Θεόδωρο Γαβριηλίδη (αριστερά) κάτω από τα πορτρέτα του Ωνάση και των παιδιών του.

Πιστοποιητικό ποιότητας του DNV στην Elvictor

Η εταιρία Elvictor, μέλος των γκρουπ των επιχειρήσεων του κ. Γαλανάκη, που δραστηριοποιείται στον χώρο του Crew Management από το 1977, απέκτησε πιστοποιητικό ποιότητας για Manning Services από το Det Norske Veritas.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ELVICTOR είναι η πρώτη και μόνη εταιρία που έλαβε την πιστοποίηση τον Οκτώβριο του 1996, αποδεικνύοντας την αφοσίωσή της στην ποιότητα και στη συνεχή αναζήτηση μεθόδων για παροχή υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών, τέτοιες που να την συντηρούν στις πρώτες θέσεις στον κλάδο του crew manning & management services.



εταιρίες: Banco Ambroveneto και Ocean Bridge Investments, ιδιοκτήτες των fast ferries που κατασκευάζονται από την Fincantieri.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης ο κ. Pattofatto

οις του Νηογνώμονα για την πιστοποίηση των εταιριών και προϊόντων κατά ISO, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στο διακριτικό γνώρισμα CE σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία.

Οι μεταθέσεις στο Λιμενικό

Τέρμα στις εξυπηρετήσεις, κατά τις μεταθέσεις των λιμενικών, σκοπεύει ναβάλει ο ΥΕΝ κ. Σουμάκης και δήλωσε ότι το ΥΕΝ θα υιοθετήσει το σύστημα μεταθέσεων της αστυνομίας και της πυροσβεστικής για να απαλλαγεί από τα τηλέφωνα βουλευτών και δημάρχων που θέλουν να εξυπηρετήσουν δικά τους πρόσωπα.

Οι αλλαγές στο Λιμενικό Σώμα δεν τελειώνουν εδώ. Το φαινόμενο της συχνής εισβολής λαθρομεταναστών, αναγκάζει τον κ. Σουμάκη να ζητήσει την τοποθέτηση λιμενικών που περισσεύουν σε άλλα φυλάκια, σε περιοχές που έχουν ανάγκη, ώστε να κλείσουν οι δίοδοι των λαθρομεταναστών.

Για αποτελεσματικότερη επέμβαση του ΥΕΝ

Την αναβάθμιση του θαλάμου Επιχειρήσεων επιχειρεί το ΥΕΝ μετά το τραγικό ναυάγιο του «Δύστος» και τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν στην έρευνα και διάσωση του πληρώματος.

Στις πρώτες αλλαγές περιλαμβάνεται η τοποθέτηση μόνιμων προσώπων με ειδικές γνώσεις και εμπειρία, οι οποίοι θα έχουν την αποκλειστική ευθύνη στην ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για την έρευνα και τη διάσωση.

«Περιθώρια για λάθη ή παραλείψεις από τα στελέχη το θαλάμου επιχειρήσεων δεν είναι επιτρεπτά» δήλωσε ο κ. Σουμάκης, και προειδοποίησε ότι θα είναι πολύ αυστηρός και τα όποια λάθη θα τιμωρούνται με απόφαση.

Η Πολιτεία τίμησε τον Γιάννη Γκούμα



Η Ελληνική Πολιτεία τίμησε το έργο του πρώην προέδρου της Ενώσεως Εφοπλιστών και του απένειμε δίκαια τον Ταξιάρχη του Τάγματος του Φοίνικος.

Στη φωτογραφία ο πρώην αναπληρωτής υπουργός Εξωτερικών Γιώργος Παπανδρέου απονέμει την τιμητική διάκριση στον κ. Γκούμα, κατά τη διάρκεια τελετής στο Υπουργείο των Εξωτερικών

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

Τα ελικόπτερα διάσωσης

Στην τελική ευθεία για την απόκτηση έξι ελικόπτρων έρευνας και διάσωσης, προϋπολογισμού 18 δις δραχμών, φαίνεται να προχωρεί το ΥΕΝ.

Την Τετάρτη 26 Φεβρουαρίου, έγινε η πρώτη συνεδρίαση της Διακομματικής Επιτροπής, στην αίθουσα συσκέψεων του ΥΕΝ υπό την προεδρία του ΥΕΝ κ. Σουμάκη.

Στη συνεδρίαση συμμετείχαν, ο υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας Χρ. Πάχτας, ο υφυπουργός Ανάπτυξης Μ. Χρυσόχοϊδης, ο υφυπουργός Οικονομικών Γ. Δρύς, ο γεν. γραμματέας ΥΕΝ Αθ. Τσουροπλής και ο αρχηγός του Λ.Σ. αντιναύαρχος Περ. Ουσαντζόπουλος, καθώς και εκπρόσωποι των κομμάτων.

Κατά την σύσκεψη συμφωνήθηκε τον διαγωνισμό να τον πραγματοποιήσει το Υπουργείο Ναυτιλίας σε συνεργασία με επιτροπή, που θα συμμετέχουν οι εκπρόσωποι των Υπουργείων Ανάπτυξης και Εθνικής Οικονομίας και Άμυνας.

Η σύνταξη των προδιαγραφών έχει ήδη γίνει από το ΥΕΝ σε συνεννόηση με το υπουργείο Εθνικής Άμυνας, λαμβάνοντας υπόψη και τις παρατηρήσεις που είχαν προκύψει από τον προηγούμενο διαγωνισμό.

Η διακομματική Επιτροπή θα συνέλθει και πάλι στις 17 Μαρτίου, ώστε να εγκριθούν οι τελικές τεχνικές προδιαγραφές και να προχωρήσει η διαδικασία του διαγωνισμού.

Πέντε υπεύθυνοι για το ατύχημα του Ε/Γ - Ο/Γ «Πήγασος»

Στην αμέλεια του πλοίαρχου, του υπάρχου, του ανθυποπλοίαρχου, του Α' μηχανικού και του ηλεκτρολόγου, οφείλεται η πρόσκρουση του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Πήγασος» στη νησίδα Πάτροκλος του Σαρωνικού Κόλπου, στις 26 Οκτωβρίου του 1996.

Αυτό αποφασίστηκε ομόφωνα μετά από την ολοκλήρωση τακτικής ανακρίσεως, που διενεργήθηκε από το Α' Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων, το οποίο με έκθεσή του αναφέρει αναλυτικά τις παραλείψεις των πέντε υπευθύνων.

Συγκεκριμένα, ο πλοίαρχος κ. Ευάγγελος Αντωνόπουλος ευθύνεται γιατί επέτρεπε την χρήση αυτόματου πιλότου σε θαλάσσια περιοχή μεγάλης κυκλοφορίας, όπου απαιτούνται συχνά αλλαγές πορείας, σε αντίθεση με την ισχύουσα ναυτιλιακή οδηγία περί χρήσεως αυτόματου πιλότου. Δεν παρέμεινε στη γέφυρα μέχρι τη στιγμή κατά την οποία το πλοίο θα απομακρύνετο από τη νησίδα Πάτροκλος, πράγμα το οποίο θα έπρεπε να κάνει, λαμβάνοντας υπόψη του το γεγονός ότι ταξίδευε εγγύς των ακτών με αυτόματο πιλότο, είχε στη γέφυρα σχετικά άπειρο αξιωματικό και αποχωρώντας της γέφυρας δεν έδωσε ακριβείς εντολές στον «αξιωματικό φυλακής», για το πού θα τον αναζητήσει σε περίπτωση ανάγκης.

Η ιδιωτικοποίηση των Ναυπηγείων Ελευσίνας

Σε μία ύστατη προσπάθεια να ολοκληρωθεί η αποκρατικοποίηση των Ναυπηγείων Ελευσίνας, τα υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Ανάπτυξης καταβάλουν προσπάθεια να εξευρεθεί κονδύλιο 5,5 δισεκ. δραχμών από τον προϋπολογισμό, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για τη μισθοδοσία των εργαζομένων στα Ναυπηγεία Ελευσίνας, οι οποίοι και θα μεταταγούν προκειμένου να «ελαφρυνθεί» το δεύτερο μεγαλύτερο ναυπηγείο της χώρας.

Αναλυτική σύσκεψη έγινε πρόσφατα στο ΥΠΕΘΟ, με τη συμμετοχή του υπουργού Εθν. Οικονομίας Γιάννου Παπαντωνίου, της υφυπουργού Ανάπτυξης, Άννας Διαμαντοπούλου και υπηρεσιακών παραγόντων. Η άντληση κονδυλίων από τον προϋπολογισμό για τη διευκόλυνση της διαδικασίας ιδιωτικοποιήσεων των προβληματικών, είχε εξελιχθεί σε πρόβλημα αφού, παρά την πρόβλεψη για εκταμίευση, δεν είχε διευκρινισθεί από ποιο ακριβώς λογαριασμό θα «έβγαιναν» τα χρήματα.

Τελικώς, στη διάρκεια της σύσκεψης αποφασίστηκε η «αφαίμαξη» να είναι συλλογική, και τα ενδιαφερόμενα υπουργεία, με τη συμμετοχή και του προϋπολογισμού του υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, να συνεισφέρουν από κοινού στη χρηματοδότηση των εργαζομένων που θα μεταταγούν.

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

(0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ

TELEX: 252171 ILKR

FAX: (0723) 22053

Η εκ παραδόσεως και διαδοχής του γραφείου μας από το 1910 αποκτηθείσα πείρα του ειδικευμένου προσωπικού και διευθύνσεως, εγγυάται την ταχύτητα και οικονομική εξυπηρέτηση των διερχομένων από το λιμένα μας πλοίων καθ' όλο το 24ωρο

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

Για την εξυπηρέτηση πλοίων στο Σουέζ και την Αίγυπτο

Βασικές πληροφορίες για τη Διώρυγα του Σουέζ και τα λιμάνια της Αιγύπτου περιέχει ο οδηγός που εξέδωσε πρόσφατα η εταιρεία «World Marine», η οποία παρέχει ναυτιλιακές υπηρεσίες στην περιοχή από το 1985.

Πρόκειται για στοιχεία σχετικά με την γεωγραφική θέση, τα πιστοποιητικά που απαιτούνται, τους περιορισμούς που ισχύουν στην περιοχή, τα αγκυροβόλια και άλλες πληροφορίες.

Δεδομένης της συχνής αλλαγής των στοιχείων λόγω εργασιών στη Διώρυγα και τα λιμάνια της Αιγύπτου, οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές μπορούν να ενημερώνονται από τους τοπικούς πράκτορες της World Marine.

Η εταιρεία διατηρεί γραφεία με εξειδικευμένο προσωπικό στο Πόρτ Σάιντ, στο Σουέζ και στην Αλεξάνδρεια και εκδίδει τον «Suez Canal and Egyptian ports Information guide» από το 1985. Η παραπάνω έκδοση είναι η έκτη και διανέμεται δωρεάν.

Η εναπόθεση εφοδίων

Την τροποποίηση και την κωδικοποίηση της απόφασης του υπουργείου Οικονομικών, που αφορά στους όρους και τις διατυπώσεις εναπόθεσης εφοδίων και εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών, προτίθεται να προτείνει στον υφυπουργό Οικονομικών Γιώργο Δρυ η διοίκηση του Πανελληνίου Συλλόγου Εφοδιαστών Πλοίων.

Όπως αναφέρει ο Σύλλογος σε σημείωμα της διοίκησης προς τα μέλη της, είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι η απόφαση αυτή δεν ανταποκρίνεται πλέον στις σοβαρές εξελίξεις που σημειώθηκαν κατά τη 12ετή εφαρμογή της απόφασης, όπως είναι η εφαρμογή του Κοινοτικού Τελωνιακού Κώδικα και η διαδικασία σύγκλισης των οικονομιών των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επιδίωξη της διοίκησης του Συλλόγου Εφοδιαστών είναι να περιοριστεί στο ελάχιστο το εφαρμοζόμενο γραφειοκρατικό σύστημα, με την εφαρμογή σύγχρονων μέσων και μεθόδων, ώστε να μη δημιουργούνται, όπως αναφέρει χαρακτηριστικά, δυσκολίες και εμπόδια που δυσχεραίνουν τις εφοδιαστικές εργασίες, ενώ παράλληλα θα διασφαλίζονται και θα προστατεύονται απολύτως τα φορολογικά έσοδα του Δημοσίου, με τη λήψη προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων, που όμως δεν θα ανατρέπουν το βασικό στόχο, τη μέγιστη δυνατή ανάπτυξη των εφοδιασμών.

Η Στρίνζης Λάινς επώλησε το «Δήλος»

Σύμφωνα με έγκυρες πληροφορίες, αντί Δολ. ΗΠΑ 800.000 επωλήθη το επιβατηγό - οχηματαγωγό πλοίο «Δήλος», σε συμφέροντα Άπω Ανατολής, από την εταιρεία «Strintzis Lines».

Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση της εταιρίας, το πλοίο πουλήθηκε με ικανοποιητικό κέρδος από την αξία αποτίμησης και έχει ήδη παραδοθεί στους νέους ιδιοκτήτες του.

Η εταιρία έχει ήδη ζητήσει από το υπουργείο Ναυτιλίας άδεια να αντικαταστήσει το πλοίο στη γραμμή την οποία εξυπηρετούσε.

Επίσης, η «Strintzis Lines» στο πλαίσιο ανανέωσης του στόλου της έχει ζητήσει δύο ακόμη άδειες σκοπιμότητας δρομολόγησης πλοίων νέας τεχνολογίας σε γραμμές εσωτερικού και αναμένει την σχετική απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας.

Το ΕΛΙΝΤ βραβεύει φοιτητές του ΕΜΠ

Απονομή χρηματικών βραβείων και επαίνων, για την καλύτερη διπλωματική εργασία σε φοιτητές του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και για την καλύτερη πτυχιακή εργασία σε σπουδαστές των ΤΕΙ Αθηνών πραγματοποίησε στις 14 Φεβρουαρίου το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ).

Στην τελετή θα απονεμήθηκαν τέσσερα βραβεία εις μνήμη Κων/νου Δόμβρου, τα οποία συνοδεύονται από χρηματικό ποσό δρχ. 50.000 έκαστο, ποσό που προσέφερε ο επίτιμος πρόεδρος της ΕΛΙΝΤ Απόστολος Δόμβρος.

Το ΥΕΝ βράβευσε παιδιά του προσωπικού του υπουργείου

Το Υπουργείο Ναυτιλίας απένειμε χρηματικά βραβεία στα παιδιά του στρατιωτικού και πολιτικού προσωπικού του υπουργείου Ναυτιλίας που άριστευσαν στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα κατά το έτος 1996.

Στην τελετή, που πραγματοποιήθηκε στο ΥΕΝ στις 28 Ιανουαρίου, παρέστη και ο Υπουργός Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, καθώς και οι πολιτικές αρχές και η στρατιωτική ηγεσία του Λιμενικού Σώματος.

Προετοιμασία για πλήρη εφαρμογή ISM CODE στο Ευγενίδειο

Διεθνές σεμινάριο, στα πλαίσια της προετοιμασίας για την πλήρη εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (ISM CODE), διοργανώνει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) με τη συνεργασία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στην Αθήνα από 19-21 Μαρτίου 1997.

Σκοπός της διοργάνωσης που θα γίνει στο Ευγενίδειο Ίδρυμα είναι:

- Η ορθή προετοιμασία για την εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης και η πλήρης γνώση των σχετικών διαδικασιών για την έκδοση των πιστοποιητικών.

- Η κατανόηση των επιπτώσεων και νομικών συνεπειών από την εφαρμογή του κώδικα ISM.

- Η κατανόηση του ρόλου του ελέγχου από τις Αρχές της σημαίας και τις Αρχές των Λιμένων.

Το σεμινάριο αυτό θα πραγματοποιηθεί αποκλειστικά στην Αγγλική γλώσσα και απευθύνεται σε ανώτερους διοικητικούς υπαλλήλους των Ναυτιλιακών Αρχών, που θα αναλάβουν την εφαρμογή του κώδικα.

Συμμετέχουν εκπρόσωποι από χώρες - μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, κυβερνητικοί εκπρόσωποι που έχουν επιλεγεί από τη γραμματεία του Οργανισμού και εκπρόσωποι της ελληνικής ναυτιλίας.

Την έναρξή του θα κηρύξει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης και θα αναπτυχθούν ενότητες θεμάτων που αφορούν τον τρόπο έκδοσης και ανανέωσης των εγγράφων συμμόρφωσης και του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης, το σύστημα ελέγχων που προβλέπει ο κώδικας και γενικότερα τα σημεία και στοιχεία του κώδικα που θα πρέπει να γνωρίζουν οι αρχές των κρατών και οι πλοιοκτήτριες εταιρίες.

Η Greenpeace κατά της Motor Oil

Σίκοι ακτιβίστες της διεθνούς οικολογικής οργάνωσης GREENPEACE πραγματοποίησαν πρόσφατα συγκέντρωση διαμαρτυρίας έξω από την είσοδο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, για τη μη επιβολή ποινών παρά την πάροδο έξι μηνών, στη Motor Oil, που κρίνεται ως υπεύθυνη για τη μεγάλη πετρελαιοκηλίδα που προκλήθηκε στις εγκαταστάσεις της στους Αγίους Θεοδώρους.

Οι ακτιβίστες τοποθέτησαν στο πεζοδρόμιο ένα μεταλλικό κλουβί, περιτοιχιζόμενο από βαρέλια με το σήμα της Motor Oil. Μέσα στο

κλουβί «δέθηκαν» με χειροπέδες τρεις από αυτούς για να υπενθυμίσουν στον υπουργό ότι, ενώ η Motor Oil παραμένει ατιμώρητη χωρίς να έχει οριστεί τακτική δικάσιμος, δεκαεπτά ακτιβίστες που είχαν πάρει μέρος στην συμβολική κατάληψη μιας «νηοίδας» φορτοεκφόρτωσης στα διύλιστήρια της εν λόγω εταιρίας στους Αγίους Θεοδώρους, οδηγούνται στο εδώλιο.

Η Greenpeace, διαμαρτύρεται και για την ευρεία και ανεξέλεγκτη χρήση χημικών διασκορπιστικών ουσιών στην επιχείρηση καταπολέμησης της πετρελαιοκηλίδας. (Μέ-

χρι σήμερα δεν έχει ανακοινωθεί επίσημα η ποσότητα που χρησιμοποιήθηκε).

Αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με στοιχεία της οργάνωσης τα εγκεκριμένα χημικά διασκορπιστικά στην Ελλάδα είναι 61, όταν στην Ισπανία ο κατάλογος περιλαμβάνει μόνο 3, ενώ στη Γαλλία και στο Ισραήλ 9. Τα περισσότερα δε από αυτά θεωρούνται ήδη ξεπερασμένα και ιδιαίτερος τοξικά για το θαλάσσιο οικοσύστημα και γι' αυτό άλλωστε έχουν απαγορευτεί σε άλλες χώρες.

Επανεξελέγη ο κ. Π. Σφηνιάς

Στις 4 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε η ετήσια τακτική Γενική Συνέλευση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, κατά την οποία έγινε απολογισμός του έργου του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης κατά το 1996, όπως προβλέπει το Καταστατικό της Ένωσης.

Λόγω λήξης της διετούς θητείας του διοικητικού συμβουλίου, έγιναν αρχαιρεσίες και το νέο συμβούλιο συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Παντελής Σφηνιάς, *πρόεδρος*
Δημήτρης Νομικός και Γεώργιος Γούτος, *αντιπροέδροι*
Ιωάννης Λεφάκης, *γεν. γραμματέας*
Αντώνης Αγαπητός, *αναπλ. γεν. γραμματέας*
Κων/νος Αρχοντάκης, *ταμίας*
Ιωάννης Χαλκιαδάκης, *σύμβουλος δημ. σχέσεων*
Επαμεινώνδας Σολούνιας, Γεώργιος Βεντούρης,
Σταύρος Μαυρογιάννης, Νικόλαος Βικάτος, *μέλη*

Το νέο συμβούλιο της Ένωσης των Ακτοπλοίων ανέλαβε επίσημα καθήκοντα από 1 Μαρτίου 1997

Προσφορά στη διατήρηση της ναυτικής μας παράδοσης

Ο Προικονησιακός Σύνδεσμος που ιδρύθηκε το 1934 και μέλη του είναι πρόσφυγες από τα Προικονησία (Μαρμαράς) της Προποντίδας, ναυπηγεί ένα παραδοσιακό ξύλινο αλιευτικό σκάφος της Προποντίδας, που έχει ολοσχερώς εξαφανιστεί, την ΣΑΝΤΑΛΑ.

Στο ναυπηγείο Ζαχαρία Ζαχαράκη στη Νέα Αρτάκη Ευβοίας (10 χλμ βόρεια της Χαλκίδας) τέθηκε στις 2 Μαρτίου η τρόπιδα της «Σαντάλας» με όλα τα έθιμα του μικρασιατικού ελληνισμού.

Η «Σαντάλα» έχει μήκος 17,40 μέτρα, είναι λεπτό

σκάφος με άριστες γραμμές και κωπηλατούμενο από 14 κωπηλάτες και έναν τιμονιέρη, αναπτύσσει ταχύτητα 10 κόμβων.

Η ναυπήγησή του εξαφανισθέντος αυτού σκάφους είναι μία προσφορά του Προικονησιακού Συνδέσμου στην ελληνική ναυτική παράδοση και στην μνήμη της ναυτοσύνης του μικρασιατικού Ελληνισμού.

Το σκάφος θα κοστίσει περί τα 20 εκατομ. δραχμές, ποσό που έχει σχεδόν συγκεντρωθεί από χορηγίες.

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

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

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

**CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL**



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

SPLAOS

Τα 75 χρόνια του ΔΣΠ

75 χρόνια ζωής συμπλήρωσε ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς (ΔΣΠ) από την ίδρυσή του, γεγονός που γιορτάστηκε σε ειδική εκδήλωση στο Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά, κατά την οποία έγινε και η αδελφοποίηση του ΔΣΠ με τον Δικηγορικό Σύλλογο της Οδησσού και τιμήθηκαν οι μέχρι σήμερα διατελέσαντες πρόεδροι.

Για το πλούσιο συνδικαλιστικό, πολιτιστικό και κοινωνικό έργο του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς, μίλησε ο πρόεδρος Βασίλης Βενέτης.

Ο Σύλλογος γεννήθηκε στα αμέσως επόμενα χρόνια μετά τον Πρώτο παγκόσμιο Πόλεμο. Ήταν η εποχή που ο Πειραιάς γνώριζε μία ιδιαίτερη βιομηχανική, εμπορική και ναυτιλιακή άνθηση, γεγονός που οδηγούσε στην κοινωνική και οικονομική αυτονόμηση του από την Αθήνα.

Το βραβείο Albert Lilar 1996

Το ίδρυμα Albert Lilar, που εδρεύει στην Αμβέρσα, απένειμε το ομώνυμο βραβείο για το 1996 στη δικηγόρο Πειραιώς και μέλος της Ένωσης Γαρυφαλιά Αθανασίου, για τη συγγραφή πρωτότυπης διατριβής που διευκολύνει την εφαρμογή του ναυτικού δικαίου, υποδεικνύει νέους τρόπους προσέγγισής του και προάγει την ιδέα της διεθνούς ενοποίησης του. Το βραβείο συνοδεύεται από χρηματικό έπαθλο και απονέμεται ιδίως σε νέους επιστήμονες και αποτελεί μία από τις πιο σημαντικές σε παγκόσμια κλίμακα διακρίσεις στο πεδίο της εμπορικής ναυτιλίας. Αξιοσημείωτο είναι ακόμη ότι το βραβείο αυτό απονέμεται για πρώτη φορά σε Έλληνα επιστήμονα.

Με την ευκαιρία σημειώνεται ότι συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο διοικητικό συμβούλιο της Ελληνικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου, ως εξής:

Αντώνης Αντάπας - πρόεδρος, Παύλος Αβραμέας και Αλίκη Κιάντου - Παμπούκη - αντιπρόεδροι, Κων/νος Ανδρεόπουλος - γεν. γραμματέας και Αθανάσιος Θεολογίδης - αναπλ. γεν. γραμματέας, Δευκαλίων Ρεδιάδης - ειδικός γραμματέας, Πέτρος Καμπάνης - ταμίας και οι Γιώργιος Ησαΐας, Ιωάννης Κοροτζίης, Παναγιώτης Μαυρογιάννης, Θεόδωρος Μητράκος, Νικόλαος Σκορίνης, Παναγιώτης Σωτηρόπουλος, Ιωάννης Χαμηλοθώρης και Γιώργος Σιάμος, μέλη



Provident Capital Indemnity, S.A.

INSURANCE AND REINSURANCE BROKERS, INTERMEDIARIES & CONSULTANTS

*You are entitled to earn a great deal more
for your hard thankless work*

GUARANTEED

GENEROUS COMMISSIONS - OVERRIDES - BONUSES - PROFIT SHARE

GUARANTEED

COMPETITIVE - PROFESSIONAL - PROMPT - FLEXIBLE - RESPONSES

GUARANTEED

RAPID CLAIMS RESPONSE AND SETTLEMENT

GUARANTEED

QUALITY COVERAGES AVAILABLE WORLDWIDE INCLUDE:

- MARINE H & M
- MARINE CARGO
- MOTOR
- PROFESSIONAL INDEMNITY
- LEISURE CRAFT
- COMMERCIAL HIRE
- RESIDUAL VALUE INSURANCE
- SUPER YACHTS
- GROUP A & H
- GROUP TRAVEL & REPATRIATION
- LIFE PRODUCTS
- MORTGAGE GUARANTEE PROGRAMS
- AVIATION
- ENGINEERING
- BUILDERS RISK
- GOODS IN TRANSIT
- COMMERCIAL PROPERTY
- RESTAURANTEUR PACKAGE
- JEWELLERS BLOCK
- BANKERS BLANKET BOND
- FILM & ENTERTAINMENT
- GUARANTEES AND BONDS
- 12% USD ANNUITIES
- CREDIT LIFE PROGRAMS

* CUSTOM MANUSCRIPTED POLICIES AND COVERAGES
FOR YOU AND YOUR CLIENTS NEEDS *

U.K. Contact Office

Tel: 44-0171-355-5075
Fax: 44-0171-355-5050

Greece, Regional Office

Tel: 301-422-6910
Fax: 301-422-6915

Administrative Office Costa Rica

Tel: 506-293-1244
Fax: 506-293-1237

Australia

Tel: 02 9873-3055
Fax: 02 9871-8993

Salto Mortale

Απελπισμένοι Αλβανοί, εγκαταλείπουν το απόλυτο χάος που βασιλεύει στη γειτονική μας χώρα και με ένα salto mortale επιχειρούν να αναρριχηθούν στο πλωτό μέσο που θα τους μεταφέρει σε μία νέα πατρίδα...



Ελληνοτουρκική ναυτιλιακή συνεργασία

ΔΥΟ ΠΛΟΙΑ μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνολικού κόστους 40.000.000 δολλαρίων πρόκειται να ναυπηγηθούν στα κρατικά τουρκικά ναυπηγεία του Βοσπόρου, μετά από συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ της ελληνικής εταιρίας «Lamar Group S.A.» και της τουρκικής εταιρίας «Sayganlar Group».

Η συμφωνία προβλέπει ότι, η εταιρεία «Lamar» αναλαμβάνει την εξεύρεση, το διακανονισμό χρηματοδότησης, την παρακολούθηση της κατασκευής, τη διαχείριση και τη χρονοαύλωση για πέντε χρόνια, των δύο πλοίων.

Η τουρκική κυβέρνηση από την πλευρά της ενέκρινε ήδη προς τους Τούρκους πλοιοκτήτες επιχορήγηση ύψους 25% επί της συνολικής επένδυσης, ενώ το

υπόλοιπο 75% θα αντληθεί από διεθνή και τουρκική χρηματοδότηση.

Το πρώτο από τα δύο σκάφη θα παραδοθεί σε 24 μήνες και το δεύτερο έξι μήνες αργότερα, ενώ και τα δύο πλοία θα έχουν υψωμένη την τουρκική σημαία και θα είναι επανδρωμένα με Τούρκους ναυτικούς.

Τα δύο πλοία θα έχουν μεταφορική ικανότητα 940 εμπορευματοκιβωτίων κατά μονάδα και θα αναπτύσσουν υπηρεσιακή ταχύτητα 18,2 κόμβων.

Η τουρκική εταιρεία «Sayganlar» είναι από τις παλαιότερες εμπορικές εταιρίες της Κωνσταντινούπολης, με δραστηριότητες που εκτείνονται σε όλο το φάσμα της τουρκικής

οικονομίας.

Επίσης έντονη είναι η παρουσία της στην τουρκική ναυτιλία.

Η «Sayganlar» μέσω του μορφωτικού ιδρύματος «Istek Foundation», στο οποίο μετέχει ενεργά, εξαγόρασε στις αρχές Ιανουαρίου 1997 το 49% της κρατικής ναυτιλιακής εταιρείας της Τουρκίας «DB Turkish Cargo Lines», στην οποία ανήκουν 29 φορτηγά πλοία τακτικών γραμμών.

Στην εταιρεία «DB Turkish Cargo Lines» ανήκουν ακόμη τέσσερα νεοότευκτα σκάφη που βρίσκονται υπό κατασκευή στην Τουρκία, πέντε εμπορικά κέντρα με έδρα την Κωνσταντινούπολη, καθώς και το 10% της ελεύθερης ζώνης της Κωνσταντινούπολης.

**Οι μεθοδεύσεις
έφεραν την αλλαγή
στη διοίκηση
της Ναυτιλιακής
Λέσχης**

Σημ. Συντάξεως: Από τον φίλο κ. Ντένη Βερνάρδο, τα «Ν.Χ.» έλαβαν την ακόλουθη επιστολή, σε ερώτησή τους αναφορικά με τις πρόσφατες αλλαγές που έλαβαν χώρα στη διοίκηση της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς.

Με εύλογη και δικαιολογημένη πικρία, ο κ. Βερνάρδος σημειώνει:

«Η μεγαλύτερη Ναυτιλιακή κοινότητα στην κόσμο δραστηριοποιείται διεθνώς και μόνο θετικά αποτελέσματα στην Ελλάδα.

Δυστυχώς λίγα άτομα είναι μία μόνιμη τροχοπέδη, χρησιμοποιώντας μία στείρα πολιτική.

Ελπίζω και εύχομαι το 1997 να δούμε αλλαγή πλεύσεως προς το 2000.

Υγεία και Πρόοδο
Φιλικότατα

Διονύσιος Βερνάρδος»

Πειραιάς, Φεβρουάριος 1997»

Σημ. Συντάξεως: Όπως είναι γνωστό στους «παροικούντες στην Ιερουσαλήμ», ο κ. Βερνάρδος αρνήθηκε να συμμετάσχει στις μεθοδεύσεις ορισμένων προσώπων που είχανβάλει στόχο να αναρριχηθούν στη διοίκηση της Λέσχης μας, και προτίμησε, με σεβασμό στο θεσμό του Προέδρου, αλλά και για την προσωπική του επαγγελματική υπόσταση να παραιτηθεί από τη θέση του προέδρου του Μαρίν Κλάμπ.

ΟΙ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΥΝ...

Οι τελειόφοιτοι ΑΔΣΕΝ Μακεδονίας

Αγαπητά ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,
Οι τελειόφοιτοι της ΑΔΣΕΝ Μακεδονίας διοργανώνουν χοροεσπερίδα στο κέντρο διασκέδασης «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΙΑ» στις 22 Μαρτίου και προσκαλούμε όλους του φίλους και συναδέλφους να τιμήσουν με την παρουσία τους την εκδήλωση.

Σκοπός της εκδήλωσης είναι η προβολή της σχολής, η ίδρυση συλλόγου αποφοίτων πλοιάρχων, καθώς και η οικονομική ενίσχυση της εκπαιδευτικής εκδρομής στο WARSASH MARITIME CENTRE OF SOUTHAMPTON.

Τα τελευταία χρόνια έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από τους απόφοιτους πλοιάρχους της ΑΔΣΕΝ Μακεδονίας ίδρυσης συλλόγου αποφοίτων, ώστε να γίνει σύμφιξη δεσμών, ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών στο ναυτιλιακό χώρο. Έτσι οι φετινοί τελειόφοιτοι πήραμε την πρωτοβουλία ερχόμενοι σε επαφή με τους αποφοίτους πλοιάρ-

χους και κάνοντας τις απαραίτητες νομικές διαδικασίες να ιδρύσουμε το σύλλογο στις 15/3/97.

Με τη χοροεσπερίδα πιστεύουμε να ενισχύσουμε οικονομικά και την εκπαιδευτική εκδρομή μας. Έχουμε κάνει τις απαραίτητες ενέργειες προς το υπουργείο και περιμένουμε να εγκριθεί. Θα ήταν κρίμα να μην εγκριθεί ή να μη γίνει δυνατή η εκδρομή για οικονομικούς λόγους. Σας επισημαίνουμε ότι έχουμε έρθει σε επαφή με το πανεπιστήμιο του Warsash το οποίο δέχτηκε να μας φιλοξενήσει. Είναι γνωστή η σημασία της αναβάθμισης της εκπαίδευσης των μελλοντικών αξιωματικών σε όλους μας. Ελπίζουμε ότι οι αρμόδιοι δεν θα παραμείνουν μόνο στα λόγια. Προς ενίσχυση της εκδρομής μας έχουμε ανοιχτό λογαριασμό ο οποίος είναι: ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ 233/341368-37.

Με τιμή
Οι τελειόφοιτοι φοιτητές

Νέα Μηχανιώνα 20/2/97

**ΕΚΤΥΠΩΣΕΙΣ
OFFSET**

Άλκης Αργύρης

Νοταρά 77 - Πειραιάς
Τηλ. 4178.869 - Fax: 4176.649

**ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ - ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ
ΠΡΟΣΠΕΚΤ - ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΕΝΤΥΠΑ**

Μία σοβαρή καταγγελία από τους υπαλλήλους της Εταιρίας Μιχ. Α. Καραγεώργη

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»

Οι παρακάτω υπογράφοντες υπάλληλοι της Ναυτιλιακής Εταιρίας του Νόμου 89/67 «MICHAEL A. KARAGEORGIS S.A.» που εδρεύει τύποις στον Παναμά, ουσία δε στον Πειραιά και επί της οδού Ακτή Κονδύλη 26-28, για περίπου 40 χρόνια, καταγγέλλουμε την ανωτέρω Εργοδότηρια Εταιρία και ιδιαιτέρως τον κύριο μέτοχο, εργοδότη μας και άλλοτε Πρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Αριστομένη Μ. Καραγεώργη, για την πολύμηνη άρνησή του να μας καταβάλει τους δεδουλευμένους μισθούς και συγκεκριμένα από τον Νοέμβριο του 1996 μέχρι και σήμερα.

Με την επικοινωνία μας αυτή επιχειρούμε να σας ενημερώσουμε και ζητούμε την παρέμβασή σας την οποία θεωρούμε απαραίτητη λόγω:

- Της έλλειψης ουσιαστικής δυνατότητας επικοινωνίας μας με τον εργοδότη μας κ. Αριστομένη Μ. Καραγεώργη, ο οποίος στις 26 Σεπτεμβρίου 1996 ανεχώρησε εσπευσμένα για Λονδίνο, όπου και παραμένει, συνεχίζοντας τις ίδιες δραστηριότητες της Εταιρίας του στον Ναυτιλιακό τομέα, ομόφωνα πάντα με πληροφορίες μας.

- Της απελπιστικής οικονομικής και ψυχολογικής κατάστασης στην οποία βρισκόμαστε όλοι οι υπάλληλοι της Εταιρίας.

Στις 3.1.97 και μετά από αναμονή δύο μηνών χωρίς πληρωμή, η συντριπτική πλειοψηφία των υπαλλήλων καταθέσαμε δήλωση επίσχεσης εργασίας. Στις 31.1.97 επειδή δεν υπήρξε καμμία ουσιαστική ανταπόκριση από την Εταιρεία, κινηθήκαμε βάσει της ισχύουσας Νομοθεσίας κατά των υπευθύνων και ζητούμε την καταβολή των δεδουλευμένων.

Επειδή:

- 1) Τα ανωτέρω αποτελούν μόνο απλή περιγραφή της έντονης ανησυχίας και της εξαιρετικά δυσάρεστης ψυχολογικής και οικονομικής κατάστασης που μας διακατέχει, σε ότι αφορά το μέλλον μας.

- 2) Η αδιαφορία και η εγκατάλειψη εκ μέρους του κ. Αριστομένη Μ. Καραγεώργη είναι πράξη που

αντιβαίνει, όχι μόνον τους αστικούς και ποινικούς νόμους, αλλά και τους ηθικούς νόμους, γιατί εμείς για πολλά χρόνια με ειλικρίνεια και με προσωπικές θυσίες στηρίξαμε την εταιρία και τον ίδιο τον κ. Αριστομένη Μ. Καραγεώργη στις όποιες δύσκολες στιγμές τους.

Παρακαλούμε να έχουμε την παρέμβαση και την στήριξή σας στην προσπάθειά μας να διεκδικήσουμε τα δίκαια και νόμιμα δικαιώματά μας.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων

Πειραιάς 11 Μαρτίου 1997

Οι υπάλληλοι της Ναυτιλιακής Εταιρίας
MICHAEL A. KARAGEORGIS

Σημ. Σύνταξης: Στα γραφεία των «Ναυτικών Χρονικών» και στη διάθεση παντός ενδιαφερόμενου, υπάρχουν οι υπογραφές των 21 υπαλλήλων της εταιρίας Μιχ. Καραγεώργη, που επλήγησαν άδικα από τη φυγή του Αριστομένη Καραγεώργη στο εξωτερικό.

Από μία πρόχειρη έρευνα των «Ν.Χ.» στους λόγους που ώθησαν τη διοίκηση της επιχείρησης αυτής να τερματίσει τη λειτουργία της στην Ελλάδα, προέκυψαν πολλά αντιφατικά στοιχεία, τα οποία χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης και γι' αυτό τα Ν.Χ. θα ασχοληθούν με το ατυχέστατο συμβάν σε προσεχές τους τεύχος.

CALLING SINGAPORE?

JOHN MANNERS & COMPANY (MALAYA) PTE LTD

Ships Agents, Husbanding and Shipbroking

**Established in Singapore for over 45 years and with a proud
reputation for service in the Greek shipping community,
let your next call be our priority.**

Please contact either Pavlos Liristis or Edward Perez de la Sala in Singapore at
Telephone (65) 220 8622 - Fax (65) 225 7870 - Telex RS 200000MANNERS
51 Anson Road # 11-51 Anson Centre, Singapore 0207

Representative in Piraeus

Aldi Shipping Brokerage and Trading

Telephone 428 3721 - Fax 4283720 - Telex 213019

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



MANAGERS:

THOS. R. MILLER & SON (BERMUDA)



Daily Scheduled Services

From London Luton Airport

4 x Glasgow	£29	3 x Amsterdam	£35
4 x Edinburgh	£29	1 x Nice	£49
3 x Aberdeen	£29	1 x Barcelona	£49
1 x Inverness	£29	All fares single excl. tax, subject to availability.	

Do not require a Saturday night stay.

easyJet

Call 0990 29 29 29 anytime

ATOL 4053