

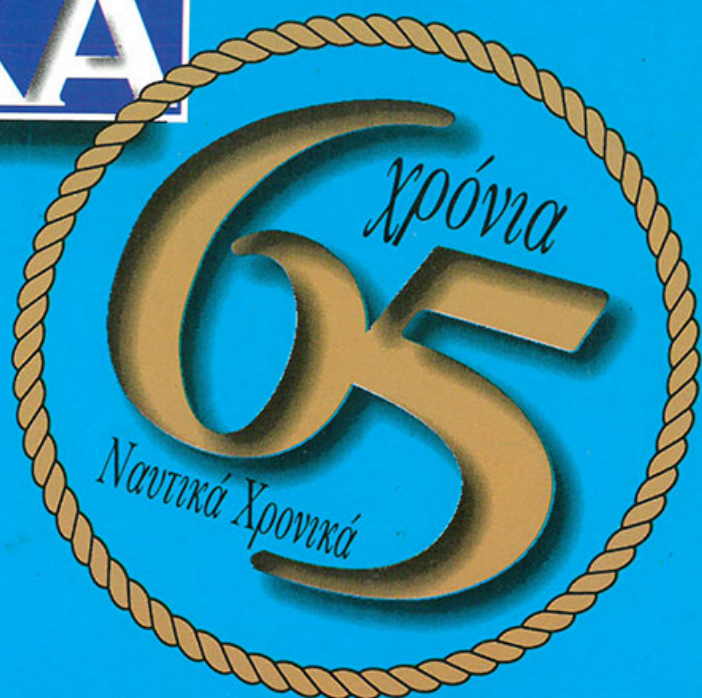
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Ιουνίου 1997

Αρ. Φύλλου 1419/1778

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΕΛΛΑΣ ΟΦΕΙΛΕΙ ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΕΙ ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ
ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΔΥΝΑΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ.
Η ΠΛΗΡΗΣ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΗΣ
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.**



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"

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ



ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΣΤΑ ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ

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



ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛ: 42 24 500 FAX: 42 24 819 - 42 24 803 TLX: 21 30 37 - 21 25 67 ANGE GR

Το θέμα του Μήνα

Ποιός ενδιαφέρεται πραγματικά για την Ναυτιλία της Σημαίας;..... **5**

Cover Story

Ο Ελληνόκτητος στόλος σταθερά στην κορυφή με 3.204 πλοία μεταφορικής ικανότητας 127.8 εκατ. τόννων **8**

Ανάλυση κατά κατηγορία και ηλικία και σύγκριση με τον παγκόσμιο στόλο

Editorial

Η Ναυτιλία πενθεί την απώλεια του Γιώργου Π. Λιβανού και καταδικάζει την στυγνή δολοφονία του Κωστή Περατικού..... **12**

Επισημάνσεις του Μήνα

Επιτυχής η 4ήμερη Σύνοδος της INTERTANKO στην Αθήνα **15**

The Monitor

A monthly glimpse in major Greek and international maritime developments **17**

Ναυτιλία και Οικονομία..... **40**

Ναυτιλίας... παραλειπόμενα

Σχολιασμός της ναυτιλιακής επικαιρότητας... και όχι μόνον **44**

Οι Αγοραπωλησίες πλοίων

Από τον Γιώργο Μακρή της Overseas Agency **49**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ιστορικά Θέματα

Η ναυτική ισχύς κομβικό σημείο στην οργάνωση της Επανάστασης του 1821 **50**

Πειραιάς 1997

Μητρόπολις και της ναυτιλλομένης Ελλάδος..... **52**

Ναυτιλιακές Ειδήσεις..... **53**

Τα Ακανθώδη προβλήματα της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος..... **70**

Οι αναγνώστες... Επισημαίνουν..... **78**

Για την υπεροφημία ενός "φίλου"..... **80**

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Ιούνιος 1997 - Έτος 65ο - Περίοδος Β'
Αρ. Φύλλου 1419/1178

ΙΔΡΥΤΗΣ: Δημήτριος Ν. Κωττάκης

Σύμβουλος έκδοσης & υπεύθυνος σύμφωνα με το νόμο περί
Τύπου:

Δημήτριος Ρήγας-Κωττάκης

Ναυτιλιακός συντάκτης: Λεωνίδας Κονδύλης

Ειδικός συνεργάτης επί οικονομικών & ναυτιλιακών θεμάτων:

Δημ. Θ. Φουστέρης

Επιμέλεια & Παραγωγή: Όμιλον Creative (τηλ: 99.55.040-1)

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ (Συμπερ. Φ.Π.Α.)

Ελλάς: Δρχ. 20.000 - Κύπρον: 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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

International Shipping & Trade Monthly

Published in Piraeus since 1931

by ECLIPSE HOLDINGS INC. (Liberia)

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

THE TSAKOS GROUP



Facing New Horizons

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

Ποιός ενδιαφέρεται πραγματικά για τη ναυτιλία της Σημαίας;

Όλον αυτόν τον καιρό που όλοι μιλάμε για την ανταγωνιστικότητα, κανείς δεν πείθει ότι ενδιαφέρεται πραγματικά και μόνο για τη **Ναυτιλία**. Πιο σωστά, για τη ναυτιλία της σημαίας. Κανείς, και δεν είναι σχήμα λόγου. Γιατί οι εφοπλιστές μπορεί να διαχειρίζονται στόχο μεγάλο και τρανό, τον οποίο θέλουν να διατηρήσουν, αλλά η χώρα μας κινδυνεύει να χάσει τη δική της ναυτιλία μαζί με τη μεγάλη της παράδοση.

Η ξένη σημαία, όπως προσφέρεται σήμερα ανταγωνιστική, ελκυστική, ακόμη και μέσα στην ίδια την αυλή μας -εννοούμε την Κύπρο- είναι για τον εφοπλιστή που λειτουργεί ως επιχειρηματίας διεθνών προδιαγραφών και αναλόγου ρίσκου, σωτήρια και άνετη λύση. **Δεν έχει να χάσει τίποτα.** Κατά συνέπεια, θα μπορούσε να μας πει ότι είναι μεγάλη η καλωσύνη του, ή αν θέλετε, ο πατριωτισμός του, καθώς δέκα μήνες τώρα, ανεβοκατεβαίνει τα σκαλιά της εξουσίας για να επιτύχει τη στεγανοποίηση του διαρρέοντος υπολογίου. Είναι όμως αυτή αποκλειστικά δική του δουλειά; Βεβαίως όχι, γι' αυτό κάποτε θα βαρεθεί να προσπαθεί και μάλιστα λέγεται, πολύ γρήγορα. Επομένως, το ενδιαφέρον του θα περιορισθεί στις καθ' αυτά επιχειρηματικές του υποχρεώσεις, οπότε και θα πάψει εκ των πραγμάτων να ενδιαφέρεται αν τα ιλολία του ταξιδεύουν με ελληνική

σημαία ή όχι.

Νομίζουμε ότι δεν είναι εύκολο να ανατραπεί αυτή η συλλογιστική. Γιατί στο κάτω-κάτω, ο εφοπλιστής θα μπορέσει να θυσιάσει το αναμφισβήτητο βόλεμά του, τουλάχιστον το καλοκαιρινό, στην ωραία πατρίδα του, προκειμένου να διασώσει τους κόπους και τους μόχθους δεκαετηρίδων και σε ορισμένες περιπτώσεις, γεννεών, που βρίσκονται στη βάση των μικρών, μεσαίων και μεγάλων επιχειρήσεών του.

Αλλά, μήπως ενδιαφέρεται ουσιαστικά και ο **ναυτικός** για να υπάρχει στα χέρια του μία μεγάλη ελληνική ναυτιλία, από την οποία και ο ίδιος θα κέρδιζε και η πατρίδα θα παίρνει δύναμη οικονομική, πολιτική και ακόμη, εθνική;

Φαίνεται πως όχι. Γιατί διαφορετικά, αυτοί που τον εκπροσωπούν με παρωχημένη πολλές φορές και στενή οπωσδήποτε συντεχνιακή αντίληψη, θα έβλεπαν περισσότερο το **μακροπρόθεσμο** συμφέρον της ναυτεργασίας που απόλυτα ταυτίζεται με την ύπαρξη δυνατής ναυτιλίας της Σημαίας. Μίας ναυτιλίας που συμπίπτει με τη διαχείρισή της στον εθνικό χώρο και με ισχυρή παραναυτιλιακή αγορά για να παράγει πλούτο, αλλά και θέσεις εργασίας και σε στεριά και σε θάλασσα.

Όλα αυτά δεν σημαίνουν ότι είναι άδικο το αίτημα για τη διασφάλιση της απασχόλησης Ελλήνων σήμερα στη ναυτιλία με ελληνική Σημαία.

Κι ακόμα, ότι δεν θα υπάρξει πρόβλημα με οξεία κοινωνική διάσταση, εάν υιοθετηθούν οι μειωμένες συνθέσεις που ζητούν οι εφοπλιστές και τις θεωρούν πανάκεια για να επανακτηθεί η χαμένη ανταγωνιστικότητα της Σημαίας.

Γιατί 5.000 περίπου άνεργοι ναυτικοί στα μουράγια του Πειραιώς, θα είναι μία πραγματικότητα που κανείς δεν μπορεί να παραβλέψει, έστω και αν η προοπτική της μαζικής επιστροφής πλοίων στο νηολόγιο, διαγράφεται ως πιθανή διέξοδος στο αδιέξοδο και μάλιστα σε λίγους μήνες.

Κατά συνέπεια, ο ναυτικός την ώρα που κινδυνεύει να του πάρουν το ψωμί από το στόμα, δεν είναι υποχρεωμένος να σκεφθεί, να συμπεριφερθεί και να πράξει σύμφωνα με το συμφέρον του συνόλου, αλλά θα πράξει σύμφωνα με τις ανάγκες μιας δύσκολης πάντα επιβίωσης. Αλλωστε, δεν είναι δυνατόν ο Έλληνας να καλείται συνεχώς να απαρνηθεί τον εαυτό του και να παριστάνει "τον ήρωα των βουνών της Αλβανίας!!!". Αυτό μπορεί να γίνεται κάθε πενήντα έστω, χρόνια και όχι κάθε ώρα και κάθε στιγμή, τότε για να διατηρήσει η Σημαία τη ναυτιλία της και τότε για να γίνει αποδεκτή αγόγγυστα η φορομπηχτική πολιτική του κράτους (πρόσφατο επίσης το παράδειγμα).

Και το κράτος; Αυτό είναι κι αν είναι που εμφανίζεται αδιάφορο στην υπόθεση της ναυτιλίας. **Αδιά-**

φορο και αδρανές. Όχι πως δεν του αρέσει να διαθέτει τον πρώτο στόλο της Κοινότητας, την πρώτη πλοιοκτησία του Κόσμου. Αυτό όμως το μέγα πλεονέκτημα, επιθυμεί να το έχει στο πιάτο! Να του το προσφέρουν, χωρίς να δίνει σχεδόν τίποτα, παρά τα ψυχία μιας ανεπαρκούς, κατά το μάλλον και ήπτον, δημόσιας διοίκησης. Και να του προσφέρουν, αυτό το μείζον πλεονέκτημα, χωρίς προπάντος, να παρενοχλείται το περιβάλλον πολιτικό κόστος.

Δεν χρειάζεται να επιχειρηματολογήσει κανείς για να αποδείξει του λόγου το αληθές. Και μόνον αν φέρουμε στο νου μας την **αμφιρέπουσα συμπεριφορά** του υπουργείου Ναυτιλίας τους τελευταίους δέκα μήνες που διαρρέει το νηολόγιο, έχουμε την απόδειξη ότι το κράτος μας πάνω απ' όλα μετρά τα κομματικά κουκιά και μετά, ή καθόλου, το συμφέρον της πιο μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης του κόσμου. Είναι δυνατόν λοιπόν, να κινηθεί αποτελεσματικά για να προασπίσει τη ναυτιλία της Σημαίας;

Υπάρχει βέβαια απάντηση και είναι απλή και σαφής, αλλά είναι υποχρεωμένη να αγνοεί την κομματική ιδιοτέλεια και να ευθυγραμμίζεται αποκλειστικά, με το εθνικό συμφέρον. Η εξής:

Εάν το κράτος θέλει να διατηρήσει την κοινοτική πρωτοκαθεδρία στη ναυτιλία και να μετεξελίξει τον Πειραιά σε έδρα της πιο μεγάλης ναυτιλιακής διαχειρίσεως στον κόσμο, πρέπει να αποφασίσει:

Πρώτον: Να βοηθήσει τη ναυτιλία της Σημαίας να ανακτήσει αμέσως την ανταγωνιστικότητά της. Ίσως, με βάση τα όσα ζητούν σήμερα οι εφοπλιστές, ίσως με λιγώτερα, ίσως με περισσότερα. Και να την βοηθήσει πέρνοντας πάνω του το όποιο πολιτικό και οικονομικό κόστος. Γιατί έτσι κρίνει και θέλει, χωρίς να πρέπει να ευθυγραμμίζεται με το στενό συμφέρον οποιασδήποτε μικρής ή μεγάλης συντεχνίας. Διαφορετικά θα χάσει τη ναυτιλία και τα άμεσα, έμμεσα και κυρίως, τα εν προοπτική ωφέλη. Θα χάσει δηλαδή τους εφοπλιστές, εν δυνάμει προωθητικό παράγοντα της οικονομικής αναπτύξεως της χώρας

και θα χάσει οπωσδήποτε, τις 5000 θέσεις εργασίας, αυτή τη φορά όχι προσωρινά, αλλά οριστικά.

Δεύτερον: Να ενσκήψει με κοινωνική ευαισθησία, δηλαδή με έργα και όχι λόγια για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της ανεργίας που λέγεται ότι θα δημιουργηθεί στις τάξεις του φθίνοντος άλλωστε ναυτικού επαγγέλματος. Πώς, με ποιό τρόπο; Είναι λογαριασμός του κράτους και μόνο κύριε Σουμάκη. Δεν είναι υπόθεση των ενδιαφερόμενων μερών, όπως λέει η κυβέρνηση μέσω διαλόγου -διελκυστίνδας που εκ του πονηρού ωθούνται, για να μπορούν να νύπτουν τα χείρας των και το κόμμα και το υπουργείο σας, και βεβαίως, γαία πυρί μυχθήτω...

Ωστόσο, θα μπορούσε κανείς πρόχειρα να προτείνει γενναία οικονομική επιδότηση εργασίας. Δόξα τω Θεώ, οι εφοπλιστές δεν ζητούν ούτε θέλουν χρήματα από τον δημόσιο κορβανά για να αφήσουν τα πλοία τους στο νηολόγιο, όπως συμβαίνει με πριμοδοτούμενους ποικιλοτρόπως, ευρωπαίους συναδέλφους τους. Ας δοθούν λοιπόν κάποια χρήματα στους ναυτεργάτες που θα τους κατεβάσουν εκόντες άκοντες από τα καράβια τους. Κι ακόμη, ας επιδοτηθεί η πρόωρη συνταξιοδότηση με όλες τις συνέπειες για ένα, ούτως ή άλλως, βεβαρυμένο NAT. Και ακόμη, ας σχεδιασθεί η απορρόφηση των νεώτερων ανέργων από συναφείς δημόσιες υπηρεσίες, στις οποίες ως γνωστόν, οι αφισκοκολλητές των κομμάτων προωθούνται κατά αποκλειστικότητα...

Συμπέρασμα, "ομελέττα χωρίς να σπάσουν αυγά δεν γίνεται". Μεγάλη ελληνική ναυτιλία χωρίς ρήξεις είναι σήμερα ανέφικτη υπόθεση. Και τούτο, γιατί οι ατροφικές ναυτιλίες της Ευρώπης, πρόλαβαν και έκαναν τις ρήξεις τους και τώρα αρχίζουν να γιγαντώνονται. Εκτός βέβαια και αν η κυβέρνηση έχει υιοθετήσει τη λογιστική του κυρίου Δρύ, και μετρώντας τα πράγματα μόνο με ταμειακό κριτήριο, αποφάνθηκε ότι η υπόθεση της μεγάλης ναυτιλίας είναι μάλλον φιλολογική, ότι προσεγγίζεται μέχρι τώρα

με συναισθηματικά κριτήρια και ότι δεν προσφέρει αυτά που χρειάζονται, για να συντηρηθούν το πολυδάπανο κράτος και ο μόνιμα καταρρέων δημόσιος τομέας της σπατάλης και της άγριας κομματικής συναλλαγής.

Αλλά τότε, ας μην καμαρώνει το κράτος για την πρώτη ναυτιλία Κόσμου. Γιατί όταν την χρειάζεται, καμαρώνει και όταν δεν την χρειάζεται, ξεχνά με μεγάλη ευκολία και παραπέμπει σε διάλογο που ούτε το ίδιο πιστεύει, αλλά κάνει πως πιστεύει για να εξυπηρετήσει στενά και μάλιστα τοπικά κομματικά συμφέροντα. Αντί για καράβια και ναυτικούς, προπάντως, η βουλευτική έδρα...

Αυτές τις ημέρες συμπληρώθηκαν 40 χρόνια από την υπογραφή της Συμφωνίας της Ρώμης (25.3.57) και **συμπληρώνονται** 20 χρόνια από την υπογραφή της Συνθήκης της Ενταξης της Ελλάδος στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (28.5.1979). Μπορούμε λοιπόν να θυμηθούμε σε επίρρωση των όσων προηγουμένως υποστηρίχθηκαν, αυτά που είπε ο τότε πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής στο λόγο του κατά τη διάρκεια της λαμπρής τελετής στο Ζάππειο Μέγαρο.

"Η Ελλάς είναι ο Ακρίτας των ευρωπαϊκών συνόρων και ο Μεσογειακός Εξώστης της Κοινής Αγοράς. Με το εγκατεστημένο σε όλες τις ηπείρους ανθρώπινο δυναμικό της και με τη ναυτιλιακή της δύναμη, μπορεί να συμβάλει και στην προβολή της ευρωπαϊκής ιδέας!"

Και να σκεφθεί κανείς ότι όταν ελέγοντο αυτά, η ελληνική ναυτιλία δεν είχε αγγίξει την κορυφή όπως σήμερα, που όμως απειλείται από κάθετη πτώση, χωρίς η Πολιτεία να είναι πρόθυμη να κινήσει έστω και το μικρό της δαχτυλάκι για να την συγκρατήσει στα όρια του εθνικού συμφέροντος...

Το σύνδρομο λοιπόν της αυτοκαταστροφής που διατρέχει ιστορικά το βίο του Έλληνα και πάλι σε έξαρση;

Στην απορία θα απαντήσει το μέλλον και όχι το απώτερο.

Τα "Ναυτικά Χρονικά"



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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

Πρωτοποριακή συμφωνία της Festival και της Chantiers De L' Atlantique για ναυπήγηση Κρουαζιεροπλοίου

Πλοίο αξίας \$ 250 εκατ. πρόκειται να παραδοθεί πριν το 2000

Η Festival Shipping που εδρεύει που Πειραιά υπέγραψε συμφωνία για την παραλαβή νέου κρουαζιεροπλοίου, που θα ναυπηγηθεί στα ναυπηγεία Chantiers de l' Atlantique στο St. Nazaire της Γαλλίας.

Το πλοίο, το οποίο θα είναι χωρητικότητας 600 καμπινών, προβλέπεται να παραδοθεί το Φθινόπωρο του 1999, αρκετά έγκαιρα για την special κρουαζιέρα της Festival για την χιλιετηρίδα, και επίσης για να καλοσωρίσει την ανατολή του καινούργιου αιώνα.

Η Festival και η Chantiers de l' Atlantique ανέθεσαν στην γνωστή φήμα A&M Κατζουράκης την εσωτερική διακόσμηση και σχεδιασμό του 47.900 τόνων νέου πλοίου. Ανάμεσα στις αναρίθμητες διευκολύνσεις για τους επιβάτες, το νέο πλοίο θα διαθέτει 3 εστιατόρια, δύο πισίνες, πέντε σαλόνια και μπαρ, γυμναστήριο και σαλόνι ομορφιάς, θέατρο επιθεωρήσεων, δισκοθήκη, casino, χώρους για παιδιά προσχολικής και σχολικής ηλικίας, όπως επίσης και πολλές άλλες χαρακτηριστικές, για την Festival, ευκολίες.

Το νέο πλοίο κατά την παράδοσή του, θα είναι το μοναδικό κρουαζιερόπλοιο που θα φέρει Γαλλική σημαία. Η Festival σκοπεύει κατ' αρχήν να το προγραμματίσει για κρουαζιέρες στην Μεσόγειο μαζί με τα άλλα τρία πλοία

της, The Azur - Bolero - Flamenco.

“Το νέο πλοίο μας θα είναι ένα πλοίο για όλους, με συνέπεια στην φήμη της Festival, για οικονομικά προσιτή κρουαζιέρα που να συνδιάζεται με υψηλό service” είπε ο K. Charles Bauccio, αντιπρόεδρος Marketing και Οικονομικών για λογαριασμό της Festival. “Θα είναι επίσης το πρώτο νεοναυπηγούμενο κρουαζιερόπλοιο, ειδικά σχεδιασμένο να εξυπηρετήσει την ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά της κρουαζιέρας σε όλη την Ευρώπη.

Ο Κύριος Θεόδωρος Κόντες, αντιπρόεδρος της Festival και επικεφαλής του Ναυτιλιακού και Τεχνικού Τμήματος, προσέθεσε: “Εμείς στην Festival δεν ενδιαφερόμαστε για τα Mega-ships και είμαι ευτυχής διότι μαζί με την Chantiers de l' Atlantique σχεδιάσαμε ένα πλοίο το οποίο θα προσφέρει την απόλυτη ευχαρίστηση της κρουαζιέρας με ενδιαπτήσεις υψηλών προδιαγραφών και Α' κλάσεως απολαυστικές διευκολύνσεις”.

Όσον αφορά το μέγεθος, το νέο πλοίο είναι ειδικά σχεδιασμένο για να προσεγγίζει στα περισσότερα μικρά και όμορφα λιμάνια της Μεσογείου, περιοχή την οποία η Festival, ήδη προσφέρει την μεγαλύτερη δυνατότητα επιλογής ταξιδιών από οποιαδήποτε άλλη εταιρία.

Με χωρητικότητα 1.200 επιβατών,

το νέο πλοίο θα αυξήσει την χωρητικότητα του στόλου της Festival κατά 35% περίπου.

“Αυτό θα φέρει την εταιρία μας πολύ κοντά στο σημείο που επιθυμεί να κατέχει μέσα στον χώρο της αγοράς της κρουαζιέρας κατά το τέλος του αιώνα, αλλά θα θέλαμε να αυξήσουμε την δύναμη του στόλου μας κατά ένα ακόμη πλοίο” είπε ο κ. Θ. Κόντες.

Για την Chantiers de l' Atlantique, η συμφωνία σημαίνει την συνέχιση της φήμης που έχει το ναυπηγείο, για ναυπηγήσεις πλοίων υψηλής κλάσεως στην διεθνή αγορά σαν ένα από τα καλύτερα στην βιομηχανία των ναυπηγήσεων.

Η Festival είναι μια από τις ραγδαία αναπτυσσόμενες ανεξάρτητες εταιρίες, κρουαζιέρας στην Ευρώπη, και ήταν η πρώτη εταιρία η οποία ειδικά και αποκλειστικά δημιουργήθηκε για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των Ευρωπαίων.

Σήμερα έχει το δικό της δίκτυο πρακτορείων σε όλη την γηραιά Ήπειρο και ήδη έχει εξυπηρετήσει 125.000 επιβάτες.

Το 1994 - 95 η Festival ήταν η πρώτη εταιρία σε ολόκληρο τον κόσμο που εκπλήρωσε τις προϋποθέσεις και κατέχει τα πιστοποιητικά ISO 9002 και ISM (κώδικας ασφαλούς διαχείρισης).

Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΑΘΕΡΑ ΣΤΗΝ ΚΟΡΥΦΗ

3.204 πλοία
μεταφορικής ικανότητας
127,8 εκατομμυρίων
τόνων φορτίου.

Οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να ελέγχουν το 15,76% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 9% περίπου του αριθμού των εμπορικών πλοίων που υπάρχουν ανά την υφήλιο, παρά το γεγονός ότι, κατά το 1996 το ελληνόκτητο τοννάρι σημείωσε για πρώτη φορά μέσα στη δεκαετία που διανύουμε ελαφρά υποχώρηση της δύναμής του έναντι του προηγούμενου έτους.

Συγκεκριμένα, το Μάρτιο 1996 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.246 πλοία, 129.737.763 τον. γκρος, ενώ τον ίδιο μήνα φέτος ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε κατά 1,3% σε 3.024 σκάφη, 127.782.567 τον. d.w. (μείωση 1,5% σε τοννάρι).

Τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της ελληνόκτητης Ναυτιλίας που επεξεργάστηκαν φέτος η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου και η Lloyds Maritime Information Services, θυγατρική του Βρετανικού Νηογνώμονα, αποδεικνύουν για μία ακόμη χρονιά την κυριαρχία των Ελλήνων στις διεθνείς μεταφορές χύδην φορτίων, καθώς στις τέσσερις κυριότερες κατηγορίες φορτηγών πλοίων, δηλαδή στα δεξαμενόπλοια, χημικά και πρόντακτ κάρριερς, στα μπάλκ κάρριερς και τα μικτά πλοία μεταφοράς υγρού και ξηρού φορτίου, ο ελληνικός εφοπλισμός ελέγχει σχεδόν το 15% του αριθμού των πλοίων και πλέον του 18% την μεταφορική ικανότητα σε παγκόσμια κλίμακα. Οι πίνακες που ακολουθούν αποτελούν την πλέον αδιάσειστη απόδειξη του μεγέθους και της σημασίας, αλλά και των πλεονεκτημάτων και της πολιτικής επιρροής που προσφέρει η Ναυτιλία στην Ελλάδα, τόσο στα πλαίσια της Κοινότητας όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Παράλληλα, γεννά εύλογα ερωτηματικά, πως οι υπερνώντες αυτόν τον τόπο τα τελευταία χρόνια δεν

**Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΗΣ
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ**
(Κατάταξη βάσει αριθμού πλοίων άνω των 1.000 τον. γκρος)

Σημαία	Αρ. Πλοίων	Τον. D.W.	Τον. Γκρος
Ελληνική	987	49.328.522	28.256.394
Κύπρου	766	25.091.949	15.085.686
Μάλτας	481	17.170.561	10.062.337
Παναμά	423	11.182.347	6.996.311
Λιβερίας	180	12.797.302	7.433.837
Μπαχάμας	152	6.298.807	3.751.774
Αγ. Βικεντίου & Γκρέναντινς	87	2.444.297	1.318.383
Ονδούρας	42	299.863	131.763
Κέυμαν Άιλαντς	14	131.483	105.389
Λιβάνου	11	175.197	102.849
Ηνωμένου Βασιλείου	8	639.986	356.717
Βουνοάτου	8	225.576	135.372
Μάρσαλ Άιλαντς	5	1.506.090	759.851
Αιγύπτου	5	256.840	149.987
Σιγκαπούρης	4	55.602	41.936
Σρι Λάνκα	2	36.750	18.722
Μπελίζε	2	4.689	3.691
Χογκ Κονγκ	1	136.517	80.000
Μπαρμπάντος	1	45.632	28.337
Μαλαισίας	1	14.686	8.937
Γαλλικής			
Αποικίας Ανταρκτικού	1	5.396	3.999
Συρίας	1	5.912	3.775
Ρωσίας	1	3.735	2.893
Μαλβίδων	1	3.577	2.898
Πολωνίας	1	3.256	1.991
Φιλιππίνων	1	3.194	2.854
Νορβηγίας	1	2.499	1.731
Σαουδ. Αραβίας	1	1.472	1.211
Εκουαντόρ	1	610	2.210
Διάφορα άλλα πλοία αδιευκρινίστου ηθολογίου	15	209.220	127.020
Σύνολο πλοίων εγγεγραμμένων σε 29 διαφορετικά ηθολόγια	3.204	127.782.567	74.982.110

μπόρεσαν να συλλάβουν τη σημασία της και να προωθήσουν στις λύσεις εκείνες που θα επέτρεπαν την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας υπό την εθνική σημαία, με όλα τα ποικιλότροπα ωφέλη που μία τέτοια εξέλιξη θα έφερνε στον δύσμοιρο αυτόν τόπο.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν ότι η Ελλάδα οφείλει να διαφυλάξει την σημερινή θέση και επιρροή της Ελληνικής Ναυτιλίας τόσο στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (η μόνη πρωτιά μας στην Ευρώπη), όσο και

στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, και ασφαλώς στα πλαίσια του ΝΑΤΟ.

Δεν πρέπει δε να ξεχνάμε ότι, πέρα από την συναλλαγματική εισροή, υπάρχει η απασχόληση Ελλήνων τόσο στα πλοία, όσο και στα ναυτιλιακά γραφεία και στις παραναυτιλιακές δραστηριότητες και για αυτό πιστεύουν ότι, οποιοδήποτε μέτρο που θα προσέλκυε και πάλι πολλά πλοία υπό την εθνική σημαία, θα έχει την πλήρη υποστήριξη του Ελληνικού λαού.

Απεικόνιση του ελληνόκτητου στόλου κατά κατηγορία πλοίου και ηλικία

Τύπος πλοίου		Σύνολο	Υπό παραγγελία	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	Έτη & άνω
Δεξαμενόπλοια	Αρ. πλοίων	377	18	18	22	17	69	167	66
	Τόν. ΓΚΡΟΣ	22.842.408	1.322.013	1.805.912	1.699.507	810.255	3.335.988	13.485.861	382.902
	DWT	44.076.449	2.430.300	3.301.798	3.058.962	1.393.519	6.111.590	27.133.577	646.703
Χημικά και πρόντακτ κάρριερς	Αρ. πλοίων	277	12	27	30	44	57	67	40
	Τόν. ΓΚΡΟΣ	6.384.840	371.105	1.224.815	984.646	1.092.447	1.180.340	1.261.243	270.244
	DWT	10.965.874	591.325	2.140.711	1.677.235	1.807.325	2.001.304	2.280.431	467.043
Υγροποιημένου αερίου	Αρ. πλοίων	35		2		7	5	8	13
	Τόν. ΓΚΡΟΣ	504.628		12.225		79.415	123.722	196.399	92.867
	DWT	595.691		15.113		86.217	138.701	247.59	108.070
Μικτά υγρού/ξηρού φορτίου	Αρ. πλοίων	38				6	9	21	2
	Τόν. ΓΚΡΟΣ	2.349.662				275.232	462.416	1.538.398	73.616
	DWT	4.224.744				461.055	803.745	2.829.465	130.479
Μπαλκ Κάρριερς	Αρ. πλοίων	1.292	16	40	21	193	292	529	201
	Τόν. ΓΚΡΟΣ	31.885.137	714.585	1.731.085	594.224	5.004.516	7.507.881	12.339.320	3.993.526
	DWT	55.755.682	1.275.710	3.228.176	1.053.967	8.584.236	13.169.717	21.562.448	6.881.428
Κοντεϊνερόπλοια	Αρ. πλοίων	85		7	3	5	33	18	19
	Τόν. ΓΚΡΟΣ	1.697.252		175.216	102.995	126.009	503.518	409.645	379.869
	DWT	1.794.889		208.437	103.004	130.04	521.187	434.817	397.404
Γεν. φορτίου	Αρ. πλοίων	881	10	9	24	80	268	283	207
	Τόν. ΓΚΡΟΣ	7.142.039	108.993	752.888	135.210	784.030	2.497.507	2.522.474	1.020.997
	DWT	9.706.057	109.095	65.511	163.990	1.021.718	3.265.279	3.263.852	1.456.612
Επιβατηγά	Αρ. πλοίων	190	7	8	5	2	3	44	121
	Τόν. ΓΚΡΟΣ	1.919.087	237.052	230.821	137.791	7.936	44.144	325.442	935.931
	DWT	440.818	36.225	33.596	15.63	2.426	14.200	99.888	238.853
Διάφορα άλλα	Αρ. πλοίων	29				3	6	4	16
	Τόν. ΓΚΡΟΣ	257.057				5.596	70.242	24.694	148.525
	DWT	222.363				4.635	115.388	11.462	90.878
Σύνολο	Αρ. πλοίων	3.204	63	111	105	357	742	1.141	685
	Τόν. ΓΚΡΟΣ	74.982.110	2.753.688	5.252.962	3.654.373	8.185.406	157.728	32.103.476	7.298.477
	DWT	127.782.567	4.442.655	8.993.342	6.072.788	13.491.171	26.141.611	58.223.530	10.417.470

Μέση ηλικία ελληνόκτητου στόλου κατά κατηγορία πλοίου

	Δεξ/πλοία	Χημικά πρόντακτς	Υγροπ. αερίου	Μικτά	Μπαλκ Κάρριερς	Κοντεϊνε ρόπλοια	Φορτηγά	Επιβατηγά	Διάφορα	Σύνολο Μέσος Όρος
Μέση Ηλικία (βάσει αριθμ.)	19.9	16.1	20.0	19.3	19.0	18.0	20.5	27.4	26.7	19.8
Μέση Ηλικία (GRT)	17.8	12.4	19.2	19.7	18.1	17.3	19.4	24.1	29.5	17.9
Μέση Ηλικία (DWT)	18.0	12.5	19.3	19.9	18.0	17.2	19.6	26.6	26.4	17.8

Μέση ηλικία παγκόσμιου στόλου (πλοία άνω των 1.000 τόν. γκρος)

	Δεξ/πλοία	Χημικά πρόντακτς	Υγροπ. αερίου	Μικτά	Μπαλκ Κάρριερς	Κοντεϊνε ρόπλοια	Φορτηγά	Επιβατηγά	Διάφορα	Σύνολο Μέσος Όρος
Μέση Ηλικία (βάσει αριθμ.)	18.1	13.5	13.8	15.3	15.3	10.9	17.9	19.3	18.3	16.7
Μέση Ηλικία (GRT)	13.9	12.1	12.7	15.3	13.1	10.1	16.4	16.5	18.5	13.8
Μέση Ηλικία (DWT)	14.2	12.2	13.2	15.4	13.0	9.7	17.3	18.2	19.3	13.8

Απεικόνιση του παγκόσμιου στόλου κατά κατηγορία πλοίου και ηλικία

Τύπος πλοίου	Σύνολο	Υπό παραγγελία	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25 έτη & άνω
Δεξαμενόπλοια	NO 2.518	97	241	289	233	401	733	524
	GT 124.627.127	8.006.677	23.171.219	21.233.092	8.588.430	14.616.912	45.085.987	3.934.810
	DWT 234.371.116	14.665.258	42.260.396	38.358.354	15.107.194	26.925.117	90.093.355	6.961.442
Χημικά και πρόντακτ κάρριερς	NO 3.451	248	552	585	560	641	536	329
	GT 45.394.109	3.582.921	7.521.266	9.605.139	7.763.881	7.949.883	6.775.317	2.195.702
	DWT 75.692.966	5.684.214	12.684.214	12.386.576	16.210.023	12.814.161	13.075.936	11.777.433
Υγροποιημένου αερίου	NO 813	55	134	153	85	157	125	104
	GT 17.992.781	2.242.390	3.635.614	2.543.346	1.727.934	3.880.260	2.981.137	983.000
	DWT 16.911.388	1.638.429	3.017.345	2.642	1.669.264	3.991.650	2.938.335	1.032.047
Μικτά υγρού/ξηρού φορτίου	NO 253	4	12	33	57	65	74	8
	GT 12.486.391	260.000	590.627	1.914.637	2.511.182	2.775.382	4.205.265	229.298
	DWT 22.229.501	438.988	1.035.289	3.369.000	4.365.517	4.841.986	7.772.511	406.210
Μπαλκ Κάρριερς	NO 6.005	442	858	488	1.164	1.000	1.294	759
	GT 159.472.342	14.120.572	30.327.957	17.567.032	32.600.137	24.216.208	28.112.382	12.528.054
	DWT 278.794.699	24.851.188	54.864.367	31.217.074	56.599.808	41.867.505	48.311.653	20.993.104
Κοντεϊνερόπλοια	NO 2.443	473	628	322	340	312	200	168
	GT 54.644.165	11.004.457	14.278.941	8.496.722	8.185.685	5.887.931	3.761.435	3.028.994
	DWT 61.859.268	12.628.657	16.862.144	9.842.775	9.253.975	6.377.516	3.800.142	3.094.437
Γεν. φορτίου	NO 13.285	490	954	1.331	2.057	2.771	2.513	3.169
	GT 90.299.960	4.660.901	6.667.126	8.637.466	18.234.359	21.541.294	16.905.003	13.653.811
	DWT 101.896.486	4.437.453	6.511.786	8.947.891	17.649.626	23.572.822	22.277.868	18.499.040
Επιβατηγά	NO 1.883	136	192	285	197	197	259	617
	GT 17.737.128	2.672.309	2.891.193	2.687.640	1.766.861	1.729.618	1.932.287	4.057.220
	DWT 3.928.684	369.864	533.371	587.656	389.463	464.863	506.665	1.077.002
Διάφορα άλλα	NO 5.026	156	311	572	946	839	1.002	1.200
	GT 19.124.750	640.274	1.517.252	2.700.699	2.877.361	2.782.191	4.203.083	4.403.890
	DWT 15.254.734	413.81	1.106.288	1.369.335	2.017.290	2.066.395	4.501.801	3.749.815
Σύνολο	NO 35.677	2.101	3.882	4.058	5.639	6.383	6.736	6.878
	GT 541.778.753	47.190.501	90.601.195	75.375.773	84.254.930	85.379.679	113.961.896	45.014.779
	DWT 810.849.042	65.157.681	138.577.562	112.526.426	119.865.920	123.183.790	191.979.763	59.557.720

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





Γιώργος Π. Λιβανός

Γιώργος Π. Λιβανός
1926 - 1997

Μια σπάνια ασθένεια των πνευμόνων, στάθηκε σαν αφορμή να φύγει γρήγορα από τη ζωή ο Γιώργος Π. Λιβανός, αυτός ο τόσο δραστήριος μεγαλοεφοπλιστής και ο τόσο φλογερός πατριώτης.

Γεννημένος στη Νέα Ορλεάνη, περάτωσε τις γυμνασιακές σπουδές του στο Κολλέγιο Αθηνών το 1946 και από πολύ νέος ασχολήθηκε με τη ναυτιλία, συνεχίζοντας την οικογενειακή παράδοση του πατέρα του και του θείου του. Πολύ γρήγορα αναδείχθηκε σε κορυφαίο εφοπλιστή με παγκόσμια ακτινοβολία, χάρη στις εύστοχες πρωτοβουλίες του.

Το 1949 ίδρυσε την εταιρία Ceres, η οποία έφτασε να διαχειρίζεται μέχρι τη δεκαετία του '90 στόλο άνω των εκατό σκαφών, δεξαμενοπλοίων, εξειδικευμένων πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων, μικρών και μεγάλων φορτηγών μεταφοράς χύδην φορτίου, καθώς και στόλο 30 και πλέον ταχύπλοων σκαφών. Επί σειρά ετών ανεγνωρίζετο διεθνώς ως ο μεγαλύτερος εκ των ανεξαρτήτων εφοπλιστών.

Η Ναυτιλία πενθεί την απώλεια του Γιώργου Λιβανού και καταδικάζει τη στυγερή δολοφονία του Κωστή Περατικού

Ο ένθερμος πατριωτισμός που τον διέκρινε τον έφερνε πάντα στην πρώτη γραμμή των αγώνων για κάθε εθνικό σκοπό, ενώ σε όλα του τα πλοία ύψωνε μόνο την Ελληνική σημαία.

Τον χαρακτήριζε σε όλη του τη ζωή η μεγάλη αγάπη για τους συνανθρώπους του και ιδιαίτερα για όσους εργάστηκαν μαζί του. Υπήρξε γενναιοδωρός, άδολος και ανοικτός προς όλους όσους προσέτρεξαν σε αυτόν για συμπαράσταση. Χωρίς συζήτηση, βοηθούσε κάθε φιλανθρωπικό και κοινωνικό σκοπό και χωρίς να υπολογίζει κόπο και έξοδα διέθετε χρήματα και φροντίδα και γενικώς στήριζε κάθε σκοπό που προωθούσε την Ελλάδα στον κόσμο.

Ο Γιώργιος Λιβανός ήταν μέλος σε συμβούλια πολλών εταιριών και ιδρυμάτων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η Τράπεζα της Ελλάδος, η Atlantic Bank της Νέας Υόρκης, και το Ινστιτούτο Nicholas Αθλητικής και Αθλητικών Τραυμάτων.

Επίσης ήταν μέλος του Παγκόσμιου Ταμείου για την Προστασία της Φύσης (WWF) και της Λέσχης της Ρώμης. Σε άμεση σχέση με τις ναυτι-

λιακές του δραστηριότητες, ήταν μέλος του Συμβουλίου διευθυντών, της Διοικούσας Επιτροπής του American Bureau of Shipping. Ήταν επίσης Director του Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda), του West of England, και του Det Norske Veritas (Ελληνική Επιτροπή). Το Μαΐο του 1989 εξελέγη Πρόεδρος της Bimco.

Σαν μέλος του συμβουλίου του International Tanker Owners Pollution Federation, έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον και ανέπτυξε δράση στην προστασία του περιβάλλοντος, ενώ ως πρόεδρος της Επιτροπής Περιβάλλοντος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, υπήρξε ο μοχλός για τη δημιουργία της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Helmepa).

Το 1982, η Helmepa ιδρύθηκε σαν μια εθελοντική συμβολή στην καταπολέμηση της ρύπανσης. Σήμερα έχει μέλη πάνω από 400 Ελληνικά πλοία, πάνω από 120 εταιρίες και πάνω από 6.000 Έλληνες ναυτικούς σαν εταιρικά μέλη.

Ο Γιώργος Λιβανός ήταν πολύ δραστήριος μέσα στην Ελληνο - Αμε-

ρικανική κοινότητα σαν Επίτιμος Πρόεδρος της Χιακής Ομοσπονδίας, μέλος του Συμβουλίου της Αρχιεπισκοπής, σύμβουλος της Ελληνικής Ορθόδοξης Εκκλησίας της Αγίας Τριάδος και Αρχών του Πατριαρχείου. Ήταν επίσης στο Συμβούλιο Διευθυντών (Board of Managers) του Εκκλησιαστικού Ινστιτούτου Ναυτικών της Νέας Υόρκης και της Νέας Υερσέης.

Εχει τιμηθεί με πολλά βραβεία και διακρίσεις, αλλά ο ίδιος ήταν ιδιαίτερα περήφανος για το βραβείο Halert C. Shephard για επιτεύγματα στην Ασφάλεια της Εμπορικής Ναυτιλίας. Εξελέγει προσωπικότητα του Seatrade για το 1990 και ήταν Επίτιμος Δόκτωρ Διεθνών Σχέσεων του Πανεπιστημίου Sophia του Τόκιο. Του έχει απονεμηθεί το Commendatore της Ιταλικής Δημοκρατίας, το Κλειδί της Πόλης των Αθηνών, το Χρυσό Μετάλλιο του Περικλή της Πόλης των Αθηνών, όπως και πολλές άλλες Ελληνικές και ξένες διακρίσεις. Ήταν Επίτιμος Πολίτης της πόλης Hakodate, στο Hokkaido της Ιαπωνίας.

Από τον επιτυχημένο γάμο του με την Φωτεινή Καρρά απέκτησε δύο παιδιά, τον Παναγιώτη, ο οποίος διοικεί με επιτυχία τον Ομιλο Ceres τα τελευταία χρόνια, και τη Μαρίνα, προς του οποίους τα "Ν.Χ." υποβάλλουν θερμότητα συλλυπητήρια.

Εξάλλου, στον επικείμενο χαιρετισμό του για τον εκλιπόντα, ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. Γιάννης Λύρας είπε:

"Με τον θάνατο του Γεωργίου Λιβανού του Παναγιώτη, η Ναυτιλία χάνει έναν ακούραστο δημιουργό, η εφοπλιστική οικογένεια έναν εκλεκτό εκπρόσωπό της, η Ένωση μας ένα επιφανές μέλος της και η Ελλάδα έναν ανήσυχο και αγνό πατριώτη.

Ο Γεώργιος Λιβανός γεννημένος στις Η.Π.Α. με καταγωγή από τα Καρδάμυλα της Χίου, πέραν από την εντυπωσιακή του παρουσία στη ναυτιλία, συνέβαλε με την τολμηρή επιχειρηματική του πρωτοβουλία στον εκσυγχρονισμό των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών με την πρωτοπορία των ιταμένων πλοίων και κατ' επέκταση

στην ανάπτυξη του εθνικού τουρισμού.

Με την εγνωσμένη ευαισθησία του για το περιβάλλον, ο Γεώργιος Λιβανός επέτυχε να συμφιλιώσει το Ελληνικό πλοίο με τις καθαρές θάλασσες ιδρύοντας την Helmera, τον πρώτο διεθνώς οργανισμό προστασίας του περιβάλλοντος από ιδιωτικούς φορείς, τον εφοπλισμό και τους ναυτικούς.

Το έργο του ναυτιλιακό, κοινωνικό, εθνικό, δύσκολα θα βρει αντάξιους συνεχιστές, θα παραμένει όμως για όλους μας φωτεινό παράδειγμα.

Αιωνία του η μνήμη.

Κωστής Περαιτικός

Ο 42χρονος Κωστής, αυτός ο πράος και συνετός "φίλος", έφυγε ξαφνικά από τη ζωή, θύμα της αδιάτακτης οργάνωσης, που επί 22 χρόνια δρα ασύλληπτη και παρεμβαίνει στην πορεία των πραγμάτων με ένα κύκλο αίματος και βίας, όλα στο όνομα της "δημοκρατίας", όπως την προσδιορίζουν οι εξτρεμιστές.

Μέσα σε βαρύ κλίμα, και με την παρουσία ανθρώπων κυρίως του εφοπλιστικού και επιχειρηματικού κόσμου, έγινε την 1 Ιουνίου στο Α' Νεκροταφείο Αθηνών η κηδεία του Κωστή Περαιτικού. Την κυβέρνηση εκπροσώπησε ο υπουργός Δικαιοσύνης Ευάγγελος Γιαννόπουλος, ενώ από τη Νέα Δημοκρατία παρέστησαν ο πρώην πρόεδρος του κόμματος Μιλτιάδης Εβερτ, ο επίτιμος πρόεδρος Κωνσταντίνος Μητσοτάκης, ο Γιάννης Βαρβιτσιώτης και η Ντόρα Μπακογιάννη. Ιδιαίτερα συγκινητική ήταν η παρουσία του 12χρονου γιου του Κωστή, Μιχάλη, που δεν σταμάτησε να κλαίει, ενώ συντετριμμένοι ήταν οι γονείς του, η πρώην σύζυγός του και η σύντροφός του.

Σε ανακοίνωση που εξέδωσε για τον αποτρόπαιο φόνο του Κωστή Περαιτικού, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Γιάννης Λύρας υπογράμμισε τα εξής:

"Η ελληνική εφοπλιστική οικογένεια εκφράζει τον αποτροπιασμό της για τη στυγερή δολοφονία του Κωστή Περαιτικού, διακεκριμένου μέλους της και ευσυνείδητου συνεχιστού μακράς ναυτικής παραδόσεως και συμπαρίσταται με αγάπη και εκτίμηση στο βαρύ πένθος της οικογένειάς του.

Σ' αυτές τις πράξεις τρομοκρατίας που σιγματίζουν τον δημόσιο βίο της χώρας μας και απειλούν τους δημοκρατικούς της θεσμούς πρέπει να δοθεί το ταχύτερο τέλος, για το καλό του έθνους και το συμφέρον του λαού".

Γεννημένος το 1955 στο Λονδίνο, ο Κωστής ήταν ο πρωτότοκος γιος του Μιχάλη και της Σοφίας Περαιτικού.

Ακολούθησαν ο Νίκος, που ασχολείται με τις οικογενειακές επιχειρήσεις και ο Αντώνης που ζει μόνιμα στη Νέα Υόρκη και ασχολείται με το θέατρο και τον κινηματογράφο.

Μετά τις γυμνασιακές του σπουδές στο Κολλέγιο Αθηνών, ο εκλιπών μοίρασε τα χρόνια της ζωής του μεταξύ Αθήνας και Λονδίνου, με συνεχή απασχόληση σε όλους τους τομείς ενός εφοπλιστικού οργανισμού (από τα πετρέλαια και τις ναυλώσεις, μέχρι τον εφοδιασμό των πλοίων).

Το ένστικτό του ήταν αλάνθαστο γιατί διδάχτηκε τη ναυτιλία στο καλύτερο πανεπιστήμιο, στην ίδια τη θάλασσα.

Του άρεσε η μουσική, έγραφε και στίχους και λάτρευε τη φύση και τα σπορ.

Το μοιραίο του λάθος ήταν ότι ένιωθε και δεν πίστευε τα "κατεβατά" των τρομοκρατών που του αφιέρωναν τις προκηρύξεις τους. Αν και επισώρευσε στις πλάτες του κυρίως αμαρτήματα άλλων, ο Κωστής δεν διανοήθηκε ποτέ ότι θα ήταν το 21ο θύμα στην 22χρονη δράση της τρομοκρατικής οργάνωσης.

Από το γάμο του με τη Λία Ρακά ο Κωστής απέκτησε δύο αγόρια τον 12χρονο Μιχάλη και τον εξάχρονο Πέτρο, προς τους οποίους τα "Ναυτικά Χρονικά" στέλνουν την αγάπη τους και πολλές ευχές για Υγεία και Δύναμη.



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



DESIGN BY VICKY DANIEL

SALVAGE & TOWAGE

POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 42 92 200

FOR YOUR SAFETY AT SEA



Με κύριο στόχο την ενημέρωση της κοινής γνώμης για την περιβαλλοντική ευαισθησία των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων, πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα μεταξύ 25 - 29 Μαΐου η σύνοδος των μελών της Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων, της γνωστής Ιντερτάνκο.

Οι εργασίες της συνδιασκέψεως, στις οποίες η συμμετοχή ήταν πολύ μεγάλη (οι σύνεδροι έφτασαν του 800) ολοκληρώθηκαν με τη δημιουργία του "Hellenic Regional Panel" του οργανισμού, επικεφαλής της δωδεκαμελούς διοικούσης επιτροπής του οποίου τέθηκε ο αντιπρόεδρος της Ιντερτάνκο Ερρίκος Κέρτσικοφ της εταιρίας "Eletson". Ο γεν. διευθυντής Dugfin Lunde, που ήταν ιδιαίτερα ευτυχής για την επιτυχία της συνδιασκέψεως, δεν τάρει να αναφερθεί στη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την παγκόσμια οικονομία, και να τονίσει ότι η μεγάλη επιτυχία της συνόδου επί ελληνικού εδάφους δημιουργεί πλέον άλλο κλίμα" και σε άλλες υποχρεώσεις" για τον οργανισμό, ενόψει των πικείμενων συνδιασκέψεων στο Λονδίνο (τον Οκτώβριο) και τη Σιγκαπούη (το καλοκαίρι του 1998). Τις εργασίες της συνδιασκέψεως χαιρέτησε ο πουργός Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης, ο αναφέρθηκε στη σημασία της ναυτιλίας για τη χώρα μας και επισήμανε τη συμβολή του ελληνικού πλοίου στην παγκόσμια αγορά των θαλασσίων εμπορευμάτων.

"Είναι κοινώς αποδεκτό πλέον ότι 80% των ατυχημάτων στη θάλασσα οφείλεται στον ανθρώπινο παράγοντα.

Επιτυχής η 4ήμερη Σύνοδος της Ιντερτάνκο στην Αθήνα.

Γράφει ο Δημ. Ρήγας - Κωπτάκης.



INTERTANKO

The International Association of Independent Tanker Owners
FOR SAFE TRANSPORT, CLEANER SEAS AND FREE COMPETITION.

Ενα μεγάλο μερίδιο της ευθύνης στο ανωτέρω ποσοστό έχει και ο τρόπος λειτουργίας του σκάφους. Αλλά μόνο το 10% των ατυχημάτων οφείλεται σε κάποιο κατασκευαστικό ή μηχανικό πρόβλημα του πλοίου", τόνισε ο γενικός διευθυντής D. Lunde, που αναφέρθηκε στην περίπτωση του πλοίου "Νήσος Αμοργός", το οποίο κρατήθηκε στο Μαρακάϊμπο της Βενεζουέλας, μετά από ατύχημα που προκλήθηκε λόγω σφαλμάτων τόσο του Βενεζουελανού πιλότου, όσο και των τοπικών αρχών του διαύλου... "Πρόκειται για πρωτοφανή περίπτωση, που αντιβαίνει όχι μόνο την κοινή λογική, αλλά και τις διεθνείς συμφωνίες που έχει υπογράψει η συγκεκριμένη χώρα", τόνισε η υπεύθυνη δημ. σχέσεων της Ιντερτάνκο Sibyl Gosselin, που μετέβη στη Βενεζουέλα και συζήτησε με τις τοπικές αρχές, "μέσα σε ένα όργιο παραπληροφόρησης" όπως χαρακτηρίστικά είπε, σημειώνοντας πάντως ότι, όσοι γνωρίζουν το πρόβλημα του πλοίου "Νήσος Αμοργός" απένειμαν εύσημα στον άμισθο πρόξενο της Ελλάδος στο Μαρακάϊμπο Κώστα Χατζή, για την πολύτιμη βοήθειά του.

Οι εργασίες της 4ήμερης συνόδου, η οποία ασχολήθηκε, μάλλον υπερβολικά με τεχνικής φύσεως θέματα, έκλεισαν με μία ενδιαφέρουσα συζήτηση ανοικτής τράπεζας (debate), μεταξύ μιας ομάδας ειδικών επιστημόνων και άλλων ατόμων, επικεφαλής περιβαλλοντολογικών οργανώσεων και του κοινού, που στην προκειμένη περίπτωση απαρτιζόταν από εκπροσώπους εταιριών δεξαμενοπλοίων, αλλά υπήρχε και αριθμός

εκπροσώπων του Τύπου. Η ανταλλαγή απόψεων περί της εικόνας της ναυτικής βιομηχανίας μεταφοράς πετρελαιοειδών στην κοινή γνώμη ήταν ενδιαφέρουσα. Τελικά, όπως παραδέχθηκε η υπεύθυνη δημοσίων σχέσεων του οργανισμού Sybil Gosselin, αλλά και ο πρόεδρος της Ιντερτάνκο Roger du Moulin, χρειάζεται ακόμη πολύς δρόμος μέχρι να ενημερωθεί η κοινή γνώμη για τον πραγματικό ρόλο των δεξαμενοπλοίων στην διεθνή οικονομία, αλλά και για το πόσο σχολαστικός είναι ο έλεγχος τον οποίο υφίστανται τα πλοία αυτά - που η κατασκευή τους βελτιώνεται ραγδαία - από τους διεθνείς κανονισμούς.

Ως ιδιαίτερα εύστοχη, σχολιάστηκε η παρέμβαση του εκπροσώπου της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMPEA) Δημήτρη Μπασάτσου, ο οποίος εξήγησε πως αυτός ο εθελοντικός ελληνικός οργανισμός (πόνημα του αείμνηστου Γιώργου Λιβανού) έχει κερδίσει την παγκόσμια αναγνώριση και σήμερα ασκεί ουσιαστικό έργο, τόσο για τα μέλη του, όσο και για την προαγωγή της ευαισθησίας των ναυτικών και του ευρύτερου κοινού για την προστασία της θάλασσας.

Τέλος, αξίζει να επισυμανθεί ότι για την κοινή γνώμη, δυστυχώς ακόμη, η λέξη "δεξαμενόπλοιο" σημαίνει "βρώμικες ακτές", παρά το γεγονός ότι οι στατιστικές αποδεικνύουν ότι μόνο το 12% της θαλάσσιας ρύπανσης οφείλεται στα πλοία και ακόμη, ότι ειδικά για τα δεξαμενόπλοια το ποσοστό της ευθύνης τους στη θαλάσσια ρύπανση περιορίζεται στο χαμηλό ποσοστό 5-6%.



Den norske Bank

PIRAEUS

Representative Office:

21 Akti Miaouli str.,

Piraeus, Greece

Tel: 42 23 210

Fax: 42 23 206

OSLO

Den norske Bank
Stranden 21
P.O.Box 1171 Sentrum
0107 Oslo
NORWAY
Tel: +47 22 48 10 50
Fax: +47 22 48 18 70

BERGEN

Den norske Bank
Lars Hilles Gate 30
5020 Bergen
NORWAY
Tel: +47 55 21 10 00
Fax: +47 55 21 19 24

LONDON

Den norske Bank
London Branch
20 St. Dunstan's Hill
London EC3R 8HY
ENGLAND
Tel: +44 171 621 1111
Fax: +44 171 626 7400

NEW YORK

Den norske Bank
New York Branch
200 Park Avenue
31st Floor
New York, N.Y.
10166-0396
U.S.A.
Tel: +1 212 681 3800
Fax: +1 212 681 3900

SINGAPORE

Den norske Bank
Singapore Branch
8 Shenton Way 48-02
Treasury Building
SINGAPORE 0106
Tel: +65 22061 44
Fax: +65 224 9743

**Your financial
shipping Partner**



Den norske Bank

The Monitor

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

Shipping must improve its public image

During the last four weeks, shipping correspondents had the opportunity to attend the Intertanko Conference in Athens, Bimco in Istanbul and Nor - Shipping in Oslo. Without a doubt, they were all excellently organised and each in its own way important to the section of the shipping industry which they represented. All of them have come a long way since they were founded, particularly in their presentations, which in the case of Bimco was equal to anything that a modern PR company can devise, and the Intertanko Public Image Debate was comparable to any political party conference, in putting its message before the general public.

The "Monitor" fully endorses the views of

London's major shipbrokers Gibson; who have recently commented, that shipping is still a mystery to many people outside the immediate industry and it is imperative that these organisations do their utmost to get the message across that shipowners, in the majority, are highly responsible people delivering an essential service, in a safe and environmentally friendly manner. There is no room for complacency in either the dry cargo or tanker - owning sectors and, in the soundbite of today, they must continue to strive for zero tolerance in the way they operate their tonnage, to avoid accidents that result in loss of life and environmental damage.



The importance of Drybulk Shipping

(OSLO) - INTERCARGO, the international Association of Dry Cargo Shipowners, held its annual general meeting in Oslo, in early June and approved its annual Review for 1996/97.

"The Review" explained Bruce Farthing, "does not provide a detailed, day - to - day account of the Association's activities. Rather it seeks to paint a broad picture providing an overview of the main issues confronting drybulk shipowners and what steps the Association has in train".

Syerre Tidemand of Belships, Oslo was unanimously re-elected chairman, with Peter Cowling, The Wallem Group, Hong Kong as vice chairman.

Prior to the AGM there had been a meeting of Intercargo's Executive Committee and a joint seminar with shipbuilders from Europe, the USA and the Far East, which focussed on the need to maintain quality in ships and their operation and to eliminate those which failed to meet proper standards.

"Our various meetings" said Sverre Tidemand "marked the culmination of a difficult but rewarding years work". There is no hiding the fact that safety issues have dominated our work and that members have had different perceptions of the way ahead. The recent IMO meetings have, I believe, resulted in proposals for discussion at the special Conference in November, which provide a proper balance between risk and benefit and will be generally acceptable. We are, after all, united in placing safety at the top of our agenda and in our belief that one seafarer's life, one

cargo or one ship lost, is one too many".

"The thrust of our Executive Committee meeting" explained Bruce Farthing, "was not just to review current issue but to look ahead to how better we can serve the Membership, as well as promote a greater understanding of the vital service Dry Bulk Shipping provides for world trade and for all the world's inhabitants. Some building blocks have been provided by the Intercargo video "Bulk carriers Serving the World" and the innovative computer market Forecasting Model "InterFreight", which we unveiled in March and which has evoked considerable interest. Other issues on which we intend to focus include the importance of quality and timely compliance with ISM, compulsory P&I cover, a closer understanding by charterers and stevedores of their role in safe shipping, and the possibility of developing a system similar to the 'SIRE' for the dry bulk industry."

Intercargo was established in 1980, in order to represent and promote the interests of Dry Bulk Shipowners throughout the world. Membership was originally largely from Greece, with some from Scandinavia and Hong Kong. Today it has over 190 Members from 34 countries, who between them control somewhat over 1250 large dry bulk carriers, totalling approximately 100 million tonnes dead weight. The Association has consultative status with the International Maritime Organisation (IMO) in London, and is deeply involved in that organisations' work to improve bulk carrier safety.

Intertanko focuses on public image

(ATHENS) - The four - day tanker event organised so successfully this time in Athens by the International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) drew to a close on May 29, with a debate on how the public and mass media perceive shipping.

"It was a tremendous success.. I believe, this was partly due to the fact that Greece has the widest membership base in Intertanko", Svein Ringbakken, the Association's chief legal counsel, told the "Monitor".

The event was mainly concerned with technical issues affecting tankers and with marketing.

The debate's title was "Shipping and Public Opinion: Giving our Industry a Fair Trial", but, shipowners, they were only too glad to put the press on trial. Accusation of unfairness and distorted reporting were numerous, to the point that Richard du Moulin, Intertanko's president, felt he had to balance out things a little. Speaking to the press over lunch afterwards, he said that shipowners had to become used to dealing with the press and had to get used to the fact that reporting, especially in cases of accident and oil spillage, had to be negative.

Du Moulin added that Intertanko members were given seminars on how to deal with the press in emergency situation. He said that it was important that an identifiable company official be available to deal with the press in such situations and that avoiding contact, only made it worse for the company.

Intertanko says it accepts only those members who abide by strict environmental, quality and technical standards.



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

LAVINIA corp.

OPERATORS AND MANAGERS OF REEFER VESSELS

FLEET SERVICES LTD
 FLAT 11
 43, LOWNDSE 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 MAROUSI
 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
 SUFLENORSA S.A.
 C/ARENAL 104-8D
 36201 VIGO / SPAIN
 PHONES: (986) 224656/7
 FAX: (986) 430001
 TELEX: 83674 SFNS E

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

Bergman elected President at 1997 BIMCO's General Meeting

(CONSTANTINOPLE) - Ronald Bergman, chairman of Nordstorm and Thulin, was elected President of BIMCO at its 53rd general meeting, held in Turkey in June.

In his acceptance address, Mr. Bergman outlined his personal involvement in BIMCO and in keeping with the long - standing traditions of Nordstrom & Thulin, which was a founding member of BIMCO.

Discussing the themes he wishes to pursue over his two year term as BIMCO President, Mr. Bergman indicated the need to "give full support to the principal of realistic self-regulation as an antidote to the ever - greater inference in our commercial lives" and suggested that any new regulations be based on practical considerations and "good sense". BIMCO will also continue to clearly indicate to the industry that substandard shipping will not be tolerated or supported. According to Ronald Bergman, although BIMCO will continue to work in the interest of marine safety and pollution prevention, it will strongly discourage the development of any new legislation for this already highly - regulated industry.

Mr. Bergman also highlighted his desire to continue encouraging BIMCO members to support training and education as a response to the manpower crisis. Such a move will also, by definition, improve the quality of the current workforce, an element which is crucial to operations and to improving the image of the maritime industry.

The same general meeting elected Giorgos A. Gratsos vice president and Stelios Niotis on the board of directors, with Basil Logothetis as his substitute. Other Greek

shipowners elected at BIMCO's documentary committee include Giorgos Pateras, Anastasios Papagianopoulos, Dimitris Psarros and New York based Konstantinos Livanos.

Currently, BIMCO's membership consists of nearly 2700 companies in 110 countries, including approximately 1000 shipowners. About 500 members operate bulk carriers, while 260 members operate and control some 2300 tankers and combination carriers. Members also operate container vessels, general cargo ships, reefers, gas carriers, heavy lifts, passenger ships and other type of vessels.

BIMCO is clearly involved in all activities of the shipping industry and is therefore interested in all types of trades and their problems.

BIMCO is international

BIMCO fully supports international regulation and standards and, at times, meets with success. For example, BIMCO was invited by the Office of Maritime Safety in the State of Washington to give its views on cargo and passenger ships' safety. This led to the State of Washington discarding earlier plans for unilateral action, implementing instead rules in line with international regulation.

Other matters of interest to BIMCO include manning and training, vessel security, under - keel clearance, air pollution and international law on the carriage of goods by sea and the recent proposal to compulsory insurance, among others.



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

The Monitor

Peraticos laid to rest in moving ceremony

(ATHENS) - Costis Peratikos, the shipowner gunned down by November 17 terrorists in central Piraeus, was buried at Athen's First Cemetery on June 1, in a moving ceremony.

The 42 year-old, divorced father of two, was gunned down on a busy Pireaus street. November 17 accused him of making money from the purchase of the Elefsis Shipyards in 1992 and blamed him for their closure in 1995.

An arbitration court, however, found otherwise about a month ago, granting the Peratikos Group 2,5 billion drachmas in debts owed by the state.

Shipowners, politicians and hundreds of mourners attended Peratikos funeral. Justice Minister Evangelos Yiannopoulos, former premier Konstantinos Mitsotakis, conservative deputies Dora Bakoyianni and Stephanos Manos were among those who attended.



George Livanos,

Greece's most prominent shipowner dies at 71

(PIRAEUS) - George P. Livanos, the world's biggest independent shipowner, died in Athens on June 2, following a rare lung infection.

The late shipping tycoon, estimated to be worth 3 billion, was a big supporter of the environment and a member of WWF. He founded the Hellenic Association for the Protection of the Marine Environment (Helmepa) in 1982, at a time when Greek shipowners reputation had been tarnished by a series of oil spillages.

"He is irreplaceable... I hope that his son will prove a worthy successor", Greek Merchant marine Minister Stavros Soumakis noted in his farewell speech at Livanos funeral. Soumakis was one of many politicians who attended Livanos funeral service, paying tribute to the most important Greek shipowner. Many foreigners also attended the service, including several Japanese businessmen. Livanos had especially close connections with Japan and had been awarded an honorary doctorate by the University of Tokyo.

Livanos was born in 1926 in New Orleans, in a family of Greek shipowners. After graduating from Athens College in 1946, he studied business administration at New Yorks Hofstra University. In 1949 he founded shipping company Ceres which expanded over the years to comprise 104 ships of all kind, tankers, container ships bulk carriers, chemical vessels and passenger ships. All Livanos ships carried the Greek flag.



Shipowners urged to act over ISM certification

(LONDON) - The International Chamber of Shipping (ICS) has urged all shipping companies to put in hand their application for International Safety Management certification, to avoid a last minute "log jam" which would overwhelm the auditing procedures.

The shipowners' association, however, has avoided any suggestion that the situation is out of control and told its member associations that, provided owners have their applications for certification in hand no later than December 31, 1997, it should be possible to deal with the compliance procedures before the first phase deadline of July 1, 1998.

The notice from ICS comes after a number of increasingly urgent messages from the International Association of Classification Societies, the International Maritime Organisation and individual societies, which have all expressed their concern at the slow pace of implementation and the small number of certificates that have so far been issued.

According to IACS, an estimated 6,500 companies and about 19,000 ships will require certification by July 1, 1998, which is a mere 13 months away and the Liberian Shipowner's Council notes a significant proportion of the world's fleet has yet to start the ISM certification process.

ISM certification cannot be obtained overnight. It cannot be immediately obtained following an on-board survey by a classification surveyor. It hopefully will not be obtainable from a corrupt official on payment of a bribe!

Liberia has authorised only the members of IACS to undertake the necessary auditing process on their behalf. This is true of most other responsible registers, although some are retaining the issuance of certificates to their own administrations. IACS is thus involved in the vast majority of certification processes, and they have stated that they do not have the staff to cover those companies and those ships yet to receive DCOs and SMs respectively.

LSC has talked to all the major port state control groups - the USCG, the European MOU, the Australian authorities and the Pacific rim group of countries - and the message is the same: no certificate, no port entry.

At a Washington, conference at the end of last April, Admiral Jim Card stated clearly that as far as the U.S. Coast Guard is concerned, "a ship without ISM certification should reinterpret port state control as port state denial". Legislation to this effect is under development in the States.

Celebrity agrees to Royal Caribbean takeover.

(NEW YORK) Celebrity Cruise Line, has agreed to its take over by us cruise giant Royal Caribbean International, in a deal worth \$ 1.3 billion. Chandris group and Overseas Shipholding Group, partners in Celebrity will receive some \$ 500 million in cash, with Royal Caribbean assuming company debt amounting to \$ 800 million. Royal Caribbean has not decided yet, whether it will keep Celebrity as an independent entity or merge its fleets.

Celebrity has ordered another cruiseship, its fifth at Meyer Werft, and the two cruise operators can offer 20 ships and 38,000 berths in double occupancy by next year.

BAHAMAS sets up owners' association

(NEW YORK) The latest shipping register to form a shipowners association is the fast growing Bahamas, now featuring fourth in the world with 1,186 vessels, totalling around 24,5 million gross tons, with an average age of 15 years.

The Bahamas shipowners' roll call of about 400, contains some blue chip names like Teekay Shipping, Chevron Shipping, National shipping company of Saudi Arabia, Stena Line and Cunard.

The fleet profile has virtually every ship type from small fishing boats up to ULCCs.

The Bahamas Shipowners Association is designed to improve lines of communication between the Bahamas Maritime Authority, which administers the flag from London, and its shipowners. The Committee holds its first meeting in London in July under the chairmanship of Chevron' Steve Hillyard, and will include owner representatives for the different sectors of the Bahamas fleet and from the BMA.



Royal Olympic Cruises



THE BLUE WORLD OF SUN LINE



THE WHITE WORLD OF EPIROTIKI

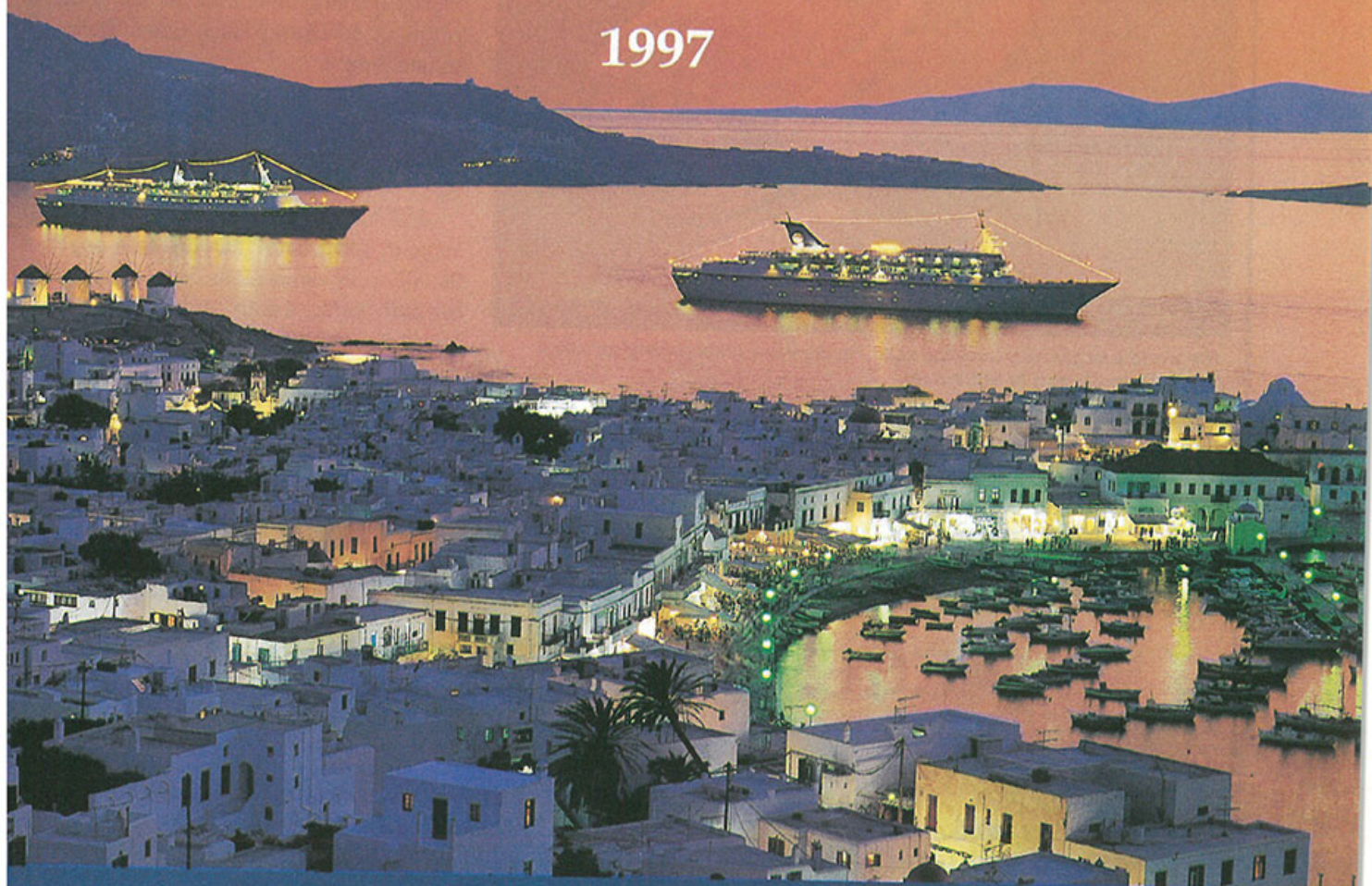


Greek Islands

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

Tsavliris handles major ocean salvage and towage operations



The world's largest tug tows the semi - submerible giant drilling rig "Jack Bates" from Brindisi to Rotterdam.

coupled to the rig in Brindisi, Italy, on March 3 and began the 2,700 - mile tow. The convoy anchored at Taranto on March 4 to remove the "Jack Bates" starboard propulsion thruster which had been damaged on the rig's arrival in Italy. Tsavliris' tug safely delivered the "Jack Bates" in Rotterdam early on the morning of March 26, concluding one of the company's most memorable recent operation in the special towage field.

(PIRAEUS) - A notable first quarter of 1997 ended full of success for the Tsavliris group, with the successful recovery of the Hellenic Navy's fast missile/torpedo boat "Antipoplariarchos Kostakos". Throughout the three - month period a significant portion of the company's efforts and resources were absorbed by this major Aegean subsea and surface marine project, which came to a successful close on the last day of March.

At the same time, the Piraeus based salvor remained highly active in the international salvage and towage markets, in particular, rendering six substantial Lloyd's Open Form salvage services which underlined Tsavliris ability to assist ships world-wide.

A unique photo-opportunity was provided recently when the Tsavliris - operated 40.000 hp "Fotiy Krylon"/"Tsavliris Giant" was selected by the American offshore drilling company Reading & Bates to tow its drilling rig "Jack Bates" half way around Europe.

The contract teamed the world's largest and most powerful tug unit with one of the world's largest, advanced semi-submersible rig.

Built for \$300m in Japan in 1986, the US-flagged "Jack Bates" can drill to a depth of 30.000 ft. Its dimensions are: length 370ft; breadth 255ft; depth 10 ft; and it has a transit displacement of 30,579 light tons.

Arriving from the French port of Le Harve, the "Fotiy Krylov"/"Tsavliris Giant" was

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

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

The Monitor

Norcontrol and Simrad now joined on single stand

(OSLO) - The combined product range of recently established sister companies Kongsberg Simrad and Kongsberg Norcontrol is for the first time appearing together at this year's Nor - Shipping exhibition in Oslo. Bridge solutions are a highlight on newly - formed Kongsberg Maritime's stand.

Nor - Shipping '97 gave the new group an opportunity to display the broad range of solutions it offers the maritime community under the slogan, "the Best of Two Worlds".

Kongsberg Norcontrol's primary market is merchant shipping, while Kongsberg Simrad has extensive offshore and specialised tonnage experience. The joint product range is particularly attractive for many of today's most advanced vessels, such as shuttle tankers and cruise ships. Many such vessels are at present equipped with dynamic positioning, vessel control and integrated bridge systems - now provided jointly by the Kongsberh Maritime companies.

TOTAL BRIDGE SOLUTION

Four shuttle tankers being built by AESA Sestao in Spain for Statoil, the Norwegian oil company feature Kongsberg Simrad' completely integrated dynamic positioning and automation systems, which also include Kongsberg Norcontrol's integrated navigation bridges. The main system component have been set up at Nor - Shipping as an entire bridge.

At the centre of the 12 - metre wide "bridge", Kongsberg Simrad's control system integrates dynamic positioning, vessel control, thruster control and hydro - acoustics. These systems allow accurate positioning of vessels while loading oil offshore, regardless of prevailing wind or sea currents.

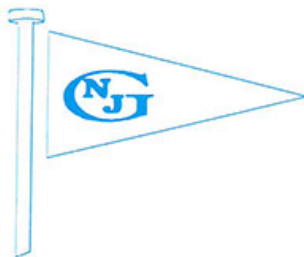
On the navigation side, the Norcontrol integrated bridge system includes a DB 2000 multi - function ARPA radar, electronic chart and integrated navigation display. It fauctions as the main operator interface for navigation and integrates with the dedicated SeaMap 2000 electronic chart system nearby.

Kongsberg Norcontrol is also showing a preview of its new Data Chief alarm and monitoring system, which incorporates data acquisition units based on new technology. Also on display will be live data transmission from the Norwegian Coastal Express ship. M/S Kong Harald, to the Data Chief operator station at Nor - Shipping, demonstrating entirely new remote - monitoring functionality.



N.J. GOULANDRIS LIMITED (AGENTS)

Berkeley Sq. House
Berkeley Square
London W1X 6BE



Phone: 0171-3044900

Fax: 0171-3044801

Telex: 290824

Cables: LANFALL

The Monitor

Athens bourse soars to record 1.727 points

(ATHENS) - The Athens stock exchange broke a seven year record and climbed to 1.727,70 points in late May. The previous record of 1.684.31 points was set on 5 July 1990. As happened back then, the bourse's rise was meteoric. In a 15-month period from April till March 1990, the index rose six and a half times. This time, in less than five months, the bourse has risen 85 percent.

But while the 1989-90 rise was mostly speculative fever in anticipation of a conservative government, which would be more pro-business, this time around things are different.

Back then, Greece's inflation and public deficits were rising steeply, whereas nowadays, Greece has the lowest inflation rate in 26 years, the public deficits are being reined in and interest rates drop fast. This, and the fact that Greek shares are relatively underpriced by international watchers make certain the rise will continue and that the bourse will soon test 2.000 points.

SCI to invest heavily in tankers

(LONDON) - The government owned Shipping Corporation of India (SCI) plans to acquire 17 ships, both new and secondhand, during this financial year, at an estimated cost of \$ 490, to add to its 121-strong fleet.

The new acquisitions include two Aframaxes five product tankers totalling 180.000 gross tonnes, two liner vessels, and one 30.000 gt LPG ammonia carrier.

There will also be acquisitions of two secondhand liner vessels, one feeder vessel, a cellular container, a 45.000 gt bulk carrier, a tanker 30.000 gt, and an Aframax tanker.

Russia approves CPC pipeline

(LONDON) - Russia has finally given the green light to the Caspian Pipeline Consortium (CPC) to build a \$ 2bn

pipeline from the oil-rich fields of Kazakhstan to the Black Sea port of Novorossisk.

Tariff charges are predicted to bring \$ 23 bn into Kremlin coffers over a 40-year period.

CPC signed the "financial agreement" for a pipeline from the giant Tengiz and Karachaganak fields in Kazakhstan to Russia.

Russia's forceful fuel and energy minister Borsis Nemtsov is widely credited with pushing through the deal, which almost foundered a month ago in the face of overwhelming bureaucracy, said he expected the line to be completed by September 1999.

The line will be built to carry 560.000 barrels per day in the early stages, rising steadily to 1.34 million bpd by 2014.

The first stage of the scheme, the Initial Construction Project (ICP), involves the building a new line from Kropotki (near Tikhoretsk) to Novorossisk together with a new tank farm and offshore loading facilities. A new line from Komsomolskaya to Kropotkin is also planned.

Experts say "Dystos" carried more cement than allowed

(PIRAEUS) - The preliminary inquiry looking into the circumstances surrounding the capsizing of the Greek cement carrier "Dystos" late last year, was recently submitted to the Halkis prosecutor's office.

According to press reports, the inquiry has brought new evidence to light, that place most of the blame on the shipowning company, as the experts conducting this 300-page report, comment that testimonies given by the accident's sole survivor, trainee officer Christo Anagnostou, were found to be contradictory.

Anagnostou 22, was rescued by a fishing boat 20 hours after the Dystos capsized in rough seas off the coast of Evia, on 27 December 1996.

Seventeen crewmembers and three passengers drowned.

The survivor gave his first testimony shortly after being taken to Kimi - but before being in contact with Agat Heracles, the company that owned the "Dystos". Among other things, he had said that the cement carrier was leaning to one side when it left the port of Volos, owing to a cargo shift.

A few days later he gave his second testimony, one which turned out to be different from the first, the experts said.

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

The Monitor

Ready for the next ^(half) century



As we celebrate our 50th anniversary, we would like to share the occasion with our friends all over the world who have entrusted their ships to our care over the years.

With half a century of experience in providing a wide range of services to cruise ships, dry cargo vessels and tankers calling in Italy. Medov has evolved to meet the demands of modern shipowners.

Our particular expertise in catering for cruise vessels all over Italy has earned us a strong following with top cruise lines looking for something special to offer to their passengers with original shore excursions and top quality land services.

To stay the best in the next century, we are committed to getting even better!

MEDOV®

1947 - 1997

Genoa Office
Via XX Settembre 29
16121 Genoa, Italy
Tel.: (010) 54901
Fax: (010) 562050



Venice Office
Zattere 1473/a
30123 Venice, Italy
Tel.: (041) 520-3600
Fax: (041) 528-7258

and IN ALL ITALIAN PORTS

The inquiry's report also questioned the absence of the ship's log inside the captain's black bag, which contained all the other documents, and added that it had not been clarified whether the lids of the ship's holds had been closed. It is suspected that the boat was carrying more cement than allowed by law, which caused it to tilt in rough seas.

Report says hard drachma policy is working

(ATHENS) - Contradictory reports on Greece's ability to sustain its hard drachma policy continued to flow, while the uncertainty has hit the stock market.

Greece's hard drachma policy is sustainable despite recent pressure, said ING Barings, reacting to an

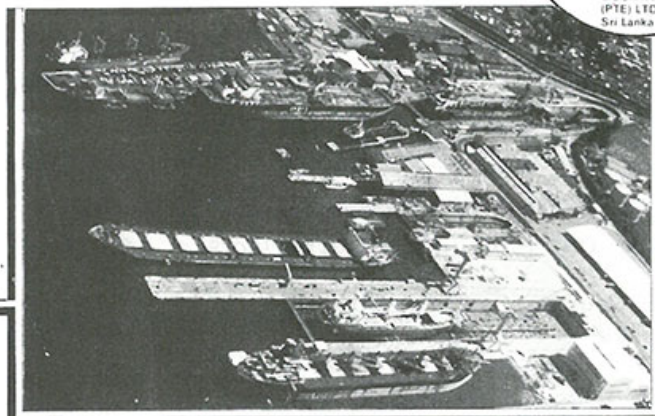
Economist Intelligence Unit (EIU) report which claimed the opposite.

"Despite this turbulence, we feel confident that the Bank of Greece will be able to sustain its hard drachma policy. We forecast a 0 - 5.0 percent depreciation of the drachma against the ecu this year", said ING Barings analyst Yiannis Protopapadakis.

The drachma has depreciated by 0.3 and 0.4 percent versus the ecu and the mark. The central bank spent an average \$500 million daily for four days, in late May, to defend the currency.

Year - to - date, the drachma has slid 1.68 percent versus the ecu, 0.77 percent against the mark and 10.48 percent against the dollar.

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

Intersleek wins 1997 Seatrade Award

Intersleek the revolutionary fouling control technology for the East Draft Market, has been awarded the prestigious 1997 Seatrade Award for "Countering Marine Pollution". This year's event attracted 83 entries from 18 countries in this internationally recognised competition designed to draw new concepts and innovation to the marine services industry.

Fouling organisms on the underwater hull are the primary cause of reduced speed, increased fuel consumption, engine wear and temperature. On the new generation of fuel - hungry high speed ferries (travelling at speeds of 40 + Knots), the impact of such fouling is further intensified.

International's Marine Coatings business is now able to confirm its \$3 million investment in a new product development centre on a greenfield site at the heart of one of the world's main shipbuilding centres.

Work will start this summer on Koje Island on South Korea's southern coast, close to shipbuilding giants, Samsung, Daewoo and Hyundai.

By the end of next year the laboratory should be on stream, developing coatings to meet the new construction needs of the future with products specific to the industry in the East and for global applications.

The Monitor

Bureau Veritas meets in Piraeus

(PIRAEUS) - The 28th annual meeting of the Bureau Veritas Hellenic Committee was held on May 15 at the Yachting Club of Piraeus, under the chairmanship of Captain Nikolas Frangos and with the presence of the top management of Bureau Veritas, including Frank Pielievre, vice-chairman, Danick Rousseau, executive vice - president, Huynh duc Bau, senior vice - president international operations and chief executive for Greece and Pierre de Livois, vice president, marine division, and managing director.

Mr Pielievre presented the group achievements in 1996 and perspectives for 1997 and underlined the importance of Greek shipping for Bureau Veritas.

He stressed the willingness of the society to become partners - to the owners, by offering them quality services - a permanent goal - through a personalized approach and underlined that an important achievement for the Society was the award of ISO 9001 Certificate for all its activities.

In 1997 BV's workforce worldwide will exceed 900 persons. In the newbuilding sector, 1996 saw a 35%

increase in the Society's market share, whilst in the first four months of 1997 this figure further increased by 50%.

An important contribution to the meeting was made by George Gabriel of Golden Union Shipping, who presented the subject: Bulk Carriers Safety "Do we really need more measures"? Mr. Gabriel's stand point was that the industry really needs more measures, which should be mainly directed towards training and ensuring safe practice during loading and discharging of bulk carriers.

Danick Rousseau, in closing the meeting, gave emphasis to world regulations which are expanding rapidly, recognised that all parties involved, as well as public opinion, are concerned with these and to face the challenge, Bureau Veritas has invested tremendously on information technology and has created tools like Veristar to help the industry meet the objectives for "higher safety - lower cost - less time lost".

On the occasion of this 28th meeting, a reception was held on Friday May 16 at the Athens Golf Club, attended by more than 1300 guests.



Greek beaches are the cleanest in the EU, report shows

(BRUSSELS) - Greece has the cleanest beaches in the European Union, according to an EU Commission report released in May.

The report revealed that 99.9 percent of Greek beaches are clean, while just 0.1 percent did not meet minimum EU standards on cleanliness. The less clean beaches - but ones still suitable for bathing - were mainly on Rhodes, Salamis,

between Kerkira and Igoumenitsa, the Gulf of Corinth, Anavyssos in Attica, and Grete. A total of 1,690 samples were taken from Aegean and Ionian beaches for the survey.

The dirtiest swimming waters in the Union, according to the report, are in Britain, where 46.8 percent of the beaches checked failed to meet EU standards. The report said however, that this did not mean the beaches

were dangerous to the public health.

Belgium, France and Spain also figured high on the dirty - water list, with 33.3, 24, and 18.8 percent of their beaches, respectively, failing the test.

The report said Europe's lakes and rivers were much dirtier than the coastal region. All in all, 19,000 beaches and swimming points were surveyed for levels of bacteria, streptococci, phenol and crude oil.

Transman and Transoil obtain ISO 9002 and ISM code certification



Pictured from left to right Messrs Sember of ABS, Captain M. Barlas, M. Ioannides, Vassilios Manios, Giorgios Fotologlou, N. Kanelopoulos and C. Wiernicki and J. Krousouloudis of ABS Marine Services.

(ATHENS) - Transoil Shipmanagers S.A. and Transman Shipping Enterprises S.A. are among the first Greek - based shipmanagement companies which have been certified for both ISO 9002 and ISM code certification.

Transman, founded in 1985 by the late Dimitrios Manios, during one of the most serious recession in the history of the shipping industry, has succeeded to become one of the leading shipmanagers in the drybulk sector and

now enjoys a worldwide reputation.

Transoil was founded in 1993, as an instrument for the Manios brothers involvement in the oil moving and trading sector, and in its five year's history has gained a worthy reputation. Transoil's managed tankers have been approved by most major oil companies and the company's management has given particular emphasis in investing on highly qualified personnel.

An award ceremony was organised by both companies in May, at the garden of the company building in Vouliagmeni.

Transman's ISO 9002, and the DOC (ISM) certificates were handed over by American Bureau of Shipping group president, C. J. Wiernicki and vice-president of the classification society Mr Sember to the company's managers N. Kanelopoulos and Cpt M. Barlas, respectively.

Mr Wiernicki in his address, stressed the importance of ISO/ISM certificates, including the significance of quality in contributing to the company's efficient and effective operations.

Transoil's ISO 9002 and the DOC(ISM) certificates were handed over by the American Bureau of Shipping, group vice president, John Krousouloudis and Mr Sember to the company's managers M. Ioannides and G. Fotologlou, respectively.

Mr Krousouloudis, stressed the importance of ISO/ISM certificates, and noted the high level of management commitment to ISO/ISM at Transoil during the implementation process.

Addressing participants and the press at the award ceremony, Vassilios Manios expressed his views how quality and safety can affect the shipping industry and amongst other things, he emphasized the great importance of these certificates for the accomplishment of the companies future goals and objectives.

Mr Manios, expressed his gratitude to the company's Management and Staff and for all those who made the company's certification possible, including ABS Marine Services, Piraeus, for their consultation services.

ABS believes class must be impartial and independent

(NEW YORK) - "To be credible, class must be independent" was the forceful message from Chairman Franki Iarossi to the annual meeting of members of the American Bureau of Shipping in New York, on 15 April.

Responding to the on-going debate about the role and future of classification societies, Iarossi hammered home the contention that "Class is the independent, impartial, expert third party that is responsible to its marine industry constituents, to the public, and to the world's seafarers to set appropriate marine safety standards and to promote the continued adherence to those standards, throughout the life of the vessel".

Making oblique reference to attacks against class during the recent furor over new bulk carrier structural standards, Iarossi insisted that "Class

can never be viewed as a supplicant, asking permission of shipowners' associations before striving to promote an ever higher standard of ship safety. Class can never be viewed as a bargainer, catering to the need of shipbuilders to match ship safety standards to the market price for new ships. Class can never be viewed as the representative of any one interest, not the watch dog of the underwriter nor the police dog of the international regulator".

Instead, Iarossi laid out a clear definition of what ABS believes should be the on-going role of class. "Classification is the mechanism by which the international shipping industry has traditionally regulated itself", he said. "Class is the impartial arbiter between the shipowner and the shipbuilder, in establishing and

enforcing internationally recognized shipbuilding standards. Class is the impartial arbiter between the shipowner and the underwriter, in judging adherence to those same standards throughout the life of the vessel. Class is the impartial arbiter between the Flag State and the shipowner regarding compliance with international conventions on ship safety. More recently, class has become the impartial arbiter between the shipowner and the Port State of compliance with those same international conventions, as well as other standards of safety".

Iarossi warned that, if the entire maritime industry fails to grasp this wide-ranging constituency of the classification societies, and continues to press narrow self-interest, the traditional concept of self-regulation will be endangered.

Polish Register clarifies its position within IACS

(GDANSK) - Following the decision of IACS last May, to temporarily suspend membership of the Polish Register of Shipping (PRS), as result of certain failure to fully comply with all procedures of the inter-Society Transfer of Class Agreement (TOCA), the Polish Register has advised the "Monitor" that it has not been removed from IACS.

"Under IACS' Charter, the Association's Council is provided with the opportunity to consider three options when breaches of its Code of Ethics, Quality System Certification Scheme of TOCA occur", explains Wojciech Szwoch, Director General of

the Polish Register. "These range from suspension of membership, withdrawal of membership, or allowing the Society to transfer from Member to Associate status".

"Suspension means that PRS is now no longer able to vote at Council of General Policy Group meetings, nor within IACS' working groups, although we are still able to be involved in all the activities of these bodies", he added.

Szwoch went on to state: "Not only has the Polish Register of Shipping not been removed from IACS, but it continues to hold a valid QSCS (Quality System Certification Scheme) Certificate and it remains a recognized

organization according to IMO Resolution A. 739 (18). PRS Class is still the class of a formally constituted, reputable and recognized IACS Classification Society".

The Polish Register recognizes that it was at fault on a small number of vessels which transferred class from other IACS members, being the American Bureau of Shipping and Lloyd's Register of Shipping, and that IACS' decision and the step taken to suspend its membership are considered a "severe reprimand" or its failure to perform in accordance with the strict condition laid down by TOCA.



The summer is here...

(MONTE CARLO) - Petter Sundt, Bergesen's top man and Polys Haji - Ioannou pictured at the Monte Carlo marina enjoying the sun.

Both above shipping executives have agreed to invest in the giant Norwegian cruiseship project, that offers apartments for sale aboard the ship.

Marine ecology pioneer Cousteau dies

(PARIS) - Jacques Cousteau, the undersea explorer, the man who opened the mysterious world beneath the seas to millions of readers and viewers, filmmaker, environmentalist and scuba pioneer, died in Paris at the age of 87.

French President Jacques Chirac called Cousteau a "legend". We all know what he was, an extraordinary pioneer of underwater adventure," Chirac said in a statement. "He represented the defence of nature, modern adventure, invention of the possible."

He was certainly the best ambassador that France has ever had, and ultimately became a world spokesman.

In 1950, Cousteau bought the 400 ton former mine-sweeper Calypso. He converted it into a floating laboratory outfitted with the most modern underwater television gear.

In 1952 - 53 Cousteau took the Calypso to Red Sea and shot the first colour footage ever taken at a depth of 50 metres. He began a four - year voyage across the oceans of the world in 1952.

One of his most renowned exploits was the unearthing of the hull of an ancient Greek wine freighter, buried deep in mud, 40 metres below the surface off the French coast near Marseille.

Commercial Bank sells 49,5% stake in subsidiary bank

(ATHENS) - The Commercial Bank, currently Greece's second largest state bank, sold a 49,5 percent stake in its subsidiary Bank of Attica to the pension fund of Greece's civil engineers and the state escrow fund (TPD).

"The expansion of the Bank of Attica's shareholder base with two

new strategic investors who are willing and capable of expanding the bank's operations into new fields is a particularly positive development", Commercial Bank said in a statement.

According to the deal, Commercial will retain a stake of around 30 percent in Bank of Attica. It placed 34 percent with

TSMEDE and 15,5 percent with TPD.

According to information disclosed in December 1996 by National Economy Minister Yiannos Papantoniou and verified by Reuters with Commercial Bank sources, Commercial will pocket a total of 6,46 billion drachmas from the sale.

Liberalisation spurs Asian intra - regional oil trading

(LONDON) - The focus of the tanker industry has been swinging East, as changes in the Asian oil market outstrip even the growth potential offered by the region's economic performance. In its May lead story, Lloyd's Shipping Economist analyses how Asian deregulation and market expansion are creating opportunities for both short and long haul tanker operators.

Attracted by the significance of Asia's role in oil demand growth over the next decade, industry attention has been primarily on the resulting potential for long haul movements.

But other winds of change - decontrol and privatisation - offer another area of growth: as markets open up and trade barriers fall, then Asia's intra - regional product trades will grow too, mainly to the benefit of smaller vessels.

While long a major player in the trade, Asia's oil markets have been shackled by market regulation, with

state control of numbers of entrants, foreign participation, imports / exports, prices and margins, and output / market share, producing an environment starkly different to that in the West.

But this is changing. Surging oil demand (growth at 5 per cent per year is expected to be double that for the world as a whole) and the emergence of a new economic philosophy, are forcing the region to break out of its regulatory shackles. The result is pulling the centre of gravity of world oil demand East.

Soaring demand is itself a force for deregulation: the new mantra is that market forces are the most efficient allocators of resources and the most regulation should therefore be rejected as inefficient. While there is no single template for deregulation in Asia, the intended direction is clear: deregulation is coming - fast.

Deregulation has set the stage for greater market liquidity, with Asian markets becoming highly competitive. Coincidentally, refinery investment has soared and, as trade barriers are eased, refinery capacity will continue to expand. Resulting rotating product surpluses that other countries in the region will be willing to import is good

news for product tanker owners. With an ever growing proportion of Asia free to source its products from the most cost effective suppliers, intra - regional product trade in Asia is undoubtedly on the upswing.

P & O positive on link - up with Nedlloyd

(LONDON) - P & O chairman Lord Sterling waxed positive in Rotterdam on the future for P & O Nedlloyd Container Line. "This is going well and we are even ahead on our cost-saving programme of \$200m yearly", he said during a special ceremony in Europort to mark official inauguration of P & O North Sea Ferries.

P & O took over Nedlloyd's 50% share in North Sea Ferries, so as to integrate its Felixstowe - Rotterdam service with the Rotterdam - Zeebrugge/Hull services of NSF.

Συστήματα Υγιεινής



Ο **Τροφοδότης Χειροπετσέτας** αποτελείται από ένα πλαστικό κουτί που κλειδώνει, είναι αδιάβροχο αβραυστο και δεν αφήνει τη σκόνη, ούτε μικρόβια να εισχωρήσουν μέσα. Γι' αυτό σε όλο τον κόσμο χρησιμοποιείται σε μέρη όπου η υγιεινή αυστηρώς επιβάλλεται όπως νοσοκομεία, πλοία, κλινικές, σχολεία, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, ξενοδοχεία, μπαρ, γραφεία, γυμναστήρια, ιατρεία κ.λπ.). Η τοποθέτησή του γίνεται στον τοίχο ή στα πλακάκια με βίδες ή ολικόνη, σε ύψος όχι πάνω από 1.10 μ. από το έδαφος για να υπάρχει μικρότερη κατανάλωση σε χαρτί. Το χαρτί που χρησιμοποιείται για την συσκευή αυτή λέγεται **χειροπετσέτα μεσαίου μεγέθους**, περίπου 350 μ. και αντιστοιχεί σε 750 σκουπίσματα χεριών.

Ο **Τροφοδότης Χαρτιού Τουαλέτας** αποτελείται από ένα πλαστικό κουτί που κλειδώνει, είναι αδιάβροχο, αβραυστο και δεν αφήνει τη σκόνη, ούτε μικρόβια να εισχωρήσουν μέσα. Γι' αυτό σε όλο τον κόσμο χρησιμοποιείται σε μέρη όπου η υγιεινή αυστηρώς επιβάλλεται όπως νοσοκομεία, πλοία, κλινικές, σχολεία, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, ξενοδοχεία, μπαρ, γραφεία, γυμναστήρια, ιατρεία κ.λπ.). Η τοποθέτησή του γίνεται στον τοίχο ή στα πλακάκια με βίδες ή ολικόνη. Το χαρτί που χρησιμοποιείται για την συσκευή αυτή λέγεται **μεσαίο ρολλό τουαλέτας**, περίπου 400 μ., και αντικαθιστά 15 ρολλά του εμπορίου.

Ο **Τροφοδότης Υγρού Σαπουνιού** αποτελείται από μια αβραυστη πλαστική συσκευή που κλειδώνει, και μία βαλβίδα που εξασφαλίζει τη χορήγηση σωστής ποσότητας υγρού σαπουνιού μετά από κάθε πάτημα. Είναι εύχρηστος και λειτουργικός και μπορεί να τοποθετηθεί σε σπίτια, νοσοκομεία, πλοία, κλινικές, σχολεία, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, ξενοδοχεία, μπαρ, γραφεία, γυμναστήρια, ιατρεία κ.λπ.). Η τοποθέτησή του γίνεται στον τοίχο ή στα πλακάκια με βίδες ή ολικόνη. Το υγρό σαπούνι που χρησιμοποιείται για τη συσκευή αυτή είναι σε πλαστική φιάλη 1100 gr αρίστης ποιότητας, αρωματισμένο, και αντιστοιχεί για 1150 πλυσίματα χεριών. Εκτός από λευκό τα παραπάνω προϊόντα υπάρχουν στα εξής χρώματα:

μπλέ
κόκκινο
καφέ



FRAISE A.E (ΦΡΕΖ)
ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΧΑΡΟΓΩΑΣΤΙΚΗΣ
ΠΟΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΥΓΙΕΙΝΗΣ &
ΣΥΝΑΦΩΝ ΕΙΔΩΝ
ΘΡΑΚΗΣ 30 - ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΤΗΛ. 96 34 932 - 96 16 798

The Monitor

Starting of the world's most powerful diesel engine

(TOKYO) - The first model of the Sulzer RTA 96C marine diesel engine type designed by New Sulzer Diesel Ltd of Winterthur, Switzerland, was successfully started in March on the test bed of Diesel United Ltd in Aioi, Japan.

With a maximum continuous output of 60 390 KW (82 170 bhp) at 100 rev / min, this eleven - cylinder engine is the world's most powerful diesel engine. After completing a comprehensive test programme, it will be installed in the first of two 5750 TEU containerships contracted by NYK Line with Ishikawajima - Harima Heavy Industries, for delivery later this year.

The Sulzer RTA 96C has been designed and developed by New Sulzer Diesel as the driving force for the new generation of larger, faster, Post - Panamax containerships. Its output of 5490 KW / cylinder from a cylinder bore of 960 mm has been determined, through technical evaluation and market reviews, to be the optimum size for the new containerships.

Four twelve - cylinder RTA 96C engines are also on order for the four 6674 TEU containerships contracted by P. & O. Containers Ltd, also at IHI. At 65 880 KW (89 640 bhp) output each, these 12 RTA 96 C engines will, in turn, become the world's most powerful diesel engines. The first twelve - cylinder engine is expected to begin testing in the autumn this year. All six RTA 96 C engines currently on order are being built under licence by Diesel United at their Aioi works.

To date, 145 RTA 84 C marine engines have been delivered, or are on order, with a combined output of more than 5.33 million KW (7,25 million bhp). They are in service with, or are being delivered to, some 23 different containership owners. The first RTA 84 C engines already have in excess of 45000 hours individual operation.

Karageorgis agrees to settle loans with BCV

(LONDON) - The shipping community has seen reports in recent weeks of claims made by Aristomenis Karageorgis, the principal of the Piraeus - based Michael A. Karageorgis S.A., that the failure of his shipowning companies had arisen from the unlawful conduct of his bankers, Banque Cantonale Vaudoise ("BCV"), coupled with further claims on the part of Mr. Karageorgis, that he and his companies were not obliged to repay to BCV the indebtedness owed to BCV following foreclosure in December 1994, by reason of the alleged breach by BCV of its permission to operate a representative office in Greece.

The above claims were made as the subject of a court action initiated by Mr. Karageorgis in the Multi - Membered Court of First Instance in Piraeus, as well as a defence in proceedings brought by BCV against the four relevant shipowning companies and Mr. Karageorgis personally as guarantor in the High Court in London.

The matter was due to be deliberated in a trial of the various actions in London to have begun on Monday, April 28.

However, on the last business day before the trial was to commence, Mr. Karageorgis appeared to realise finally the inadequacy of his defences, and, as a result, judgment has been given in favour of BCV, by consent, by the High Court on 28 April 1997 in the sum of U.S. \$ 10,251,129.12 with costs.

Aristomenis Karageorgis has also agreed, as part of the above arrangements, irrevocably to withdraw and abandon the proceedings commenced by Waterlily Maritime Inc., and himself against BCV and Nikitas Harhalakis, issued in the Multi - Membered First Instance Court of Piraeus on 13 February 1997.

Finally, Mr. Karageorgis has apologised unreservedly for all those remarks and statements that he has made concerning the behaviour of BCV in relation to its dealings with him, which he admitted were totally unwarranted.

WINGATE NAVIGATION INC.

Πληρώματα από SRI LANKA (Αξιωματικοί - Κατώτερα - Εγγυήσεις)

- * **Shipping Agents**
- * **Stevedores**
- * **Bunkering**

- * **Ship Brokers**
- * **Ship Chandlers**
- * **Draft surveys**

- * **Crew Agents**
- * **Dry Docking**

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 5, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
TEL. 4113005 FAX: 4113549 Κινητό: 094351007

The Monitor

Danish Authorities question Cyprus and Barbados registries

(COPENHAGEN) - Danish Maritime Authority (DMA) has left Cyprus and Barbados off an approved list of national flags that can be recognised for bareboat registration of Danish vessels abroad. The flags are those of the European Union, European Economic Area, Isle of Man and Liberia. Besides these, any other can only be recognised if the country concerned has ratified the following international conventions: Solas, Marpol, STCW, freight line and ILO (conventions 87, 98 and 147). Though Barbados and Cyprus have ratified these conventions the DMA is not including them on its approved list.

New chemical tankers at Halla

(SEOUL) - South Korea's Halla shipyard is in final negotiations for a \$213million order for six chemical tankers from the Netherlands - based Vroon BV. Due for delivery in the first half of 1999, these 45,000 - tonne chemical tankers bring the total number of contracts won this year by Halla to 18, worth \$663m. For the whole of 1996, Halla won orders for 15 vessels, worth \$700 million.

Helmepa embraces all Greek - owned Tonnage

(ATHENS) - The Hellenic Marine Environment Protection Association (HEMPEPA) is to open its doors to Greek - owned vessels registered under foreign flags for the first time in its 14 - year history. Helmepa's membership presently stands at around 490 Greek - flag ships, a slip of 30 ships since the beginning of the year. Operators of foreign - flag ships, however, will be restricted from holding

positions on the Association's board of directors.

Deutsche Schiffsbank raises loan portfolio

(HAMBURG) - Deutsche Schiffsbank AG raised its loan portfolio in 1996 to a total DM5,400 million (\$3,250m), 57% of it out to international clients. Commenting on 1996's activities, the bank said that its business volume advanced DM 2, 100m and, with only a moderately higher staff and other administrative costs, operating net profit rose 13%, despite reduced interest margins. Net income reached DM25.2m compared to DM22.4m in 1995, after adequate risk provision and payment of taxes of DM41m (1995: DM 32.7m). Higher shipping investments by German and international owners were recorded both by the bank's traditional customer base of shipowners and in its newly opened-up market. The bank said the Greek market, where it has been active for more than 30 years, continues to account for a large percentage of its international loans. The bank expects the tough competition for prime customers to continue but anticipates a satisfactory result for 1997.

Angelicooussis sceptical on drybulk market prospect

(PIRAEUS) - John Angelicooussis, chairman of the major Anangel - American group, has expressed a downbeat assessment of bulk market prospects in the Anangel - American Shipholdings Ltd's annual report: "There is little likelihood of significant improvement in the markets before the excess newbuilding orderbook is absorbed in 1998", he told shareholders. AASL made \$21million net on turnover of \$100m last year with its fleet of 19 bulkers of all sizes, from capesize ships, down to handysize.

Super container ships for Cosco

(TOKYO) - Kawasaki recently delivered three of its newest super container ships, built under an order for six such ships placed in December 1994 by Cosco, China's largest shipping company. The ships were christened the Luhe, Yuehe and Yunhe. Kawasaki will deliver the remaining three ships by the end of 1997.

The new super container ships can carry up to 5,250 containers, making them among the largest vessels of their type in the world.

They are also designed to be among the smoothest performers, registering only 14 gals of vibration in their steering rooms during test runs.

The new ships feature an innovative energy saving design and a comparatively compact main engine, yet were able to demonstrate a maximum speed of 29.2 knots in tests. In addition to fuel savings, operators of these ships will benefit from numerous automated functions that reduce manpower requirements.



Elefsis sale finalised

(ATHENS) - Following months of hard bargaining, the Greek government finalised the sale of troubled Elefsis shipyards, Greece's second - largest yard.

The group headed by Nicos Tavoularis, which also controls the Neorion Syros shipyard, has agreed to pay 30 billion drachma for the yard, spread over a period of 15 years, following a three - year grace period, during which the company shareholders will not be paid dividends.

The agreement provides, among other things, for a down - payment of one billion drachmas and for an immediate operating capital injection of another, two billion drachmas. Tavoularis has also promised to invest 6.67 billion drachmas in the next five years and provide jobs for 750 people. This means hiring an additional 120 workers.



Deal done: Development Minister Vasso Papandreou shakes hands with new Elefsis Shipyards owner Nicos Tavoularis, while Deputy Minister Anna Diamantopoulou and general secretary for privatisations Dimitris Paraskevas look on.

Costas Karabournos, head of the shipyard workers union, said that this deal was satisfactory because it safeguarded the rights of the employees.

Another 1,100 former employees have been given special incentives to quit the shipyard. Most of them will be employed in public utility companies.

Elefsis Shipyards had been privatised once before, by the previous conservative government in 1992. The buyer, shipowner Costis Peratikos, had complained that the government had not presented a truthful picture of the firm's finances and demanded government subsidies and contracts.

Future IMO legislation

(LONDON) - Lloyd's Register (LR) has published a new edition of its popular booklet Future IMO Legislation, available free of charge. The publication, edited by Mike Magill of LR's Construction Services Department, highlights all IMO legislation of a technical nature which will enter into force between 1997 and 2010. It also contains details of legislation under consideration or awaiting ratification. The information include many important changes which were adopted during 1996, in particular amendments to Solas Chapters II - 1, II - 2, III, V, VI and VII, as well as the IBC and IGC Codes.

The most extensive changes involve fire protection, detection and extinction requirement for both passenger and cargo ships, as well as life - saving appliances and arrangements. Related to these changes, two new international codes covering Fire Test Procedures (FTP Code) and Life Saving Appliances (LSA Code) have been introduced.

Other changes affect existing tankers, covering emergency towing arrangement, access to the bows and cargo tank ventilation piping. All these changes enter into force on 1 July 1998.

Banker says he will keep up fight against Papachristidis

(NEW YORK) - John Bauckley, ex - president of the New York - based investment arm of the Saudi National Commercial Bank, said he will continue the legal battle to win compensation for the Arab investors in the Red Sea Tanker Fund, an 80 million investment scheme in tankers managed by prominent Greek owner Basil Papachristidis.

Bauckley, who has a new job at the Mexican - owned Banco Inverlat in New York, claims there was negligence, misrepresentation and breach of contract by Papachristidis over the acquisition in 1989 of four Aframax tankers.

Papachristidis acknowledges the investment proved a costly mistake, but attributes this to the collapse of the tanker market rather, than faults by him, his companies or associates.

The two men confronted each other as they each gave evidence about the Red Sea deal during a lengthy trial before the High Court, which recently decided in favour of Mr. Papachristidis.

Eurobank expands retail banking

(ATHENS) - Eurobank has acquired the retail banking arm of Credit Lyonnais's five branches - two in Athens, two in Thessaloniki and one in Larissa. Following the merger with Interbank, Eurobank's network will now number 40 branches strategically dispersed throughout Greece. The branch network will feature a uniform Eurobank name and a new look by September, offering clients a wide range of financial products and services. Credit Lyonnais will continue to operate in Greece in the areas of shipping corporate and private banking.

Business bribery criminalised

(NEW YORK) - The 29 nations that make up the Paris-based organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) agreed to introduce legislation by April 1, 1998, to make bribery of foreign public officials in international business transactions a crime. They also agreed to open negotiations promptly on a treaty, to accomplish that same end.

The negotiations are supposed to wound up by December, with the treaty ratified and in force by the end of next year.

The two-track approach appeared to be a compromise between the United States on the one hand, and France and Germany on the other. The two European countries had balked at introducing legislation to criminalise bribery before

an international treaty was in place, out of fear that their companies would be put at a competitive disadvantage.

The agreement to ban bribery is expected to be endorsed by ministers at the annual meeting of the OECD in Paris.

The 2nd Philippine Manning and Training conference

(MANILA) - What is the current competitive position of the Filipino seafarer in the international maritime labour market? How is it viewed by the Philippines? What are the shipping industry's views? Will it become increasingly attractive to tap crewing sources from other emerging centres in the world?

These and many other questions were addressed at the 2nd Lloyd's Ship Manager (LSM) Philippine Manning and Training Conference, which was held from 10 - 11 April 1997 in Manila, eighteen months after the highly successful 1st LSM Philippine Manning and Training Conference attracted nearly 500 delegates from some 30 countries.

The Philippines, undoubtedly, remains the major source of manpower supply, providing seafarers for nearly twenty per cent of the world's merchant fleet. Nonetheless, there is a widespread feeling that the attractiveness of its seafarers will decline, unless the Philippines attributes the highest priority to the full and effective implementation of the revised International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW 95). This was a hotly debated topic at the 1995 Conference.

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»

The Monitor

Cypriot bank eyes Greek market

(NICOSIA) - Cyprus based Hellenic Bank is firming up its plans for eventual expansion into the Greek market, the chairman of the Cypriot bank said.

"Our intention is to create a branch in a central area of Athens which will be an extension of the network of branches in Cyprus", bank chairman and general manager Panos Ghalanos told a news conference.

The bank, Cyprus third largest, expects to offer its services in Greece to current Cypriot corporate clients who have also expanded their business there.

Ghalanos said the bank was currently studying some 10 proposed sites in the Greek capital to set up its new branch.

The bank has also expressed an interest in acquiring a majority stake in the Greek state - controlled Bank of Central Greece currently held by Agrotiki Bank.

Cypriot-owned Hellenic bought the Cyprus onshore operations of Barclays Bank a year ago in a deal worth 8,5 million pounds (\$ 16,7 million).

It reported preliminary pretax profits of 3,4 million pounds in 1996, compared with 4,75 million in 1995.

Operation profit last year was up 38,7 percent, but the cost of the Barclays purchase and an early retirement scheme after the merger were included in the 1996 results.

In the same year its capital base increased by 56,7 percent to reach 62 million pounds. Deposits rose 91 percent to 841 million pounds and loans by 77,6 million to 533 million pounds.

The bank is now in the final stage of negotiations with an international investment company to branch out into offering mutual investment fund in Cyprus.

Newport News to repair five Maersk liner ships

(NEWPORT NEWS) - Newport News Shipbuilding has been awarded a contract for work on five ships operated by Maersk Lines.

The work performed will include dry docking, paintenance and repair of the five United States - flagged, Roll - on, Roll - off vessels dedicated to the U.S. Marine Corps Maritime Prepositioning Ship Program. The ships are the M/V LT. Alex Bonnyman, M/V CPL Louis J. Hauge, Jr., MV PFC William B. Baugh, M/V PVT Franklin J. Phillips, and M/V PFC. James Anderson, Jr.

"Winning this competed repair contract from Maersk underscores Newport News Shipbuilding's reputation for quality work and on - time delivery", said Jack Finnegan, the company's manager for ship repair marketing.

The first ship will arrive in mid June and work on all five ships is scheduled to be completed by the beginning of 1998.

Hong Kong gets set for Chinese takeover

(HONG KONG) - Hong Kong's business community is planning a US \$ 100 million extravaganza of fireworks, lasers, an illuminated barge flotilla and giant balloons to mark the first day of Chinese rule on July 1.

The festivities will signal an extraordinary welcome from a capitalist bastion to a communist state, at an historic turning - point in the closing years of the 20th century. A nonstop series of parties, ceremonies and public celebrations, billed as an Asian "party of the century", will mark the handover of Hong Kong, a British colony for 156 years, to China at midnight on June 30.



The fireworks show on July 1, organised by the Better Hong Kong Foundation, an affiliation of Hong Kong's billionaire businessmen, will also feature what the organisers bill as the world's largest outdoor Karaoke show.

More than 30 big businesses have lined up to sponsor the event, including key representatives of the British colonial establishment, the Jardine Matheson Holdings Ltd and John Swire & Sons (Hong Kong) Ltd, whose names are synonymous with the colonisation of Hong Kong.

The ISF Manning Conference

(LONDON) - On September 3, 1997, the ISF Manning and Training Conference will be held at the Institute of Marine Engineers in London. This annual conference on personnel issues is designed for ship operators and will cover the revised STCW Convention; developments in industrial relations and presentations by personnel experts from beyond the maritime world - Cost is \$ 150 (plus VAT) and enquiries should be sent to Miss Shantel Costen c/o International Shipping Federation, Fax: + 44-171-417-8877.

London Club announces calls

(LONDON) - The London Protection and Indemnity Association has agreed on supplementary and release calls for the last four years of account which, it claims, confirms its financial stability.

For the 1994-95 year, where all supplementary calls have already been levied, the release call is to stay at 10% until the year is formally closed in October.

For 1995-96, where a 30% supplementary call was levied, the release call rate has been cut from 20% to

10%. This year must remain open until 1998.

In the 1996-97 year the supplementary call will be levied in August, at the originally estimated level of 40% of advance call. No further supplementary is expected.

The release call for this year will remain at 60% until August and will then be reduced to 20%.

The supplementary call estimate for 1997-98, meanwhile, remains at 40% with the release call staying at 60%.

Global Ocean seeks funds for fleet expansion

(NEW YORK) - Global Ocean Carriers, the New York - listed company is seeking to raise around \$ 100 million in a bid to greatly expand its fleet.

Currently Global operates a fleet of five container ships, two bulk carriers and a product tanker.

Despite the presently unstable bulk carriers market, Global's president Nikos Tsakos and vice president Michael Jolliffe believe that opportunities exist for acquisition of modern tonnage at competitive prices.

Talking to the press, Tsakos said that there is nothing concrete yet, but some good ideas about enhancing the company.

In 1996 Global earned a net income of \$ 1.02 million and a net difference of \$ 1.7 million from the sale of one vessel.

Hellenic Shipbrokers play host to foreign colleagues and friends

(PIRAEUS). The Hellenic Shipbrokers Association, once again, played host to a large number of their foreign colleagues and associates that gathered to Piraeus from all over the world, to attend the biennial dinner party.

More than 1.500 shipbrokers, representing charterers and shipowners, gathered on June 20th at the grounds of the Athens Golf Club and enjoyed a well organized event that could easily be named: "The shipbrokers worldwide gathering", which epitomises the importance of Greek shipping and its shipbroking community.

Polembros surprised at ITF's blacklist

(LONDON) - Polembros Shipping has expressed its surprise at ITF's announcement that the major shipoperator has been placed on the Federation's blacklist.

Polembros insurance manager David Gare, stated that the company was currently negotiating with ITF some issues and added that Polembros has not agreed to accept the Federation's contracts.

"We have our own contracts, added Mr. Gare, and both our crew and ourselves are happy with them, so we do not feel ITF should be involved".

Wartsila and Sulzer merge

(HELSINKI) - Metra Corporation and Fincantieri Navali Italiani S.p.A. completed in April the merger of Wartsila Diesel and New Sulzer Diesel. The relevant approvals by the competition authorities have been received and the new group Wartsila NSD Corporation. Metra holds 87,8% and Fincantieri 12,2% in the new company. Fincantieri has received a cash payment of MFIM 450 as a part of the transaction.

In the transaction, the parent company of the Wartsila Diesel Group has been transformed into Wartila NSD Corporation. The new group comprises the Wartsila Diesel Group, the New Sulzer Diesel Group and Diesel Ricerche, as well as a 40% holding in Grandi Motori Trieste (GMT). Wartila NSD Corporation has subsidiaries in 47 countries.

Metra will consolidate New Sulzer Diesel and Diesel Recerch from the beginning of 1997 and GMT will be reported as an associated company.

ISMA criticizes inconsistencies in implementation of the STCW Convention

The recent revisions to the STCW Convention are necessary, far reaching and generally welcomed by the industry. However, it was perhaps inevitable that with such major changes to the standards of training, certification and watchkeeping there would be some differences in interpretation and understanding on the part of governments, and ISMA believes this problem should not be allowed to get out of hand.

Speaking at the Lloyds of London Press Manning and Training Conference in Manila in April, Elias O. Gronningsater, group marine personnel manager at Singapore-based Thome Ship Management, suggested that the confusion over the implementation of the revised STCW was widespread and international, and that IMO must as a matter of urgency resolve the widely differing rules currently being used by different national administrations.

With implementation of STCW 95, ship managers have experienced frustration at the practices of certain administrations regarding recognition of the training establishments and courses in other states. This is critical to the question of endorsement of foreign certificates by the national administration.

Mr. Gronningsater gave a few typical examples from recent

experiences:

- A Scandinavian Directorate will not endorse the Tankerman Certificate of one of their own nationals because the courses he attended were at Warsash, UK. Warsash, a widely recognised maritime training establishment, is not accepted by them even though the Directorate concerned has been provided with full details of the accreditation and course syllabus. They insist that the course taken must be at their own school, stated Mr. Gronningsater.

- A Shipping Inspectorate in Northern Europe will not endorse a Tankerman Certificate of one of their own nationals who has passed the relevant advanced course at the ISO 9002 certified Norwegian Training Centre (NTC) in Manila, although the country concerned offers no such course and has previously accepted the equivalent chemical tanker course from Warsash.

- To obtain a general operators certificate (GOC) on GMDSS, the generally accepted course in 5 to 10 days dependent on the experience of the trainees. However, one Mediterranean authority endorses certificates obtained on a GMDSS course of just two days in another Mediterranean country.

- From time to time a Far Eastern country arranges statutory

but commercially based STCW courses and endorsements are given for attendance. However, endorsements are not awarded for proven attendance at any but their own courses.

These are but four examples of the extremes in national interpretation of STCW, with which the shipowner and manager must live.

By August 1998, all administrations are required to submit evidence to IMO of the steps taken to give the revised STCW convention full and complete effect. Mr. Gronningsater stated that while administrations are not doubt anxious to demonstrate that they are taking action and thereby convince IMO that they are ready for entry on the white-list, problems are being created which are causing serious administrative difficulties to practical ship managers.

ISMA strongly supports Mr. Gronningsater in his proposal that, in seeking means by which the situation might be improved, IMO should, as a matter of urgency, coordinate measures to ensure that a) endorsement practices are not influenced by the nationality of the individual, b) the issue of endorsements must follow practicable procedures and c) both flag state administrations and port state authorities are informed of the agreed practice to confirm parallel and uniform implementation.

Gary Weston at Clarksons top post

(LONDON) - H. Clarkson & Co has chosen Gary Weston to lead the brokerage firm into the 21st century.

Mr. Weston, 40, was named in May deputy chairman of the firm and is now poised to succeed Hugh McCoy as chairman next year, when Mr. McCoy reaches 60.

For the time being nothing is known as to the person who will replace Mr McCoy as chief of the holding company Horace Clarkson.

Η Royal Caribbean εξαγόρασε την Celebrity Cruises του Χανδρή

Αντί τιμήματος που φημολογείται ότι αγγίζει τα 1,3 δισ. δολάρια, η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Νέας Υόρκης εταιρία Royal Caribbean International εξαγόρασε το 100% των μετοχών της Celebrity Gruise Line, που ανήκε κατά το ήμισυ στον Ομιλο Χανδρή και την κολοσσιαία αμερικανική εφοπλιστική εταιρία Overseas Shipholding Group (OSG).

Μέχρι στιγμής δεν έχει αποφασισθεί, εάν τα τέσσερα κρουαζιερόπλοια της Celebrity, μεταφορικής ικανότητας 8.200 επιβατών θα ενταχθούν στον στόλο της Royal Caribbean, η οποία διαθέτει 11 πλοία με 19.770 κλίνες, σε δίκλινες καμπίνες.

Υπενθυμίζεται ότι η Celebrity ναυπηγεί ένα ακόμη μεγάλο κρουαζιερόπλοιο, το Mercury, το οποίο προβλέπεται να παραδοθεί τον επόμενο χρόνο. Πληροφορίες αναφέρουν ότι πρόεδρος στην Celebrity, μετά την εξαγορά της, θα παραμείνει ο κ. Γιάννης Χανδρής, ενώ από το προαναφερθέν τίμημα των 1,3 δισεκ. δολλαρίων η Royal Caribbean θα καταβάλλει 500 εκατ. δολάρια μετρητά και θα αναλάβει δανειακές υποχρεώσεις της εταιρίας ύψους 800 εκατ. δολλαρίων.

Κύκλοι της χρηματιστηριακής αγοράς της Νέας Υόρκης σχολίασαν την πώληση ως επιβεβλημένη, καθώς η Celebrity παρουσίασε ζημιές της τάξεως των 2,8 εκατ. δολλαρίων το πρώτο τρίμηνο του 1997, παρά το γεγονός ότι είχε αυξήσει εντυπωσιακά τα έσοδα της ίδιας περιόδου στα 129,4 εκατ. δολάρια.

Σημαντική αύξηση κεφαλαίου των Επιχειρήσεων Αττικής

Η εταιρία Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε., που διαχειρίζεται τα Σούπερ-φαστ Φέρρυς, ολοκλήρωσε με επιτυχία την σημαντική αύξηση των ιδίων κεφαλαίων της κατά 8,15 δισεκ. δραχμές.

Τις εγγραφές για την αύξηση του κεφαλαίου χειρίσθηκε η Citibank μέσω του δικτύου των καταστημάτων της στην Ελλάδα, μέσω των οποίων έγινε και η διανομή του μερίσματος στους μετόχους για το 1996.

Ενισχυμένο και πάλι το δολλάριο

Ενισχύθηκε το δολλάριο, έναντι του ιαπωνικού γιέν, τις τελευταίες ημέρες, καθώς ο Πρόεδρος Κλίντον διέψευσε τους φόβους ότι η Σύνοδος Κορυφής των Επτά πλουσιωτέρων κρατών (G7) θα χρησιμοποιηθεί από τις ΗΠΑ για την ανακοπή της διεύρυνσης του ιαπωνικού εμπορικού πλεονάσματος. Ο κ. Κλίντον δήλωσε με παρησία ότι δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν οι συναλλαγματικές ισοτιμίες ως μέσο για την διόρθωση της ανισορροπίας αυτής.

Ενίσχυση των ελληνικών ναυπηγείων μέσω της Ακτοπλοΐας

Ως θετική κρίνεται, κατ' αρχήν, η προσπάθεια του κ. Σουμάκη να

υπάρξουν κάποια νέα μέτρα ενίσχυσης της εγχώριας ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, μέσω κυρίως της ναυπήγησης ακτοπλοϊκών πλοίων, τα οποία θα συζητηθούν σύντομα και στην κυβερνητική επιτροπή.

Υπολογίζεται ότι η ελληνική ακτοπλοΐα, εν όψει και της άρσης του καμποτάζ το 2004, έχει έντονη ανάγκη εκσυγχρονισμού που θα απαιτήσει δαπάνες της τάξεως του ενός τρισεκατομμυρίου δραχμών.

Στον πίνακα που ακολουθεί, εμφανίζονται κατ' αλφαβητική σειρά τα πλοία που ταξιδεύουν στα ελληνικά νησιά και έχουν μέσο όρο ηλικίας τα 24 χρόνια!!

Τα θέματα αυτά συζητήθηκαν αναλυτικά σε πρόσφατη σύσκεψη του υπουργού Ναυτιλίας, Στ. Σουμάκη και της υφυπουργού Ανάπτυξης, Α. Διαμαντοπούλου, με τη συμμετοχή και υπηρεσιακών παραγόντων των δύο υπουργείων. Στη σύσκεψη αποφασίστηκε να δημιουργηθεί μία επιτροπή εμπειρογνομόνων των δύο υπουργείων, η οποία σε ένα μήνα να ολοκληρώσει την επεξεργασία συγκεκριμένων μέτρων, μεταξύ των οποίων θα περιέχονται και νέα χρηματοδοτικά προγράμματα για την επισκευή και κατασκευή πλοίων.

Επισημαίνεται ότι, σχετική προπαρασκευή για τη δημιουργία των νέων χρηματοδοτικών προγραμμάτων έχει γίνει ήδη με πρωτοβουλία του υπουργείου Ανάπτυξης και μεταξύ άλλων, έχει προταθεί η δημιουργία ενός ειδικού κεφαλαίου με την έκδοση ομολόγων που θα το διαχειρίζεται η ΕΤΒΑ, και θα αποτελεί πηγή χρηματοδότησης νέων κατασκευαστικών εργασιών στα ελληνικά ναυπηγεία με συμφέροντες όρους.

Εξάλλου, στα πλαίσια της πολιτικής ενίσχυσης της ναυπηγο-επισκευαστικής δραστηριότητας εντάσσεται και η προώθηση από το υπουργείο Ανάπτυξης του σχεδίου νόμου για τη δημιουργία Μητρώου των επιχειρήσεων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος.

Αλλαγή οικονομικής πολιτικής προτείνει η Τράπεζα της Ελλάδος

Η μέχρι σήμερα ακολουθούμενη οικονομική πολιτική έφτασε στα όριά της, ουσιαστικά έχει εξαντλήσει τις δυνατότητές της. Είναι

ενδεικτικό ότι ο ρυθμός ανόδου του πληθωρισμού δεν πρόκειται να υποχωρήσει τους επόμενους μήνες, από τον Ιούνιο ανακόπτεται η αποκλιμάκωσή του και συνεπώς θα πρέπει να αναμένουμε σταθεροποίηση και των επιτοκίων.

Είναι λοιπόν ανάγκη να προχωρήσουμε άμεσα και ταχύτατα στην αλλαγή του "μίγματος" της οικονομικής πολιτικής, να επιταχυνθούν οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις και να εφαρμοσθεί αυστηρότερη δημοσιονομική πολιτική, προϋποθέσεις τόσο για την ανάπτυξη όσο και για την αποτελεσματική σταθεροποίηση.

Και μάλιστα, όχι μόνον προκειμένου να πετύχουμε την ένταξη μας στην ΟΝΕ, αλλά επίσης (κάτι που συνήθως μας διαφεύγει...) για να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε ανταγωνιστικά εντός της ΟΝΕ.

Και για να είμαστε ανταγωνιστικοί, απαιτείται να επικεντρώσουμε τις προσπάθειές μας στην άνοδο της παραγωγικότητας ιδιωτικού και δημόσιου τομέα. Αυτή η νέα πολιτική, παρά τα διαδιδόμενα, κάθε άλλο παρά πτώση του βιοτικού επιπέδου συνεπάγεται - συμβαίνει το ακριβώς αντίθετο.

Αυτό το μήνυμα εκπέμπει η Τράπεζα της Ελλάδας, διά στόματος του διοικητή της Λουκά Παπαδήμου, ο οποίος μίλησε στον δημοσιογράφο Κώστα Καλλίτση την επομένη της δημοσιοποίησης των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της αποστολής των εμπειρογνομόνων του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Συμπεράσματα τα οποία μπορεί να προκάλεσαν θόρυβο λόγω... προελεύσεως, αλλά στις γενικές κατευθύνσεις τους δεν είναι παρά όσα επανειλημμένα έχει τονίσει ο κ. Παπαδήμος, τόσο σε ανύποπτο χρόνο, όσο και στην τελευταία ετήσια έκθεσή του.

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΛ.	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
1.	«ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ»	28	Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη
2.	«ΑΛΚΑΙΟΣ»	26	Ραφήνα-Λήμνος-Καβάλα
3.	«ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΚΑΤΟΝΤΑΠΥΛΙΑΝΗ» πρώην «ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΞΠΡΕΣ II»	24	Πειραιάς-Δυτ. Κυκλάδες
4.	«ΕΞΠΡΕΣ ΑΠΟΛΛΩΝ»	23	Πειραιάς-Αν. Κυκλάδες-Δυτ. Κυκλάδες
5.	«ΑΠΤΕΡΑ»	24	Πειραιάς-Κρήτη
6.	«ΑΡΚΑΔΙ»	13	Πειραιάς-Κρήτη
7.	«ΒΙΝΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ»	20	Πειραιάς-Κρήτη
8.	«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΞΠΡΕΣ»	31	Πειραιάς-Δυτ. Κυκλάδες
9.	«ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΡΓΙΝΑ»	30	Πειραιάς-Ικαρία-Σάμος
10.	«ΔΗΜΗΤΡΑ»	26	Πειραιάς-Δωδεκάνησα
11.	«ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ»	23	Πειραιάς-Αν. Κυκλάδες
12.	«ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ»	22	Πειραιάς-Αν. Κυκλάδες
13.	«ΘΕΟΦΙΛΟΣ»	22	Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη
14.	«ΘΗΣΕΥΣ»	22	Πειραιάς-Πελοπόννησος-Κρήτη
15.	«ΙΑΛΥΣΣΟΣ»	30	Πειραιάς-Δωδεκάνησα
16.	«ΚΑΝΤΙΑ»	25	Πειραιάς-Κρήτη
17.	«ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ»	24	Πειραιάς-Κρήτη
18.	«ΛΙΣΣΟΣ»	24	Πειραιάς-Κρήτη
19.	«ΜΑΡΙΝΑ»	25	Πειραιάς-Δωδεκάνησα
20.	«ΜΗΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ»	26	Πειραιάς-Δυτ. Κυκλάδες
21.	«ΜΙΛΕΝΑ»	23	Πειραιάς-Ικαρία-Σάμος
22.	«ΜΠΑΡΙ ΕΞΠΡΕΣ»	28	Ραφήνα-Ανδρος-Τήνος-Μύκονος
23.	«ΜΥΤΙΛΗΝΗ»	23	Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη
24.	«Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ»	25	Πειραιάς-Κρήτη
25.	«ΝΑΪΑΣ ΕΞΠΡΕΣ»	25	Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος
26.	«ΝΑΪΑΣ II»	30	Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος
27.	«ΝΤΑΛΙΑΝΑ»	27	Πειραιάς-Κρήτη-Δωδεκάνησα
28.	«ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ II»	23	Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος
29.	«ΠΑΤΜΟΣ»	24	Πειραιάς-Δωδεκάνησα
30.	«ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α»	24	Ραφήνα-Ανδρος-Τήνος-Μύκονος
31.	«ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ 2»	24	Πειραιάς-Ανατ. Κυκλάδες
32.	«ΠΡΕΒΕΛΗ»	16	Πειραιάς-Κρήτη
33.	«ΡΕΘΥΜΝΟ»	25	Πειραιάς-Κρήτη
34.	«ΡΟΔΟΣ»	23	Πειραιάς-Δωδεκάνησα
35.	«ΡΟΜΙΛΑΝΤΑ»	22	Πειραιάς-Κυκλάδες-Δωδεκάνησα
36.	«ΣΑΜΑΙΝΑ»	34	Πειραιάς-Ικαρία-Σάμος
37.	«ΣΑΠΦΩ»	30	Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη
38.	«ΣΗΤΖΕΤ I»	1	Ραφήνα-Ανδρος-Τήνος-Μύκονος
39.	«ΠΗΓΑΣΟΣ»	19	Πειραιάς-Δυτ. Κυκλάδες
40.	«ΡΟΔΑΝΘΗ»	23	Πειραιάς-Ανατ. Κυκλάδες
41.	«ΣΟΥΠΕΡ ΝΑΪΑΣ»	25	Πειραιάς-Ανατ. Κυκλάδες
42.	«ΣΟΥΠΕΡ ΚΑΤ ΧΑΡΟΥΛΑ»	1	Ραφήνα-Ανδρος-Τήνος-Μύκονος
43.	«ΣΟΥΠΕΡ ΦΕΡΡΙ II»	22	Ραφήνα-Ανδρος-Τήνος-Μύκονος

“Οι γενικές κατευθύνσεις των προτάσεων του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου δεν διαφέρουν ουσιαστικά από αυτές που περιλαμβάνονται στην ετήσια έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδας. Ειδικότερα - τονίζει ο διοικητής της Κεντρικής Τράπεζας - είναι ιδιαίτερα σημαντική η επιτάχυνση των διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων, ώστε να ενισχυθεί ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης και να διευκολυνθούν οι διαδικασίες σταθεροποίησης. Αυτό, βέβαια - εξηγεί - δεν σημαίνει ότι υπάρχει ταύτιση απόψεων όσον αφορά όλες τις συστάσεις που περιλαμβάνονται στα προκαταρκτικά συμπεράσματα της αποστολής του ΔΝΤ.

Ο διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδας αμφισβητεί έντονα την άποψη ότι οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις και η αυστηρή δημοσιονομική διαχείριση συνεπάγονται πτώση του βιοτικού επιπέδου.

Τέλος, σχολιάζοντας την εντυπωσιακή υποχώρηση του “επίσημου” τιμαρίθμου τον Μάιο, ο κ. Παπαδήμος είπε:

“Τους αμέσως επόμενους μήνες εκτιμάται ότι ο ρυθμός ανόδου του πληθωρισμού δεν θα υποχωρήσει. Ασφαλώς, η υποχώρηση καθίσταται δυσκολότερη όταν ο πληθωρισμός έχει ήδη υποχωρήσει σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Όμως, όπως είχαμε τονίσει και παλαιότερα, η δυνατότητα της περαιτέρω ενίσχυσης του αντιπληθωριστικού χαρακτήρα της νομισματικής πολιτικής περιορίζεται από το μίγμα της ακολουθούμενης οικονομικής πολιτικής. Πρέπει ν’ αλλάξει. Γι’ αυτόν, ακριβώς το λόγο, για να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα της νομισματικής - συναλλαγματικής πολιτικής στον περαιτέρω περιορισμό των πληθωριστικών πιέσεων, είναι αναγκαία η εφαρ-

μογή αυστηρότερης δημοσιονομικής πολιτικής και η προώθηση διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων”, καταλήγει.

800 εκατ. δραχμές από τον θαλάσσιο τουρισμό

Σημαντικά κέρδη εμφάνισαν εννέα εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού, κυρίως στον τομέα του γιώτινγκ. Οι πρώτες εννέα εταιρίες που δημοσίευσαν ισολογισμούς, εμφανίζουν καθαρά κέρδη κατά το οικονομικό έτος 1996 συνολικού ύψους 817.243.740 δραχμών. Τα μικτά έσοδα των εταιριών αυτών ανήλθαν σε 2.016.208.751 δραχμές και είχαν ικανοποιητική κερδοφορία.

Από τις τέσσερις πρώτες εταιρίες με κέρδη άνω των 100 εκατομ., πρώτη σε καθαρά κέρδη έρχεται η εταιρία του Σταύρου Κυριακούλη, “Μεσογει-ακαί Κρουαζιέρες Ναυτιλιακή Α.Ε.”, με 335 εκατομμύρια δραχμές και τζίρο 464 εκατομμύρια δραχμές. Στη δεύτερη θέση ακολουθεί η εταιρία που διοικεί ο Γιώργος Βερνίκος, “Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρία”, με 228 εκατομμύρια δραχμές και μικτά έσοδα 394 εκατομμύρια δραχμές.

Την τρίτη θέση κατέχει η εταιρία “Νάβα Γιώτ Α.Ε.”, πρόεδρος της οποίας είναι ο Μιχαήλ Γκιόκας, με 127 εκατομμύρια δραχμές κέρδη και έσοδα 238 εκατομμύρια δραχμές. Τέλος, στην τέταρτη θέση βρίσκεται η Pan Yacnting του Δημήτρη Βασιλάκη, με 102 εκατομμύρια κέρδη και έσοδα 298 εκατομμύρια δραχμές.

Ρεκόρ στη Σοφοκλέους

Νέο ιστορικό ρεκόρ στη Σοφοκλέους, καθώς ο γενικός δείκτης έκλεισε στις 1.727,7 μονάδες, επιβεβαιώνοντας τις εκτιμήσεις ότι το ελληνικό Χρηματιστήριο αποτελεί πλέον μία καλή εναλλακτική επενδυτική διεξοδό.

Παρά τη σημαντική άνοδο που παρουσιάζει το ΧΑΑ από την αρχή του χρόνου, ο δείκτης P/E της αγοράς μόλις ξεπερνά το 12,5, ενώ ο ίδιος δείκτης στα έντοκα είναι 12. Με δεδομένο ότι τα επιτόκια κατά το αμέσως επόμενο διάστημα θα παρουσιάσουν ελαφρά αποκλιμάκωση, ενώ η κερδοφορία των εισηγμένων εταιριών θα αυξάνεται, η Σοφοκλέους φαίνεται να παρουσιάζει περιθώρια για περαιτέρω άνοδο. Ασφαλώς όμως, οι επενδυτές πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί.

Κέρδη και ζημιές

- Οι Μινωϊκές Κρουαζιέρες ANE, θυγατρική εταιρία της Minoan Lines, παρουσίασαν κέρδη πλέον των 78 εκατ. δραχμών το 1996, πραγματοποιώντας ένα συνολικό κύκλο εργασιών ύψους πλέον των 3,5 δισεκατομμυρίων δραχμών.

- Με ζημιές έκλεισε τον προηγούμενο χρόνο ο οικονομικός απολογισμός των Ελληνικών Ναυπηγείων Περάματος, θυγατρικής επιχείρησης του Ομίλου Ρέστη. Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας περιορίστηκε σε 275 εκατ. δραχμές και οι ζημιές πλησίασαν τα 60 εκατ. δραχμές.



Κοινοπρακτικό δάνειο 125 εκατ. ECU για τα νέα φέρries της Minoan Lines

Στις 4 Ιουνίου, υπογράφηκε στον Πειραιά το κοινοπρακτικό δάνειο, ποσού 125.000.000 ECU, για τη χρηματοδότηση των δύο ναυπηγούμενων highspeed ferries της MINOAN LINES, των IKARUS και PASIPHAE.

Διοργανώτρια και διαχειρίστρια του κοινοπρακτικού δανείου είναι η Τράπεζα Citibank Shipping Bank και συμμετέχουν οι τράπεζες: Citibank Shipping S.A., Bayerische Vereinsbank AG, Citibank (Channel Islands) Ltd., ABN AMRO Bank NV., Christiania Bank og kreditkasse ASA, Landesbank Schleswig Holstein Girozentrale, The Bank of Nova Scotia, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Αναπτύξεως.

Η τελετή υπογραφής έλαβε χώρα στο πλοίο King Minos της εταιρίας και παραβρέθηκαν, εκ μέρους της Minoan Lines, ο πρόεδρος και ο αντιπρόεδρος του Δ.Σ. Κ. Κληρονόμος και Ε. Κουλεντάκης, ο γενικός διευθυντής Π. Κασαπάκης, καθώς επίσης και ο

πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Παντελής Σφηλιάς.

Εκ μέρους της διοργανώτριας τράπεζας Citibank παραβρέθηκαν, ο γενικός διευθυντής Δημ. Κρονηράς, η γενική διευθύντρια Ναυτιλιακού Mar. Μόσχου και ο διευθυντής ναυτιλιακού Τ. Κωνσταντάρης, ενώ τις τράπεζες που συμμετέχουν στο κοινοπρακτικό δάνειο εκπροσώπησαν οι Γ. Παπαθανασίου, υποδιοικητής ΕΤΒΑ, Α. Πουσκούρη, γενική διευθύντρια Bayerische Vereinsbank, Δημ. Αναγνωστόπουλος, διευθυντής Ναυτιλιακού AMRO Bank N.V., Α. Χάλαρης διευθυντής Ναυτιλιακού Εθνικής Τράπεζας, Ν. Μωραΐτης, υποδιευθυντής ναυτιλιακού The Bank of Scotia, M. Hessels, διευθυντής της Nederlandse Schepshypotheek και C. Bock, διευθυντής της Landesbank Schleswig Holstein Girozentrale.

Η φήμη και ο αριθμός των τραπεζικών ιδρυμάτων, τα οποία συμμετέχουν στο κοινοπρακτικό δάνειο και ευνοϊκοί όροι, επιβεβαιώνουν την εκτίμηση που χαίρει η Minoan Lines στο ευρωπαϊκό τραπεζικό σύστημα, όντας μία από τις ηγέτιδες ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρίες.

Υπενθυμίζουμε ότι προ μηνός έγινε η καθέλκυση του φέρρου

IKARUS και σύντομα αρχίζουν οι εργασίες για το PASIPHAE.

ΔΑΝΕ: Σημαντική αύξηση κερδών και νέες επενδύσεις

Η Δωδεκανησιακή Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία (ΔΑΝΕ) προχωρεί σε ένα σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα ύστερα από μία πλήρη μελέτη ανάπτυξης της εταιρίας η οποία εγκρίθηκε από το διοικητικό της συμβούλιο.

Τα καθαρά κέρδη της ΔΑΝΕ για το 1996 έφθασαν τα 648 εκατομ. δραχμές, σημειώνοντας αύξηση κατά 65% έναντι του προηγούμενου έτους και το συνολικό μέρισμα που θα διανεμηθεί θα φθάσει τα 186 εκατομμύρια.

Επίσης το Δ.Σ. της εταιρίας αποφάσισε να δοθούν στους μετόχους της πέντε νέες δωρεάν μετοχές ανά 10 παλαιές. Σύμφωνα με το νέο της επενδυτικό πρόγραμμα, το οποίο παρουσιάστηκε ήδη στους υπουργούς Ναυτιλίας και Αιγαίου, η ΔΑΝΕ πρόκειται να δρομολογήσει σύντομα τρία νέα πλοία μεγάλης ταχύτητας και με ικανοποιητική μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες και αυτοκίνητα.

ναυτιλίας

παρλειπόμενα και όχι μόνον...

Γράφουν οι «Διόσκουροι»

Ομελέπτα χωρίς να σπάσουν αυγά γίνεται;

Σε ναυάγιο κατέληξε, όπως άλλωστε αναμενόταν, και η δεύτερη συνάντηση μεταξύ του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρου Σουμάκη, του προεδρείου της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών για τη λήψη απόφασης και τη στήριξη της ανταγωνιστικότητας των υπό ελληνική σημαία πλοίων.

Όπως είναι φυσικό οι πλοιοκτήτες στήριξαν τις θέσεις τους για μείωση των απασχολούμενων Ελλήνων στα πλοία τους, ανάλογα με τη χωρητικότητά τους, ενώ η ΠΝΟ δήλωσε ότι δεν αποδέχεται τις προτάσεις τους για τη διατήρηση μόνο πέντε έως και επτά Ελλήνων ναυτικών σε κάθε πλοίο.

Κύριε Σουμάκη, διαβάστε το κύριο άρθρο των "Ναυτικών Χρονικών", που αποδεδειγμένα έχουν υπηρετήσει την ιδέα της μεγάλης Ναυτιλίας υπό την εθνική σημαία, και προχωρήστε μόνος σε ρηξικέλευθες λύσεις. Ομελέπτα, χωρίς να σπάσουν τα αυγά δεν γίνεται!!

Το πνεύμα του '81 ζει...

Ποιός ξέρει τί οικονομικές μεθοδεύσεις και τί διαπλεκόμενα συμφέροντα μπήκαν σε ανακάτωμα μέσα στον ΟΛΠ, γράφει ο συνάδελφος Γ.Φ., ώστε να φτάσει στο σημείο το Συμβούλιο της Επικρατείας με αυστηρότητα να επιβάλλει "στοπ" στο όργιο των παρατυπιών που έγιναν για την ανάθεση της μηχανοργάνωσης του οργανισμού.

Ετσι ο ΟΛΠ θα παραμείνει καθηλωμένος στο παρελθόν, με τον άλλο αιώνα, την ίδια στιγμή που μπαίνουν στη μηχανοργάνωση ακόμη και τα σουβλατζήδικα!

Ανεβίωσε λέει ο συντάκτης, το καταραμένο '81, από το οποίο ανασύρθηκαν μερικά κατάλοιπα και τοποθετήθηκαν στη διοίκηση του Οργανισμού!

Εξύφαναν, λοιπόν, ένα πλέγμα παρατυπιών και μέσα από αυτό πλασσάρισαν, διά θυρών και παραθύρων, τον κομματικό τους άνθρωπο, σύμφωνα με το πολυμήχανο πνεύμα του '81...

Τους αιφνιδίασε όμως το Συμβούλιο της Επικρατείας, που διέταξε την διακοπή των μεθοδεύσεων και επανάληψη του διαγωνισμού με "άλλην επιτροπή"...

Γιαυτόν τον λόγο άλλωστε, είχε παραιτηθεί από την Επιτροπή Αξιολόγησης των προσφορών, ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Ιων. Παναγιωτόπουλος, ενώ παράλληλα η νομική υπηρεσία του οργανισμού είχε καταγγείλει και αυτή τις σοβαρές παρατυπίες.

Αλλά το αδίστακτο πνεύμα του '81 φαίνεται πως είναι ακόμη εδώ!...

Σημαντική παρέμβαση

Τα "Ν.Χ.", πριν αρκετά χρόνια, είχαν σημειώσει ότι ο Γιώργος Κατσιφάρας υπήρξε από τους λίγους πολιτικούς άνδρες που πέρασαν από το υπουργείο Ναυτιλίας και "έπιασαν" στην κυριολεξία τον σφυγμό της.

Πριν λίγες ημέρες, ως απλός μάρτυρας ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, το οποίο δίκασε μία καταγγελία για αθέμιτο ανταγωνισμό των ελληνικών φέρρους στις γραμμές της Αδριατικής, ο κ. Κατσιφάρας εξέπληξε το ακροατήριο με τις θεμελιωμένες θέσεις του υπέρ των ελληνικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στην σύνδεση Ελλάδος και Ιταλίας.

Ο πρώην υπουργός, εξήγησε με σαφήνεια τη σημασία που έχει η διατήρηση των γραμμών αυτών για την οικονομία της χώρας μας, κατέγραψε τις σοβαρές επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν σε πλωτό υλικό, τα χρόνια της θητείας του στο ΥΕΝ, εξήγησε την πολιτική διαμόρφωσης των εισιτηρίων και απέδειξε για μία ακόμη φορά ότι είναι ένας γνήσιος "φίλος" των ανθρώπων της Ναυτιλίας μας.

Τραγικές παραλείψεις και λάθη

Το χώμα που σκέπασε τον αδικοχαμένο Κωστή Περατικό είναι ακόμη πολύ νωπό, όμως, δυστυχώς, ήδη φτάνουν στα αυτιά μας επισημάνσεις από τον ευρύτερο χώρο της Ναυτιλίας, για σοβαρά σφάλματα και παραλείψεις που έστρεψαν τα βόλια της 17 Νοέμβρη ενάντια στον άτυχο νέο.

Οι πλέον ελαφρές κρίσεις αναφέρονται στην επιπόλαια αντιμετώπιση των προκηρύξεων που έρχονταν στην δημοσιότητα και "φωτογράφιζαν" ως μελλοντικά θύματα της τρομοκρατικής οργάνωσης τους διευθύνοντες των προβληματικών εταιριών που αγοράζονται από νέους επενδυτές, όπως ήταν ο Κωστής Περατικός, οι οποίοι δεν θα αναλάμβαναν την πλήρη απασχόληση του υπάρχοντος προσωπικού αυτών των εταιριών.

Πώς είναι δυνατόν, αναρωτιούνται αρκετοί, ένας Περατικός με τόσα χρήματα, να μην φροντίσει για την προσωπική του ασφάλεια με ιδιωτικούς αστυνομικούς, και μόλις τον περασμένο χειμώνα η επίσημη αστυνομία έπαψε να τον φρουρεί, να μείνει απροστάτευτος.

Ορισμένοι άλλοι, περισσότερο κυνικά, σχολιάζουν ότι ο Κωστής, με την αγάπη και την αφοσίωση που έτρεφε για τον πατέρα του, προχώρησε σε κινήσεις και αποφάσεις που δεν ταίριαζαν και τόσο στον χαρακτήρα του, με αποτέλεσμα "να μπλέξει", κατά το κοινώς λεγόμενο, και τώρα τραγικά... να χάσει τη ζωή του.

Επωλήθη τελικά η Ελευσίνα

Στον επιχειρηματικό όμιλο που εκπροσωπεί ο Ν. Ταβουλάρης, και ο οποίος κατέχει και το Νεώριο της Σύρου, πέρασαν τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, ύστερα από πολύμηνες και δύσκολες διαπραγματεύσεις με τα εμπλεκόμενα μέρη.

Η συμφωνία της πώλησης ολοκληρώθηκε από τον ειδικό γραμματέα Αποκρατικοποιήσεων Δ. Παρασκευά και μονογραφήθηκε από τους πιστωτές και τους εκπροσώπους του Πολεμικού Ναυτικού και του ΟΣΕ.

Για τη μεταβίβαση του ενεργητικού προβλέπεται τίμημα 30 δισ. δραχμών το οποίο θα καταβληθεί σε 15 χρόνια με ρυθμό 1 δισ. το χρόνο και το υπόλοιπο με την εξόφληση.

Αμεσα θα καταβληθεί προκαταβολή 1 δισ. δραχμών και ισόποση εγγύηση, καθώς και 2 δισεκατομμύρια για κεφάλαιο κίνησης. Σύμφωνα με πληροφορίες, τη νέα εταιρία είναι διατεθειμένες να χρηματοδοτήσουν οι τράπεζες Πίστωσης, Εθνική, Εμπορική, Midland και πιθανότατα η ABN Amro.

Προφανώς οι τράπεζες αυτές θα αναλάβουν να εξοφλήσουν και τα ληξιπρόθεσμα χρέη προς τους εργαζομένους, τα οποία στις 15 Ιουλίου θα ανέρχονται σε 250 εκατ. δραχμές.

Ο αγοραστής ανέλαβε την υποχρέωση να επαναπροσλάβει 750 εργαζόμενους (θα έχουν απολυθεί με αποζημίωση), δηλαδή το σύνολο σχεδόν όσων βρίσκονται σήμερα στα ναυπηγεία και δεσμεύεται με ποινικές ρήτρες να μην προβαίνει σε αυθαίρετες απολύσεις.

Η αξία των εκτελούμενων έργων του Πολεμικού Ναυτικού καθορίστηκε σε 22,5 δισ. δραχμές και του ΟΣΕ σε περίπου 2,5 δισ., ενώ σε 300 εργατοώρες υπολογίζεται η απασχόληση των υπεργολάβων που θα χρησιμοποιηθούν. Θα διατεθούν έτσι 3 δισ. δραχμές προς τις υπεργολαβικές επιχειρήσεις του Πειραιά που, ως γνωστόν, έχουν υποστεί σοβαρή ζημιά από τη διαχείριση της προηγούμενης ιδιοκτησίας. Όπως προβλέπεται από τη συμφωνία της πώλησης, στις 15 Ιουλίου η σύμβαση θα κυρωθεί από τη Βουλή.

Τουλάχιστον... να είχαν ανταποδοτικό χαρακτήρα!!

Ενα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζει το ελληνικό ακτοπλοϊκό πλοίο είναι η επιβάρυνση των εισιτηρίων με εισφορές υπέρ τρίτων. Ο Παντελής Σφηνιάς, πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, υπογράμμισε, μιλώντας πρόσφατα σε δημοσιογράφους, ότι το 32%!! της αξίας των εισιτηρίων αφορά εισφορές υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, ΦΠΑ, δημοτικά τέλη, τέλη στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και τα Λιμενικά Ταμεία και τέλος λεμβουχικά, για ανύπαρκτους λεμβούχους!!

Ο κ. Σφηνιάς προσθέτει ότι, είναι φυσικό τα τέλη να αυξάνουν δυσανάλογα το εισιτήριο και να επηρεάζουν αρνητικά την επιβατική κίνηση των πλοίων, διότι μειώνουν την ανταγωνιστικότητα και περιορίζουν στις απολύτως αναγκαίες τις μετακινήσεις των επιβατών. Το επαχθέστερο από όλα τα τέλη είναι το ασφάλιστρο επιβατών και το τέλος αυτοκινήτων υπέρ του ΝΑΤ, που δεν έχουν άλλωστε ανταποδοτικό χαρακτήρα.

Εξάλλου, τονίζει πολύ σωστά ο Παντελής Σφηνιάς, ο τρόπος με τον οποίο επιβάλλεται και αποδίδεται το ασφάλιστρο επιβατών έχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα δυσλειτουργίας των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Ορθή απάντηση Σαρλή στις αντιρρήσεις της ΔΟΜ

Αναφερόμενος στις αντιρρήσεις της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορών (ITF) σε τροπολογία που υιοθέτησε με το ψήφισμά του το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για μία "νέα ναυτιλιακή πολιτική", ο συντάκτης της τροπολογίας Ευρωβουλευτής της Ν.Δ. κ. Παύλος Σαρλής, προέβη στην ακόλουθη δήλωση:

"Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με το ψήφισμά του, καλεί την Επιτροπή να εκπονήσει μελέτη για τις συνέπειες στην ευρωπαϊκή ναυτιλία και στην απασχόληση των ευρωπαίων ναυτικών του Κανονιστικού Συστήματος (Μπλε Κάρτα), που εφαρμόζει διεθνώς η ITF στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία με σημαίες ευκαιρίας.

Το Κοινοβούλιο ούτε επαινεί ούτε κατηγορεί την ITF, απλώς επιθυμεί την ενημέρωση του ιδίου, αλλά και της κοινής γνώμης, προπαντός των Ευρωπαίων ναυτικών μέσα από υπεύθυνη και αμερόληπτη διερεύνηση του θέματος, από την ίδια την Επιτροπή. Γιατί επομένως ανησυχεί και φοβάται η Διεθνής Μεταφορών;" διερωττάται εύστοχα ο κ. Σαρλής.

Αλλαγές στο Λιμενικό Σώμα;

Για σαρωτικές μετακινήσεις λιμενικών, μιλούσε, προ ημερών ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης, αλλά προς το παρόν... τουλάχιστον δεν είδαμε τίποτε. Στις ίδιες θέσεις βλέπουμε τους βολεμένους στο υπουργείο, επί ολόκληρες δεκαετίες, να... χασμουριούνται προκλητικά. Ενώ στα νησιά συμπληρώνουν... συντάξιμες θητείες άλλοι άνδρες του Λιμενικού Σώματος με οικογένειες και μικρά παιδιά.

Λέτε να λειτουργεί και στο Λιμενικό φάμπρικα φακέλλωμάτων, όπως στο Αρχηγείο της Αστυνομίας Πόλεων;

Αυτές τις μέρες πάντως, κάτι ψίθυροι έχουν αρχίσει να κυκλοφορούν στους διαδρόμους του υπουργείου, και αρκετοί έχουν αρχίσει ν' ανησυχούν...! Ιδωμεν.

Το πλήρωμα;

Ανακήρυξαν ήρωα τον πλοίαρχο του "Εξπρές Απόλλων" αλλά ούτε λόγος για το πλήρωμα του σκάφους! Αθλος των καναλιών και των εφημερίδων...

Ο καπετάν Σπύρος Θηραίος, πήρε πράγματι, το καράβι από τη Σαντορίνη, όρμησε κόντρα στα κύματα μέχρι την 10 παρά την απαγόρευση απόπλου, πήρε το βρέφος και το μετέφερε στην Σαντορίνη όπου περίμενε ένα C-130, για την Αθήνα.

Εύγε στον πλοίαρχό μας, ο οποίος έδωσε δεκάδες συνεντεύξεις, αλλά περιέργως, σε καμία δεν ανέφερε ούτε μία λέξη για το πλήρωμα.

Διάβολε, δεν υπήρξε πλήρωμα σ' αυτό το πλοίο της Ακτοπλοΐας; αναρωτιέται εύλογα ο συνάδελφος Γ.Φ.

Μάλλον... υπήρχε. Και έπεσε κι αυτό στην κόλαση των κυμάτων, εθελοντικά! Αρα αξίζει ο έπαινος και στο λεγόμενο "κατώτερο πλήρωμα", αφού ο ηρωϊσμός δεν μετριάται με... σιρίτια.

Κύριοι, κυτάξτε το κόστος!

Σε πραγματικούς λαβύρινθους ψάχνουν να βρουν το κρυμμένο μυστικό, που θα κάνει ελκυστική, την Επισκευαστική Βάση Περάματος, ώστε να ξαναρχίσουν οι επισκευές και οι παραγγελίες πλοίων.

Ψάχνουν σε "αναγκαιότητες συνεργασίας των φορέων", προτείνουν νέο θεσμικό πλαίσιο, οργανώνουν ημερίδες, καταρτίζουν Μητρώο Επιχειρήσεων, κάνουν πορείες, εξαντλούνται σε απεργίες και τόσα άλλα μεταχειρίζονται, εκτός από ένα: Την κάθετη μείωση του κόστους των εργασιών!

Αυτό υποστηρίζεται μονίμως από πλευράς του εφοπλισμού, που καταφεύγει ακόμη και σε ναυπηγεία της Σκανδιναβίας, όπου το κόστος υπολογίζεται στο ένα τρίτο του κόστους της ζώνης...

Και επί πλέον εξασφαλίζουν ορισμένο χρόνο παράδοσης των εργασιών και όχι εξαρτώμενο από διάφορες απεργίες...

Αυτή, λοιπόν, είναι η μόνη οδός. Ας την ακολουθήσουν τώρα αμέσως, προτού ο ΟΛΠ μπαζώσει ολόκληρη τη Ζώνη και χαθούν όλα, μιά για πάντα.

Το μητρώο

Φαίνεται ότι ορισμένοι διστάζουν ν' ακουμπήσουν τα δάχτυλά τους, στα "Μητρώα Ναυτικών", σαν να πρόκειται για το... φακέλλωμα 666!

Στην Ακτή Μιαούλη πληθαίνουν τα σχόλια ότι οι "ορισμένοι" είναι συνδικαλιστές της πλήρης, οι οποίοι έχουν "ναυτική εργασία" στην... στεριά, ασχέτως αν έχουν καταφέρει να διαχειρίζονται τα συμφέροντα των πραγματικών ναυτεργατών.

Ετσι λοιπόν και οι σχετικές εξαγγελίες του υπουργού Ναυτιλίας δεν μπαίνουν σε Μητρώο, αλλά σκορπίζονται στο λιμάνι, όπως και τόσα άλλα.

Ξεχνά εύκολα ο Πειραιάς

Δυστυχώς, αποδεικνύεται ότι ο ναυτιλιακός Πειραιάς ξεχνά εύκολα... και γίνεται αδιάφορος και ολίγον... αγνώμων απέναντι στο έπος της εμπορικής μας Ναυτιλίας.

Τα παραπάνω έρχονται στο νου όταν άλλες μικρές ναυτικές πατρίδες, όπως για παράδειγμα τα Καρδάμυλα Χίου μέσω της Αδελφότητας "Κοραής" και υπό την αιγίδα του αεικίνητου Καπετάν Παναγιώτη Τσάκου, τίμησαν πριν λίγες ημέρες τον Ψαριανό ήρωα Κωνσταντίνο Κανάρη.

Ας έχει, περιμένουμε με περισσή περιέργεια να δούμε πώς θα τιμήσει ο Πειραιάς ένα σύγχρονο "ανδρείο" τον Γιώργο Π. Λιβανό, που με τα ιπτάμενα δελφίνια του και την HELMEPA έδωσε ένα νέο δείγμα γραφής για τον "πλούτο" προσφέρει ο εφοπλισμός στην πατρίδα.

Αδικαιολόγητη απουσία

Κακή υπηρεσία προσέφεραν, ίσως λόγω απειρίας, οι σύμβουλοι του νέου προέδρου της Νέας Δημοκρατίας Κώστα Καραμανλή, ο οποίος "έλαμψε" με την απουσία του από τις νεκρώσιμες ακολουθίες του δολοφονημένου εφοπλιστή Κωστή Περατικού και του θανόντα μεγάλου εφοπλιστή και πατριώτη Γιώργου Λιβανού.

Όπως εύστοχα σχολίασαν κάποιοι παράγοντες της Ακτής Μιαούλη, όταν η Αξιωματική Αντιπολίτευση προετοιμάζεται για οικονομική εξόρμηση, δεν πρέπει τουλάχιστον να δείξει ότι τιμά τον πλέον δυναμικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας!

Τραγικές ελλείψεις υποβαθμίζουν το ρόλο του Λ.Σ.

Βαρύτατες καταγγελίες για τις ελλείψεις και το ρόλο του Λιμενικού Σώματος κάνει στον "Επενδυτή", ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, **Γ. Παναγόπουλος**, ο οποίος με κλιμάκιο του σωματείου περιόδευσε πριν λίγες εβδομάδες στα νησιά του Ιονίου πελάγους. Η δράση της αλβανικής μαφίας, που ήδη αφήνει πίσω της έναν νεκρό άνδρα του Λιμενικού Σώματος που έχει σπείρει τον τρόμο στα παράλια της Ηπείρου, έφερε στο προσκήνιο τη γύμνια του Λιμενικού Σώματος και τις δυσκολίες κάτω από τις οποίες εργάζεται το προσωπικό του. Βέβαια, μετά τα πρόσφατα γεγονότα η κυβέρνηση αναγκάστηκε να πάρει κάποια μέτρα, μετακινώντας προς το Ιόνιο δύναμη από άλλες περιοχές, οι οποίες θα παραμείνουν αφύλακτες. Η εξαγγελία για την αγορά νέων λιμενικών σκαφών αντιμετωπίζεται με επιφύλαξη, καθώς, απ' ό,τι φαίνεται δεν είναι βέβαιο ότι οι υπηρεσίες θα εξοπλισθούν με τα κατάλληλα σκάφη. Το σίγουρο είναι όμως ότι οι μάχιμοι άνδρες του Λιμενικού Σώματος θα συνεχίσουν να προτάσσουν τα στήθη τους στους πάνοπλους μαφιόζους και μάλιστα χωρίς να αμείβονται ικανοποιητικά. "Λιμενικό Σώμα έχουμε μόνο στα χαρτιά", υποστήριξε χαρακτηριστικά ο Γ. Παναγόπουλος.

Κατά τον κ. Παναγόπουλο, το λιμενικό σώμα πρέπει να γίνει Coast Guard, και να αναλάβει μάχιμη δραστηριότητα στον τομέα της έρευνας, διάσωσης, στην καταπολέμηση της εγκληματικότητας, στην επιτήρηση των συνόρων, στην εφαρμογή της νομοθεσίας για την αλιεία και την ασφάλεια πλοίων, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κ.λπ. "Αυτά δεν μπορούν να συνυπάρξουν με το διοικητικό ρόλο στον οποίο εξαντλεί σήμερα τη λειτουργία του το σώμα. Έχουμε αρχηγό χωρίς αρχηγείο! Ο επικεφαλής του σώματος παράγει πολιτική, ασχολείται με διοικητικής φύσεως θέματα και δεν προλαβαίνει να ασχοληθεί με τίποτα άλλο" καταγγέλει ο πρόεδρος της Ένωσης Προσωπικού του Λ.Σ.

Δικαίωση για τον Βασίλη Παπαχρηστίδη

Ο γνωστός για το ήθος του και την επαγγελματική του συνείδηση Έλληνας εφοπλιστής Βασίλης Παπαχρηστίδης, κέρδισε τον πρώτο γύρο της μακρόχρονης δικαστικής του διαμάχης με το Red Sea Tanker Fund, αναφορικά με τέσσερα Αφραμαξ τάνκερς που χρηματοδότησε το Fund και διαχειριζόταν ο όμιλος Παπαχρηστίδη.

Οι μέτοχοι του Red Sea Tanker Fund κατηγορούν τον κ. Παπαχρηστίδη και τα επιτελικά στελέχη της Hellespond, ότι οι λανθασμένες αποφάσεις τους για πολυδάπανες επισκευές των πλοίων αυτών οδήγησαν το venture σε παταγώδη αποτυχία.

Το High Court του Λονδίνου απάλλαξε τον κ. Παπαχρηστίδη και τους συνεργάτες του από την κατηγορία της βαριάς αμέλειας και δέχθηκε τους ισχυρισμούς του για την κυκλική συμπεριφορά της ναυλαγοράς και των αξιών των πλοίων, που οδήγησαν κατά τον κ. Παπαχρηστίδη την συγκεκριμένη επιχείρηση σε αποτυχία.

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

Πολλά τα “κακώς κείμενα” στον κλάδο των ρυμουλκών

Δεν πιστεύουμε ότι κομίζουμε “Γλαύκα εις Αθήνας”, σημειώνοντας, για άλλη μία φορά, τις παραβάσεις στις οποίες υποκύπτουν τα ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά σκάφη που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού.

Μετά όμως από τα πρόσφατα δημοσιεύματα, που μάλιστα είδαν το φώς και στον Διεθνή Τύπο (Lloyd's List) αναφορικά με τις ενέργειες μελών της Ένωσης “Άγιος Νικόλαος Σαρωνικού” και την επίσημη καταγγελία του υπουργείου Οικονομικών για προμήθεια “κλεμμένου” πετρελαίου, νομίζουμε ότι ήρθε η στιγμή να στηλιτευθεί αυτή η απαράδεκτη τακτική που συνοψίζεται στις συνεχείς παραβιάσεις νόμων - ειδικότερα του αρθρ. 189 ΚΔΝΔ και των σχετικών διατάξεων του υπ’ αριθμ. 46/83 ΠΔ.

Με τις διατάξεις αυτές αναγνωρίζεται το προνόμιο για την κατά προτεραιότητα πρόσληψη ελληνικών ναυαγοσωστικών κατ’ επάγγελμα ασχολουμένων με επιθαλάσσιες αρωγές εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων. Ωστόσο, κατά παράβαση των ανωτέρω διατάξεων, ρυμουλκά λιμένος μέλη της Ένωσης “Άγιος Νικόλαος Σαρωνικού” “κλέβουν” τις εργασίες των επαγγελματικών ναυαγοσωστικών σε τιμές dumping. Ακόμη, με συνεχείς υπερτιμολογήσεις πελατών και παράλληλα διατήρηση του καθεστώτος των παρανόμων “εκπτώσεων” σε πράκτορες και παράγοντες ναυτιλιακών εταιριών, καταστρατηγούν κάθε έννοια συνεπούς ανταγωνισμού.

Η εμπορία “κλεμμένου” πετρελαίου έχει πλέον γίνει “κοινός τόπος”, καθώς αυτοί οι επιτήδριοι!! αγοράζουν κλεμμένο από πλοία πετρέλαιο μισοτιμής (κλεπταποδοχή) μέσω της φορτηγίδος και το πουλάνε transit πετρέλαιο στην ενδοχώρα (λαθρεμπόριο) σε βυτία ξηράς. Λέγεται μάλιστα ότι διεξάγονται έρευνες από τις αρχές σε εταιρία Ρ/Κ λιμένος, διότι είναι χρεωμένη με 17.000 τόννους πετρέλαιο για το 1996.

Τέλος, υπάρχουν οι παράνομες συνθέσεις των πληρωμάτων των Ρ/Κ (3-4 άτομα αντί 5-7), παρά το γεγονός ότι στα ναυτολόγια αναγράφεται ο απαιτούμενος αριθμός (οι λεγόμενοι “ξύλινοι”), ενώ ο μηδενισμός υπερωριών και των άλλων αποδοχών - κατά παράβαση των εκάστοτε ΣΣΕ - καταδεικνύει την “εκμετάλλευση” των εργαζομένων στα ρυμουλκά αυτά.

Δυσάρεστη εμπλοκή

Θα έλεγε κανείς ότι αυτός ο δύσμοιρος τόπος κατατρέχεται από μία παράξενη κακοδαιμονία, η οποία συχνά εμποδίζει πολλά καλά να φθάσουν στην πραγμάτωσή τους.

Ο λόγος αυτή τη φορά για τις επιπτώσεις που προκύπτουν για την Ελλάδα από την εμπλοκή στην εκτέλεση της διαθήκης του Έλληνα μεγαλοεπιχειρηματία Σταύρου Νιάρχου, μετά τον δικαστικό “πόλεμο” που άνοιξε η κυρία Ελενα Φόρντ.

Ως γνωστόν, η προαναφερομένη είναι κόρη του αποθανόντα μεγαλοεφοπλιστή, αλλά όσον αφορά την ελληνική δικαιοσύνη θεωρείται εξώγαμο τέκνο και συνεπώς δεν έχει κληρονομικά δικαιώματα στην τεράστια περιουσία που άφησε ο Νιάρχος.

Το “μπλοκάρισμα” της κολοσσιαίας περιουσίας του μεγαλοεφοπλιστή στο εξωτερικό, μέχρι εκδίκασεως της αγωγής της κας Φόρντ, δεσμεύει και το εδρεύον στο Λιχτενστάιν “Ίδρυμα Νιάρχου”, με αποτέλεσμα να στερείται η χώρα μας πόρους ύψους αρκετών δισεκατομμυρίων, που εδώρησε μετά θάνατον ο Σταύρος Νιάρχος για τη χρηματοδότηση κοινωφελών και πολιτιστικών έργων.

Η κλήση... στον Δήμαρχο!

“Κλήση” της Τροχαίας περιμένει τώρα και ο δήμαρχος Πειραιώς - μετά το δήμαρχο Αθηναίων - αφού οι “ρυθμίσεις” των θέσεων στάθμευσης, στους δρόμους της πόλης αποδεικνύονται μάλλον... απορρυθμίσεις.

Θέσεις παρκαρίσματος ακριβώς πάνω στις στροφές, έχει ορίσει ο Δήμος, για να μην πάει χαμένη καμμία γωνία, αφού όλες πληρώνονται με τη γνωστή μας κάρτα. Αλλά ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας ορίζει ότι η στάθμευση απαγορεύεται σε απόσταση μικρότερη των πέντε μέτρων, από τη γωνία. Μέχρι τώρα βρέθηκαν 150 τέτοιες “ρυθμίσεις” στην Αθήνα. Τα δε αμέτρητα πρόστιμα που έχουν εισπραχθεί κατά καιρούς, θα επιστραφούν, στους “παράνομους” οδηγούς. Χαράς ευαγγέλια!

Οσο για την επιστροφή χρημάτων, στους παράνομους του Πειραιώς με αυτό το... πλευρό να κοιμόμαστε. Πόσο μάλλον αφού εν μία νυκτί και απροειδοποίητα αυξήθηκε προ ημερών η αξία της ανά ώρα στάθμευσης από 100 σε 200 δραχμές.

Αγοραπωλησίες πλοίων

Οι αγοραπωλησίες πλοίων επηρεάστηκαν σημαντικά από τις αργίες στην Ευρώπη και την Απω Ανατολή που ακολούθησαν το Ορθόδοξο Πάσχα. Παράλληλα ο δείκτης Biffex την ίδια περίοδο έπεσε κάτω από τις 1250 μονάδες. Το αγοραστικό ενδιαφέρον επικεντρώνεται λοιπόν στα δεξαμενόπλοια, αν και ο αριθμός των πράξεων δεν αντικατοπτρίζει το γεγονός αυτό, καθώς η προσφορά πλοίων είναι από ελάχιστη έως μηδενική. Στην κατηγορία των πλοίων ξηρού φορτίου οι αξίες δεν επηρεάστηκαν όσο θα έπρεπε αρνητικά από την κάθοδο της ναυλαγοράς και την αναμενόμενη απραξία του καλοκαιριού.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η αγορά πλοίων υγρού φορτίου παρουσίασε σχετική ηρεμία τις τελευταίες 20 ημέρες, και ως αντιπροσωπευτικές πωλήσεις αναφέρουμε τα **NEW PACIFIC DIAMOND** και **NEW PACIFIC OPAL**, 31,016 DWT, κατασκευής του 1975 στη Σουηδία, σε Έλληνες αντί 6.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. (en bloc). Το Chemical (IMO II/III) **STOLT SENTOSA**, 5,757 DWT, κατασκευής του 1985 στην Ιαπωνία κατέληξε σε Σιγκαπούριανους αντί 7.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. Επίσης τα VLCC's **MARE DISCOVERY** και **MARE CHAMPION**, 315,995 DWT, κατασκευής του 1974 και 1975 αντίστοιχα στη Δανία, πέρασαν σε Νορβηγούς (**MOSVOLD**) αντί 24.500.000 δολλαρίων Η.Π.Α. (en bloc).

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ρευστή είναι η κατάσταση της αγοράς στα πλοία ξηρού φορτίου με χαμηλές τιμές ναύλων, αλλά θετικές προσδοκίες από πλευράς πωλητών και σχετικά υψηλό αριθμό αγοραπωλησιών.

Το ενδιαφέρον παραμένει στην αγορά των Capesizes, αλλά προσφέρονται λίγα ενδιαφέροντα πλοία. Χαρακτηριστικά πουλήθηκε το **LA SIERRA** 139,469 DWT, κατασκευής του 1981 στην Ιαπωνία σε Έλληνες, αντί 12,250.000 δολλαρίων ΗΠΑ, καθώς και το **CSK BRILLIANCE** 134,176 DWT, κατασκευής επίσης του 1981 στην Ιαπωνία σε Νορβηγούς (**Avaness**) αντί 11,600,000 δολλαρίων Η.Π.Α.

Μεγάλη κινητικότητα εξακολουθεί να παρουσιάζει ο όρος των Panamax. Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις είχαμε το **MINERVA** 61,374 DWT, κατασκευής του 1976 στην

Ιαπωνία, σε Έλληνες αντί 5,400,000 δολλαρίων Η.Π.Α.

Το **VERNAL SPIRIT** 54,492 DWT, του 1974 στην Πολωνία, σε Έλληνες αντί 2.900.000 δολλαρίων Η.Π.Α. και το **CAPTAIN LEON CHR. LEMOS** 61,754 DWT, κατασκευής του 1981 στην Ιαπωνία, σε Έλληνες (**Mastrogorgis**) αντί 9.200.000 δολλαρίων Η.Π.Α.

Αυξημένες ήταν οι πράξεις και στην κατηγορία Handy/Handymaxes και στα μικρότερα μπάλκερς. Χαρακτηριστική είναι η πώληση του **CALLIOPE** 18,764 DWT, κατασκευής του 1983 στην Ιαπωνία, στο Χογκ Κονγκ αντί 7.200.000 δολλαρίων Η.Π.Α. Το **CYPRESS POINT** 42,838 DWT, κατασκευής του 1984 στην Ιαπωνία σε Νορβηγούς, αντί 12.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. Επίσης το **DUCHESS** 24,145 DWT, κατασκευής του 1976 επίσης στην Ιαπωνία, σε Έλληνες αντί 2.150.000 δολλαρίων Η.Π.Α. και το **PANDELIS L**, 39,782 DWT, κατασκευής 1978 στην Ιαπωνία σε Κινέζους, αντί 6.600.000 δολλαρίων Η.Π.Α.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η αγορά των διαλύσεων πλοίων όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, βρίσκεται ακόμα στην σκιά του πρόσφατου ατυχήματος στον Αλάνγκ. Γενικότερα υπήρξε μία ανάκαμψη, με αρκετά μεγάλο όγκο πράξεων, καθώς είχε παρατηρηθεί μείωση στο προσφερόμενο τονάζ.

Η Ινδία εξακολουθεί να κυριαρχεί στο χώρο, με τιμές που κυμαίνονται από δολλ. Η.Π.Α. 170-180/LDT για πλοία ξηρού φορτίου και δολλ. ΗΠΑ 180-190/LDT για τάνκερς, ενώ έπονται οι αγορές τους Μπανγκλαντές και του Πακιστάν.

Του κ. Ιωάννη Κ. Λουκά
Καθηγητή Ιστορίας στην Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και στη Ναυτική Σχολή Πολέμου

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΣΧΥΣ, κομβικό σημείο στην οργάνωση της ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ του 1821

Μελετώντας κάποιος τις πηγές σχετικά με τη στρατηγική σκέψη των ταγών της Φιλικής Εταιρίας, διαπιστώνει ότι το κομβικό σημείο της οργάνωσης της Επανάστασης υπήρξε η ναυτική ισχύς. Ο Υψηλάντης και το επιτελείο του είχαν αντιληφθεί ότι αν η συμμαχία με τους Βουλγάρους, τους Σέρβους και τους Ρουμάνους πατριώτες ήταν, η ουσιαστικότερη ίσως συνισταμένη της τακτικής που έπρεπε να ακολουθεί. Η άμεση ανάληψη του ελέγχου του Αιγαίου από τους Έλληνες ήταν η "εκ των ων ουκ άνευ" προϋπόθεση για την ευόδωση του Αγώνα. Για τούτο, αφενός το σχέδιο της Φιλικής Εταιρίας προέβλεπε την κατάληψη, ή στη χειρότερη περίπτωση, τον εμπρησμό του οθωμανικού στόλου στο ναύσταθμο των Στενών. Και αφετέρου, οι κάτοικοι των νησιωτικών περιοχών αποτέλεσαν τον πρώτο προπαγανδιστικό στόχο της οργάνωσης.

Μόλις ξεσπάσει η Επανάσταση, τα νησιά θα -προσχωρήσουν σε αυτήν και θα αναλάβουν ένα διπλό ρόλο: αφενός την οικονομική της στήριξη και αφετέρου τον πλήρη επιχειρησιακό έλεγχο του Αιγαίου.

Όπως προκύπτει από τα πορίσματα της Λογιστικής Επιτροπής που δημιούργησε ο Κυβερνήτης Ι. Καποδίστριας για την καταγραφή των εσόδων και των εξόδων του Αγώνα, τα έσοδα προήλθαν κυρίως από δύο διαφορετικές πηγές: τα δύο δάνεια της Αγγλίας και τις εκούσιες προσφορές των επαναστατημένων περιοχών. Η σχετική ανάλυση των εσόδων του Αγώνα έχει ως εξής:

"Όσα έλαβε το έθνος από εθνικές προσόδους της Πελοποννήσου, Στερεάς Ελλάδος και των Νήσων του Αιγαίου Πελάγους, ως γρόσια 16.087.229,5.

Από το δάνειον Λονδίνου 27.915.321,17

Από φόρον γενόμενον ανά εν γρ. εις την ψυχή, από εράνους και εσωτερικής αυτοπροαιρέτους συνεισφοράς 844.426,6.

Από λάφυρα της Κορίνθου κ.λ. 929.051.

Από δασμούς 67.747.

Από λείας 228.258,3

Από εκποιήσεις εθνικών κτημάτων (...) 3.451.373,38.

Από τα τάλητρα 10.000 της Λόνδρας διά του Πόρδονος 120.000.

Από τα περισσεύματα χρήματα εκ της πωλήσεως της Φρεγάδος 63.400.

Από λείψανον εθνικών διά τύπου ομολογιών (...) 1.202.384.

Από λείψανον εσωτερικών δανείων (...) 722.911,2

Τα γρόσια ταύτα 52.495.072 π. 33 είναι η ολική ποσότης, την οποίαν έλαβε το έθνος (...)"

ΤΑ ΔΑΝΕΙΑ

Από τα παραπάνω ποσά, ως μεγαλύτερο φαίνεται εκείνο των αγγλικών δανείων των ετών 1824 και 1825 το οποίο όμως είναι παραπλανητικό: το πρώτο δάνειο για 800.000 λίρες η επαναστατική κυβέρνηση το είχε διαπραγματευθεί με τόκο 59%, το δεύτερο, για 2.000.000 λίρες, προς 55,5%. Το καθαρό ποσό των δύο δανείων έφτανε τα 6.600.000 δολάρια. Από αυτά η Ελλάδα πήρε μόνο περίπου 2.000.000 δολάρια. Τί έγιναν τα υπόλοιπα; Το μόνο που ξέρουμε είναι πως 750.000 δολ. στάλθηκαν στις Ηνωμένες Πολιτείες για ν' αγορασθούν φρεγάτες, από τις οποίες μόνο μία, που κόστισε 300.000 δολ. έφτασε τελικά στην Ελλάδα. Τα υπόλοιπα 450.000 δολάρια κατασπαλήθηκαν προς όφελος διαφόρων ιδιωτών, Ελλήνων και ξένων. Άλλα 800.000 δολ. κηρύσσονταν για το φτιάξιμο και τον εξοπλισμό έξι ατμοπλοίων από τα οποία όμως μόνο ένα έφτασε στην Ελλάδα.

Το μεγαλύτερο λοιπόν πραγματικό ποσό είναι οι εκούσιες εισφορές ύψους 16.087.229,5 γρ. που έκαναν η Πελοπόννησος, η Στερεά Ελλάδα και τα νησιά το Αιγαίου. Σύμφωνα όμως με το σχετικό έγγραφο των Γενικών Αρχείων του Κράτους, από το ποσό αυτό τ

13.493.201,5 γρ. ήταν εισφορές των πλοιοκτητών των τριών ισχυρότερων νησιών Ύδρας, Σπέτσες και Ψαρών! Πιο συγκεκριμένα, τα Ψαρά πρόσφεραν 3.617.930 γρ., οι Σπέτσες 5.005.741 γρ. και η Ύδρα 5.741.916 γρ. Και μία χαρακτηριστική ενισχυτική λεπτομέρεια: οι μπαρουτό-μυλοι της Δημητσάνας, που κατά τη διάρκεια του Αγώνα θα εφοδίαζαν με τα απαραίτητα πυρομαχικά τους επαναστατημένους Έλληνες, είχαν δημιουργηθεί με χρήματα των Υδραίων εμπόρων, αδελφών Σπηλιωτοπούλου και όχι, λόγω χάρη, του ισχυρότατου μπέη της Μάνης Πετρόμπεη Μαυρομιχάλη, ο οποίος -όπως αναφέρει ο Παλαιών Πατρών Γερμανός στα απομνημονεύματά του- χρειάζεται να ενισχυθεί με 25.000 γρόσια από τη Φιλική Εταιρία για να συμφωνήσει για την Επανάσταση.

ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

Τα Γενικά Αρχεία του Κράτους διασώζουν στοιχεία εφοπλιστών που αποτέλεσαν τη δεξαμενή για τη συγκέντρωση των χρημάτων που είχε ανάγκη ο Αγώνας. Ο Λάzaros και ο Γεώργιος Κουντουριώτης πρόσφεραν στο διάστημα 29.3.1821 - 10.4.1827, 70.242 γρόσια, ο Δημήτριος Τσαμαδός στο διάστημα 29.3.1821 - 24.11.1826, 145.000 γρ., ο Σταμάτης Μπουσδούκης στο ίδιο περίπου διάστημα 152.000 γρ. κ.ο.κ. Γενικά, σε όλη τη διάρκεια του Αγώνα, τα νησιά αμιλλώνταν για την ενίσχυση της Επανάστασης. Όταν π.χ. το Μάρτιο του 1827 ο Γενικός Αρχηγός του Στρατοπέδου Αττικής Γ. Καραϊσκάκης ζήτησε την επείγουσα αποστολή χρημάτων και οι Πελοποννήσιοι στο σύνολό τους έστειλαν μόνο 10.000 γρ., ο Γ. Κουντουριώτης έστειλε από την προσωπική του περιουσία 12.000 γρ., οι Σάμιοι 2.000 γρ. και οι πολύ πτωχότεροι Σερίφιοι 500 γρ.

Εκτός όμως από τη χρηματοδότηση του Αγώνα, ο ναυτικός χώρος είχε αναλάβει και το στρατιωτικό έργο, αφ' ενός της ενίσχυσης των χερσαίων επιχειρήσεων και αφ' ετέρου της παρεμπόδισης των κινήσεων του τουρκικού στόλου, πράγμα που σήμαινε από στρατηγική άποψη την ανάληψη του πλήρους ελέγχου του Αιγαίου και όλων των θαλασσίων οδών του.

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Ο ελληνικός στόλος δεν είχε στις δυνάμεις του κανένα πολεμικό πλοίο. Αποτελούνταν μόνο από καλά εξοπλισμένα εμπορικά, από τα οποία τα πλέον αξιόμαχα ήταν λίγα τρίστηλα και πολλοί πάρωνες και ημιολίες, με πλησμό που, κυμαινόμενος στα 10 πυροβόλα ανά πλοίο, δεν υπερέβαινε τα 20 στα μεγαλύτερα σκάφη.

Η σαφής υστέρηση του ελληνικού στόλου έναντι του τουρκικού σε αριθμό μεγάλων και καλά εξοπλισμένων ιλοίων, αντισταθιζόνταν από τη μεγάλη υπεροχή του σε αριθμό σκαφών. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Γαλλικής Δοίρας της Ανατολής, το 1821 η Ύδρα διέθετε περίπου 10 πλοία κατάλληλα για πολεμικές επιχειρήσεις, οι Σπέτσες 60 και τα Ψαρά 30.

Η Επιτροπή Μαυροκορδάτου που θα συστήσει μετά τον Αγώνα ο Καποδίστριας (1829), θα υπολογίσει τα

πλοία της Ύδρας σε 186 (από τα οποία 74 άνω των 180 τόννων) και των Σπετσών σε 64 (47 άνω των 180 τόννων). Φαίνεται πως οι συνολικές ελληνικές ναυτικές δυνάμεις ανέρχονταν σε 206 πλοία με 4.000 πυροβόλα και 15.000 άνδρες. Από τα καράβια αυτά μεγαλύτερα ίσως ήταν το τρικάρτο του Τομπάζη, με 20 πυροβόλα των 12 λίτρων, το τρικάρτο του Λαλεχού με 18 πυροβόλα των 18 και 15 λίτρων και το δικάρτο του Μιαούλη με 18 πυροβόλα των 12 λίτρων.

Στους παραπάνω αριθμούς συμπεριλαμβάνονται βέβαια τα πυρπολικά, τα οποία θα διαδραματίσουν κεφαλαιώδη ρόλο στο θέατρο των ναυτικών επιχειρήσεων και θα συμβάλλουν ουσιαστικά στην κάμψη του ηθικού των πληρωμάτων του τουρκικού στόλου.

Η υπεροχή της Ύδρας σε πλοία, όπλα και άνδρες, θα της προσφέρει την αρχηγία στις ναυτικές επιχειρήσεις, αλλά και στα πολιτικά πράγματα της εποχής. Ο έφορος της Ύδρας Λάzaros Κουντουριώτης θα διαδραματίσει σημαντικότατο ρόλο στις πολιτικές υποθέσεις του επαναστατημένου ελληνισμού, ενώ, μόλις ξεσπάσει ο Αγώνας, ναύαρχος του υδραϊκού στόλου και κατά μία έννοια αρχηγός των ναυτικών επιχειρήσεων θα αναλάβει ο Ι. Τομπάζης. Στο τέλος του πρώτου έτους του Αγώνα, με εισήγηση του Κουντουριώτη, ο Τομπάζης θα παραδώσει την αρχηγία στον Α. Μιαούλη, ο οποίος και θα συνδέσει το όνομά του με τις μεγαλύτερες στιγμές της νεότερης ελληνικής ιστορίας.

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

Μητρόπολις και της ναυτιλλομένης Ελλάδος!

Με αφορμή τις εκδηλώσεις για το επισκοπικό Ιωβηλαίο στον Πειραιά

Τα είκοσι χρόνια της ποιμαντορίας του στον Πειραιά εόρτασε με λαμπρή εκδήλωση πριν από κάμποσες εβδομάδες ο Μητροπολίτης κ. Καλλίνικος.

Στη διάρκεια της εκδηλώσεως στο Δημοτικό Θέατρο, που σημειωτέον είχε οργανώσει ο "Σύνδεσμος Επιστημόνων Πειραιώς", μίλησαν διακεκριμένες προσωπικότητες του πνευματικού κόσμου και της δημόσιας ζωής, για το δημιουργικό, πολυσχιδές έργο του δραστήριου Ιεράρχη, τόσο στο κηρυκτικό και συγγραφικό πεδίο, όσο και στο διοικητικό, κοινωνικό και φιλανθρωπικό.

Μιλώντας σχετικώς, ο διακεκριμένος φιλόλογος και συγγραφέας κ. Σαράντος Καργάκος σκιαγράφησε με αδρότητα την προσωπικότητα του κ. Καλλίνικου για τον οποίον μεταξύ των άλλων είπε:

"Γι' αυτό προκειμένου να ικνογραφήσω τη φυσιογνωμία ενός τέτοιου πολυεπίπεδου, πολυεσιακού ανθρώπου, καταθέτω τη δική μου σφραγίδα και προσφεύγω στην αρωγή του μεγαλύτερου των ποιητών της γης, του Ομήρου. Στη δεκάτη ραψωδία της Ιλιάδος (στ. 443) απαντά η πολυθρύλητη φράση: "Λόγων μεν ρητήρ, έργων δε πρῆκτῆρ ἔμμεναι". Που σημαίνει ότι είναι δεινός εις το λέγειν λόγου και εις το πράττειν έργα. Δεινός στην ομιλία και στην εργοποιία. Νομίζω ότι η φράση αυτή αποτελεί την καλύτερη προσωπογραφία του Μητροπολίτου Πειραιώς".

Ομως σ' αυτή την εκδήλωση για την καταγραφή του έργου του Μητροπολίτη Πειραιώς, που εκτείνεται στα όρια μεγάλης πόλεως με έντονο το χαρακτήρα της οικονομικής δραστηριότητας, διαπιστώνεται μία σοβαρή παράλειψη.

Παράλειψη και των ομιλητών, αλλά και του ίδιου του Δεσπότη. Γιατί κανείς δεν επεσήμανε ότι ο Μητροπολίτης Πει-

ραιώς μπορεί να είναι, και πρέπει να είναι, Μητροπολίτης και της ναυτιλλομένης Ελλάδος, που σημαίνει: ότι πρέπει να ρίξει βάρος και στον εν διασπορά ναυτικό και στην ενταύθα οικογένειά του. Πρέπει να μεριμνήσει για την υποδοχή των ξένων χριστιανικών -πληρωμάτων στο πιο μεγάλο λιμάνι της χώρας. Πρέπει να έχει παρακολουθήσει και ενδεχομένως συντονίσει την ευποιία, όταν αυτή εκδηλώνεται από τους ισχυρούς παράγοντες της ναυτιλίας, τους εφοπλιστές.

Και το ερώτημα είναι για όσους δεν γνωρίζουν από κοντά τα συμβαίνοντα: Πώς θα γίνουν όλα αυτά από έναν Δεσπότη;

Κατ' αρχήν, αν ο Δεσπότης και οι συνεργάτες που τον πλαισιώνουν έχουν αντιληφθεί και επαρκώς συνειδητοποιήσει ότι προΐστανται και διοικούν μία μεγάλη Μητρόπολη που τυχαίνει να είναι και από τις μεγαλύτερες ναυτικές πρωτεύουσες του κόσμου.

Μετά, αν γνωρίζουν τις ανάγκες του χώρου και των ανθρώπων του. Και ύστερα, προσαρμόζοντας τις ανάγκες αυτές στις δυνατότητες της υποδομής που οι ίδιοι έχουν δημιουργήσει, ασκώντας επιτυχή διαποίμανση στη στεριά. **Γιατί ο Πειραιάς είναι και στεριά και θάλασσα. Θα λέγαμε, κυρίως θάλασσα.**

Θα πρέπει λοιπόν η τόσο δραστήρια και δημιουργική Μητρόπολη του Πειραιώς:

- Να επεκτείνει τον εξαιρετο ραδιοφωνικό σταθμό της και στα βραχεία κύματα, αποκαθιστώντας άμεση επαφή με τα ανά τον κόσμο ελληνικά πληρώματα.

- Να διαθέτει σελίδες από το εξάιρετο, επίσης, περιοδικό της "Πειραιϊκή Εκκλησία" με θέματα αναγόμενα στη ναυτιλία, στους ανθρώπους που την

κινούν και στην μακραίωνη παράδοση της, συμβάλλοντας έτσι στην καλλιέργεια της τόσο πενιχρής ναυτικής συνειδησης στον τόπο μας.

- Να διοχετεύει το έντυπο αυτό στα πλοία, μετά από συνεννόηση με τις εφοπλιστικές και ναυτεργατικές οργανώσεις.

- Να διαμορφώσει κατάλληλο χώρο για την υποδοχή των περαστικών από το λιμάνι Ελλήνων και ξένων ναυτικών, στη μορφή της λέσχης, όπως κάνουν ξένες ιεραποστολές σε πολλά λιμάνια του εξωτερικού.

- Να ξεκινήσει την προσπάθεια, αφού δεν μπόρεσαν να κάνουν το ίδιο μέχρι τώρα το κράτος, εφοπλιστές και ναυτικοί, για την ανέγερση αντάξιου μνημείου των θυσιών της μεγάλης ναυτικής μας οικογένειας και στον πόλεμο και την ειρήνη.

- Να αποκαταστήσει επαφή, με τη βοήθεια πιθανώς και του Οικουμενικού Πατριαρχείου, με τις ορθόδοξες εκκλησίες της διασποράς για να δημιουργηθεί με το χρόνο, ένα πλέγμα υπηρεσιών προς τον ποντοπορούντα Έλληνα ναυτικό.

Αυτά και αρκετά άλλα, θα μπορεί να επιτελέσει με το δυναμισμό που τον διακρίνει στη δεύτερη εικοσαετία της ποιμαντορίας του, ο σημερινός μητροπολίτης, εάν δεχθεί την άποψη ότι ο Πειραιάς δεν είναι μόνο η στεριά, και ότι σ' αυτόν, κτυπά η καρδιά της μεγάλης ναυτιλίας που κατά καιρούς έχει αποκληθεί από εχθρούς και φίλους "το θαύμα του εικοστού αιώνα".

Και ασφαλώς, τα θαύματα είναι οικείος χώρος για την Εκκλησία. Μπορεί να οφείλονται μεν στις ανθρώπινες δυνάμεις καμιά φορά, αλλά οπωσδήποτε **πρέπει να συντρέχει και η ευλογία του Θεού.**

Ενημερωτικές επαφές του προεδρίου της ΕΕΕ

Μετά την ανάληψη των καθηκόντων της, η διοίκηση της Ενώσεως Εφοπλιστών είχε στο διάστημα των δύο τελευταίων μηνών, σειρά επαφών, προκειμένου να ενημερώσει την πολιτική ηγεσία της χώρας για τις δυσμενείς εξελίξεις στη ναυτιλία της ελληνικής σημαίας.

Συγκεκριμένα, μετά την εθιμοτυπική επίσκεψη του προεδρίου υπό τον πρόεδρο Γιάννη Κ. Λύρα στον Πρωθυπουργό Κώστα Σημίτη, ενημερώθηκε σχετικά ο πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Κ. Στεφανόπουλος και εν συνεχεία ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης Κώστας Κ. Καραμανλής, ο πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ Δημ. Τσοβόλας και ο πρόεδρος του Συνσπισμού Νικ. Κωνσταντόπουλος, ενώ στις 17 Απριλίου πραγματοποιήθηκε συνέντευξη τύπου στα γραφεία της Ενώσεως.

Πρόθεση της διοίκησης της Ε.Ε.Ε. είναι να γίνει ευρύτερα γνωστό και πλήρως κατανοητό το πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία, γιατί πιστεύει ότι υπάρχει εθνική διάσταση στο φαινόμενο της φυγής πλοίων, αλλά και της μη εγγραφής νέων στο ελληνικό νηολόγιο. Πρόκειται για πρόβλημα που η σημασία του υπερβαίνει τα οποιαδήποτε συντεχνιακά συμφέροντα, και ως εκ τούτου, πρέπει να το γνωρίζουν σε βάθος τόσο η Πολιτεία, όσο και η ευρύτερη κοινή γνώμη.

Εξ' άλλου, στις 7 και 26 Μαΐου ο πρόεδρος Γιάννης Κ. Λύρας διατύπωσε τις προτάσεις της Ε.Ε.Ε. σε κοινή σύσκεψη με την ηγεσία της Π.Ν.Ο. υπό τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να σταματήσει η διαρροή του εθνικού νηολογίου και να τεθούν οι βάσεις για την ανάπτυξη της ναυτιλίας της σημαίας, που θα έχει ως αποτέλεσμα, εκτός των άλλων και τη μελλοντική διασφάλιση των παραγωγικών θέσεων εργα-

σίας στον ελληνικό και ελληνόκτητο στόλο.

Η Ένωση Εφοπλιστών διατηρεί την προσδοκία ότι τελικά θα διαμορφωθούν συνθήκες που θα επιτρέψουν στα ελληνικά πλοία να ανακτήσουν την ανταγωνιστικότητά τους, ώστε να καταστεί πάλι ελκυστικό το ελληνικό νηολόγιο. Προς την κατεύθυνση αυτή θα συνεχίσει να καταβάλλει προσπάθειες. Τέλος, στις 21 και 22 Μαΐου αντιπροσωπεία της Ε.Ε.Ε. με επικεφαλής τον κ. Λύρα επισκέφθηκε τις Βρυξέλλες. Στην αντιπροσωπεία μετείχαν ο αντιπρόεδρος Νίκος Ευθυμίου, το μέλος του Συμβουλίου Επαμ. Εμπειρίκος, καθώς και η Δρ. Άννα Μπρεδήμα - Σαββοπούλου.

Η ελληνική εφοπλιστική αντιπροσωπεία είχε σειρά από ενδιαφέρουσες συνομιλίες σε θετικό κλίμα τόσο με τον Επίτροπο Niel Kinnock (Μεταφορών) καθώς και με ανώτατους αξιωματούχους των Γενικών Διευθύνσεων Ανταγωνισμού, Μεταφορών, Βιομηχανίας / Ναυπηγείων και Κοινωνικών Υποθέσεων, με τον διευθυντή του Έλληνα επιτρόπου Χρήστου Παπουτσή, Λ. Αντωνακόπουλο, καθώς επίσης με τον αρμόδιο για τις θαλάσσιες μεταφορές διευθυντή Ρ. Παπαϊωάννου. Η ατζέντα των συνομιλιών ήταν ευρεία και η ανταλλαγή απόψεων κρίθηκε ενδιαφέρουσα, καθώς συζητήθηκαν τα θέματα που καλύπτουν ευρύ φάσμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Επίσης η αντιπροσωπεία της Ε.Ε.Ε. παρέθεσε δείπνο προς Έλληνες και ξένους ευρωβουλευτές και διπλωμάτες, στο οποίο παρέκάθησαν οι δύο αντιπρόσωποι του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου Γ. Αναστασόπουλος και Π. Αυγερινός και ο βουλευτής επικρατείας Γιαν. Τζωάννος.

Εξαίρεση της ελληνικής ναυτιλίας

Την εξαίρεση της ελληνικής ναυτιλίας από το άρθρο 113 της Συνθήκης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το οποίο δίνει το δικαίωμα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διαπραγματεύεται εμπορικές συμφωνίες με κράτη ή με διεθνείς οργανισμούς ζήτησε κατά τη διάρκεια της παρέμβασής του στη Σύνοδο των 15 υπουργών Ξεωτερικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που συνήλθε στη Χάγη της Ολλανδίας, στο πλαίσιο της Διακυβερνητικής, ο αναπληρω-

τής υπουργός Ξεωτερικών Γιώργος Παπανδρέου.

Ο Έλληνας υπουργός τόνισε προς τους ομολόγους του ότι ο τομέας της ναυτιλίας έχει ειδικό βάρος για την Ελλάδα, δεδομένου του μεγέθους της και ζήτησε να μην περιληφθεί στον κατάλογο των υπηρεσιών, για τις οποίες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα έχει το δικαίωμα της διαπραγμάτευσης εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι δαπάνες των σπουδαστών ΑΔΣΕΝ

Το Υπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από το Υπουργείο Παιδείας όπως χρηματοδοτηθεί η επί των πλοίων πρακτική σκηση των σπουδαστών των Α.Δ.Σ.Ε.Ν. από το Ευρωπαϊκό Οικονομικό Ταμείο κατά ποσοστό 75% του συνολικού

κόστους για κάθε εκπαιδευόμενο.

Το Υπουργείο Παιδείας απάντησε θετικά, υπό την προϋπόθεση τηρήσεως των τυπικών διαδικασιών προκειμένου να υπάρξει η οριστική έγκριση.

Επίσκεψη Σουμάκη στη Νορβηγία

Ο Υπουργός Ναυτιλίας **Σταύρος Αρ. Σουμάκης** πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στη Νορβηγία, μετά από σχετική πρόσκληση της Νορβηγού ομολόγου του **Grete Knudsen**.

Οι επίσημες συνομιλίες κάλυψαν όλα τα θέματα που εξετάζονται αυτή την εποχή στους Διεθνείς Οργανισμούς, ενώ δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στις ναυτιλιακές εξελίξεις σε κοινοτικό επίπεδο. Κατά τις συζητήσεις επιβεβαιώθηκε η κοινή αντίληψη των δύο αντιπροσωπειών επί των βασικών αρχών που διέπουν τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, και η θέλησή τους για διεύρυνση της συνεργασίας τους στα πλαίσια όλων των Διεθνών Οργανισμών, όπου εξετάζονται θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Η Νορβηγική πλευρά επέδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον

για τις διεργασίες στα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία και την σχετική πρόταση Οδηγίας για τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών.

Κατά τη διάρκεια της παραμονής του στο Οσλο ο κ. Σουμάκης είχε επαφές και με την Ένωση Νορβηγών Πλοιοκτητών, αναφορικά με τις εξελίξεις και τις προοπτικές των εμπορικών στόλων των δύο χωρών.

Ο υπουργός Ναυτιλίας παρέστη στα επίσημα εγκαίνια της Ναυτιλιακής Εκθεσης Nor - Shipping '97 και προσκάλεσε την κυρία Knudsen στην Ελλάδα. Η πρόσκληση έγινε αποδεκτή και ο χρόνος θα καθορισθεί μέσω της διπλωματικής οδού.

Ερωτηματικά του κ. Σαρλή για τη νέα ναυτική της Κοινότητας

Η κρίση που μαστίζει την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία αποτέλεσε αντικείμενο προβληματισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με αφορμή την ανακοίνωση της Επιτροπής "Προς μία νέα ναυτιλιακή στρατηγική". Σύμφωνα με το ψήφισμα της έκθεσης που συνέταξε ο κ. Danesin (ΕΓΕ / Ι), έγγρ. Α4-67/97, το Κοινοβούλιο ανησυχεί για τη μείωση του ειδικευμένου ευρωπαϊκού προσωπικού στο ναυτιλιακό τομέα και καλεί την Επιτροπή να υποβάλει σύντομα προτάσεις, ώστε οι συνθήκες εργασίας επί του σκάφους να βελτιωθούν και να καταστούν ελκυστικότερες για το εργατικό δυναμικό.

Το Σώμα πιστεύει ότι η εφαρμογή υψηλών ποιοτικών προδιαγραφών στον τομέα της ασφάλειας από ευρωπαϊκό κράτος σημαίας ή από τα λιμάνια ελλιμενίσας των ευρωπαϊκών κρατών είναι

προϋπόθεση για να καταστεί η κοινοτική ναυτιλία ανταγωνιστικότερη. Υπογραμμίζεται ότι οι κρατικές ενισχύσεις του ναυτιλιακού τομέα πρέπει να στοχεύουν στη διατήρηση της κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας στην παγκόσμια διεθνή αγορά, της τεχνογνωσίας στο ναυτιλιακό τομέα και του ευρέος φάσματος βιομηχανιών στον τομέα αυτό. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να είναι διαφανή και να μην προκαλούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στο εσωτερικό της ενιαίας αγοράς. Τέλος, τονίζεται η ανάγκη να συμπεριληφθούν τα θαλάσσια λιμάνια στα ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και να προαχθεί η ναυσιπλοία μικρών και μεγάλων αποστάσεων για τις διασυνδέσεις στο εσωτερικό της Κοινότητας.

Σοβαρά ερωτηματικά προκαλούν

κατά τον Ευρωβουλευτή της Ν.Δ. Παύλο Σαρλή οι ακόλουθες προτάσεις της Επιτροπής (Κομμισιόν).

- Η καθιέρωση από τα κράτη μέλη κοινών κριτηρίων, τα οποία θα εφαρμόζονται υποχρεωτικά, για την καταχώρηση πλοίων στα νηολόγια τους.

- Η κατάργηση του κριτηρίου της εθνικότητας του πλοιοκτήτη ως προϋπόθεση νηολόγησης πλοίου.

- Η θέσπιση πλέγματος νομοθετικών διατάξεων ελέγχου της πλοιοκτησίας πριν και κατά τη διάρκεια της νηολόγησης.

Αν οι ιδέες αυτές γίνουν πραγματικότητα, συνέχισε ο κ. Σαρλής "πλήν της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων και των ferry - boats, δεν θα μείνει ούτε για δείγμα ευρωπαϊκό πλοίο στα κοινοτικά νηολόγια"!!

Πειραιάς '97

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε η φετινή εκδήλωση "Πειραιάς '97", την οποία οργάνωσε με υποδειγματική τάξη η διοίκηση του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων (HSA).

Περισσότεροι από 300 ξένοι ναυλομεσίτες, μεγάλος αριθμός ελλήνων συναδέλφων τους και μια σημαντική μερίδα του ελληνικού εφοπλισμού, καθώς και διευθυντικά στελέχη τραπεζών, συναντήθηκαν στο Γκολφ της Γλυφάδας στις 20 Ιουνίου, αποδεικνύοντας για άλλη μία φορά την σημασία που αποδίδουν οι ξένοι ναυλομεσίτες στον ελληνικό εφοπλισμό, αλλά παράλληλα και την πρόοδο και την ανάπτυξη των εργασιών των Ελλήνων ναυλομεσιτών, που χειρίζονται πλέον από τον Πειραιά τις πωλήσεις και τις αγοραπωλησίες του μεγαλύτερου όγκου της ελληνικής Ναυτιλίας.

Η αποζημίωση απολυομένων ναυτικών

Ο εισαγγελέας του Αρείου Πάγου κ. Παν. Δημόπουλος εισηγήθηκε πρόσφατα στην Ολομέλεια του Αρείου Πάγου ότι οι ναυτικοί, οι οποίοι απολύονται λόγω της άρνησής τους να μετατεθούν σε άλλο πλοίο της ίδιας διαχειρίστριας εταιρίας, πρέπει να λαμβάνουν τη νόμιμη αποζημίωσή τους.

Στο σκεπτικό της εισηγήσής του, ο κ. Δημόπουλος υπογραμμίζει ότι "δεν μπορεί να επιβληθεί ως κύρωση στον ναυτικό που αρνείται τη μετάθεση, η έκπτωσή του από την αποζημίωση, λόγω λύσης της σύμβασης". Σημειώνεται ότι περί τα τέλη Μαΐου, συζητήθηκε στον Αρειο Πάγο η αίτηση αναίρεσης ναυτιλιακής εταιρίας, η οποία ζητά να ανατραπεί απόφαση του Εφετείου Πειραιά, η οποία αναγνώρισε αποζημίωση σε μηχανικό του Εμπορικού Ναυτικού που είχε αρνηθεί να μετατεθεί σε άλλο πλοίο της ίδιας εταιρίας, με αποτέλεσμα να απολυθεί.

Ο ιπτάμενος στόλος της Ceres εμπλουτίζεται με νέα πλοία υψηλής τεχνολογίας

Λίγες ημέρες μετά την απώλεια του ιδρυτή της, αείμνη-
στου Γιώργου Π. Λιβανού, η κοινοπραξία υδροπτερυγών
Ceres θέτει σε εφαρμογή ένα νέο επενδυτικό πρόγραμμα
βελτίωσης, ενίσχυσης και ανανέωσης του στόλου της και
την σταδιακή επέκταση των ακτοπλοϊκών της γραμμών και
σε άλλες περιοχές της χώρας.

Στόχος της κοινοπραξίας είναι η επέκταση της ταχυπλόου
πολλαπλής σύνδεσης και άλλων νησιωτικών συμπλεγμάτων
της χώρας, αφ' ενός μεταξύ τους, αλλά και με το κέντρο, έχο-
ντας ως μοντέλο τη δομή, λειτουργία και υψηλό επίπεδο εξυ-
πηρέτησης, που με επιτυχία εφαρμόστηκε τις δύο τελευταίες
δεκαετίες στον Αργοσαρωνικό και τις Σποράδες.

Για τον σκοπό αυτό η Ceres απέκτησε τα Mega
Dolphins, τρία σύγχρονα ταχύπλοα υδροπτερυγα ανοικτής

θαλάσσης, ιταλικής κατασκευής τύπου Rodriguez 160F,
χωρητικότητας 205 επιβατών, με τρία πλήρως κλιματιζόμε-
να σαλόνια και όλες τις σύγχρονες ανέσεις. Τα σκάφη αυτά
αναπτύσσουν υπηρεσιακή ταχύτητα 35 μιλίων και είναι εφο-
διασμένα με ένα πλήρες και αξιόπιστο σύστημα δυναμικής
σταθεροποίησης της πλεύσης.

Τα ταχύπλοα υδροπτερυγα Mega Dolphins, από τις
αρχές Ιουλίου θα εκτελούν καθημερινά τακτικά δρομολόγια
από τον Πειραιά στα νησιά των Δυτικών Κυκλάδων: Κύθνο -
Σέριφο - Σίφνο - Μήλο και προσεγγίσεις στην Κίμωλο, μειώ-
νοντας το ταξίδι σε χρόνο λιγότερο από το μισό.

Συγχρόνως θα ξεκινήσει από εκεί η αναγκαία τακτική σύν-
δεση των Δυτικών Κυκλάδων με το σύμπλεγμα των νησιών
των Κεντρικών Κυκλάδων, δηλαδή τη Σύρο, Τήνο, Μύκονο,
Πάρο, Νάξο και αντίστροφα, που σήμερα δεν υπάρχει.

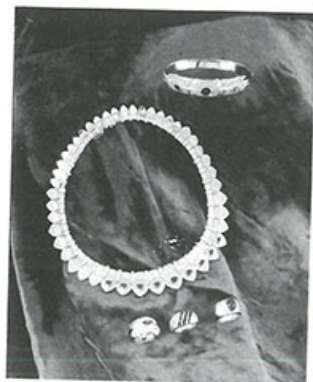
Τέλος, η Ceres αποφάσισε τη δρομολόγηση, από τις
αρχές Ιουλίου, ενός εκ των τριών Mega Dolphins, στην
γραμμή Θεσσαλονίκης, Χαλκιδικής, Σποράδων, για ενίσχυ-
ση και βελτίωση των συγκοινωνιακών και τουριστικών ανα-
γκών αυτής της τόσο σημαντικής περιοχής.



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



SABOUNJIAN JEWELLERY

1a, Voukourestiou Str.
105 64 Athens Greece
Telephone: 3234027-8-3239177
Tlx: 223333 KASS GR - Fax: 3227.142



Παραγγελίες πρωτοποριακών supply vessels από τον όμιλο Γρ. Καλλιμανόπουλου

Στις αρχές Απριλίου 1997, η Toisa Ltd, εταιρία του Ομίλου Γρηγόρη Καλλιμανόπουλου υπέγραψε συμβόλαιο με τους Kvaerner Govan Glasgow, για τη ναυπήγηση δύο πολύ μεγάλων πλοίων, Platform supply / Ron vessels, αντί συνολικού ποσού 27 εκατ. λιρών Αγγλίας.

Πρόκειται για πλοία ειδικευμένα στις υποβρύχιες κατασκευές και τον ανεφοδιασμό θαλάσσιων πετρελαιοπηγών. Όπως σχολίασε ο David Jamieson, γενικός διευθυντής της Αγγλικής Εταιρίας Sealion Shipping Ltd, γενικών αντιπροσώπων της Toisa, τα πλοία παραγγέλθηκαν ενόψει της προβλεπόμενης ζήτησης εξειδικευμένων σκαφών (ανεφοδιασμού και υποστήριξης), πράγμα που τους εξασφαλίζει την απασχόληση στην ταχέως εξελισσόμενη σχετική αγορά.

Πριν περάσουν ούτε δύο μήνες, η ίδια εταιρία του Γρηγόρη Καλλιμανόπουλου υπέγραψε συμβόλαιο ύψους 3 εκατ. δολαρίων με τα ολλανδικά ναυπηγεία Van Der Giessen - De Noord για την κατασκευή ενός πλοίου πολλών εφαρμογών, υποστηρίξεως εγκαταστάσεων εξωρρύξεως πετρελαίου ανοικτής θαλάσσης, που θα παραδοθεί τον Ιούνιο του 1998, με προοπτική περαιτέρω παραγγελίας αδελφού σκάφους.

Τα Ναυπηγεία Van Der Giessen - de Noord είναι γνωστά για κατασκευές προηγμένης τεχνολογίας όπως το υπό παραγγελία πλοίο μήκους 95 μ., πλάτους 22 μ. και βυθίσματος 9,5 μ.. Το σκάφος θα διαθέτει ενδιαίτησεις 70 ατόμων, κατάστρωμα προσγειώσεως ελικοπτερίου και δύο ειδικές κατασκευές στα ύψα του πλοίου για τη μεταφορά των δυτών, μέσω καταδυτικού κώδωνος. Με ελεύθερη επιφάνεια καταστρώματος 1.200 τ.μ. θα διαθέτει γερανό ανοικτής θαλάσσης ανυψωτικής ικανότητας 100 τόννων. Η κύρια πρόωση είναι ηλεκτρική και κινεί δύο πρυμναίους ελικοφόρους προωστήρες (με δυνατότητα περιστροφής 360° C) διαφόρων ταχυτήτων, οι οποίοι θα ενεργούν και ως πηδάλιο και τρεις προωραίους προωστήρες. Εφοδιασμένο

με δυναμικό σύστημα συνεχούς διατηρήσεως επακριβούς θέσεως του πλοίου, ασχέτως ρευμάτων και άλλων καιρικών συνθηκών (Dynamic Positioning System) το πλοίο συμμορφούται με όλες τις προδιαγραφές για πλοία τύπου "Drilling Unit" και "Offshore Unit" και θα υποστηρίξει παράλληλα έργα εξωρρύξεως πετρελαίου ανοικτής θαλάσσης, όπως και εγκαταστάσεις εξωρρύξεως εν ενεργεία.

Όπως δήλωσε ο David Jamieson, τα Ναυπηγεία Van Der Giessen επιλέγησαν για τις προηγμένες τεχνολογίες τους και την ικανότητα έγκαιρης παραδόσεως. Με αυτή την παραγγελία και την προαναφερθείσα σύμβαση ναυπήγησης δύο πλοίων στην Kvaerner Govan, η Toisa ανταποκρίνεται στο πρόγραμμα της ανανέωσης με νεότευκτα πλοία, προκειμένου με στόλο 18 ειδικών πλοίων να αντιμετωπίσει την ολοένα αυξανόμενη ζήτηση πλοίων υποστηρίξεως εγκαταστάσεων εξωρρύξεως πετρελαίου.

Η Toisa Ltd εδρεύει στις Βερμούδες, ιδρύθηκε το 1989, διατηρεί γραφεία στον Πειραιά και ανήκει στον όμιλο των επιχειρήσεων του κ. Γρηγόρη Καλλιμανόπουλου.

Το 1989 η Toisa αγοράζει την τότε "TNT Sealion Ltd" μαζί με ένα στόλο εννέα πλοίων ανεφοδιασμού ανοικτής θάλασσας (off - shore supply vessels). Οι γενικοί αντιπρόσωποι της Toisa, Sealion Shipping, εγκατεστημένη στο Ηνωμένο Βασίλειο από το 1980, θεωρείται από τις πρωτόπορες εταιρίες την κατηγορία της, ενώ μετά την εξαγορά της από τον κ. Καλλιμανόπουλο, όχι μόνο έχει αυξήσει το στόλο της, διπλασιάζοντας τον αρχικό αριθμό των πλοίων, αλλά είναι πρωτοπόρος στην εξέλιξη αυτών των τεχνολογικά προηγμένων πλοίων, ικανών να προσφέρουν ολοένα αυξανόμενες σύνθετες υποθαλάσσιες υπηρεσίες στις πετρελαιοβιομηχανίες, καθώς επίσης υπηρεσία σε ειδικά έργα, όπως συνέβη στην πρωτοποριακή ανέλκυση της πυραυλακάτου "Κωστάκος", στην οποία ζωτικό ρόλο διαδραμάτισε το πλοίο της εταιρίας "Toisa Puma".

NAT, Οίκος Ναύτου Λιμενικό Σώμα

Στο "χειρουργείο" του κ. Σουμάκη ο Οίκος Ναύτου, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς και το Λιμενικό Σώμα.

Ειδικότερα, για τον Οίκο Ναύτου ο κ. Σουμάκης υποσχέθηκε εκκαθάριση των μητρώων των ασφαλισμένων, των γιατρών που απασχολούνται και των κονδυλίων που ξοδεύονται για την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια περίθαλψη των ασφαλισμένων του Οργανισμού, αναβάθμισης της παρεχόμενης περίθαλψης κ.α.

Για το NAT, οι αλλαγές που προβλέ-

πονται θα αποσκοπούν στην εξυγίανση του ταμείου.

Στο Λιμενικό Σώμα, θ' αλλάξουν πολλά με πρώτο και κύριο, ο τρόπος πρόσληψης των λιμενοφυλάκων. Ο υπουργός τόνισε ότι προτίθεται να εισηγηθεί στα αρμόδια κυβερνητικά όργανα την πραγματοποίηση των επόμενων προσλήψεων με το σύστημα των πανελληνίων εξετάσεων, ώστε να εξασφαλιστεί με αυτό τον τρόπο το αδιάβλητο της διαδικασίας.

Όσον αφορά τον εξοπλισμό του Λιμενικού Σώματος ιδιαίτερα στην

ευαίσθητη περιοχή του Ιονίου, υπάρχει πρόγραμμα ενίσχυσης καθώς και σχέδιο συντονισμένης δράσης όλων των αρμοδίων φορέων. Τα λιμεναρχεία Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας έχουν ενισχυθεί ήδη με ταχύπλοα σκάφη, ενώ εντός των ημερών, θα αυξηθεί ο αριθμός των ανδρών που υπηρετούν εκεί.

Τα ελικόπτερα παντός καιρού

Προχωρεί επίσης ο διαγωνισμός για την προμήθεια ελικοπτέρων παντός καιρού, όπως ανακοίνωσε ο κ. Σουμάκης.

Η κατάληψη του ΓΕΝΕ

“Συμβολική” κατά τα λεγόμενά τους, κατάληψη στην είσοδο του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ) πραγματοποίησαν στις 14 Μαΐου ναυτεργάτες, μέλη των σωματείων της ΠΕΜΕΝ (Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού), ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ (Πανελλήνια Ένωση Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Ε.Ν.) και της Πανελλήνιας Ένωσης Πληρωμάτων Ρυμουλκών - Ναυαγοσωστικών, για να διαμαρτυρηθούν για την ανεργία.

Τα βασικά αιτήματα των ναυτεργατών που καταγράφηκαν αφορούν:

- Την άμεση απορρόφηση των ανέργων, την αύξηση του επιδόματος ανεργίας στο 80% του μισθού, την υπεράσπιση των θέσεων απασχόλησης και την τήρηση της νομοθεσίας.
- Την κατάργηση των “Εγκριτικών Πράξεων” και την εφαρμογή οργανικών συνθέσεων που θα ανταποκρίνονται στις αυξημένες ανάγκες των πλοίων.
- Την υπογραφή ικανοποιητικών Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας και την κατάργηση των φορομπηχτικών μέτρων της κυβέρνησης.
- Την προστασία και διεύρυνση των ασφαλιστικών - συνταξιοδοτικών κατακτήσεων και
- Την αύξηση των συντάξεων πείνας.

Τα παραπάνω σωματεία δηλώνουν την απογοήτευσή τους για τη στάση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ), και ειδικά της πλειοψηφίας της διοίκησής της για στάση συμβιβασμού και αδράνειας, που αποθρασύνουν την αντιναυτεργατική επίθεση.

Κατά τη διάρκεια της κατάληψης, εκπρόσωποι των σωματείων είδαν τον διοικητή του ΓΕΝΕ κ. Δημήτρη Βέτσι-κα, ενώ στις 15 Μαΐου πραγματοποίησαν συγκέντρωση και πορεία προς την ΠΝΟ και το ΥΕΝ.

Η Σύμβαση για την Ακτοπλοΐα

Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, συμφώνησε πρώτη από τις λοιπές ενώσεις που εκπροσωπούν τον ελληνικό εφοπλισμό με την ΠΝΟ για τη συλλογική σύμβαση που θα ισχύσει το 1997.

Οι ναυτικοί των ακτοπλοϊκών πλοίων θα πάρουν αύξηση 7,5% για το πρώτο εξάμηνο του έτους, και 8% τους υπόλοιπους μήνες.

Με το ίδιο ποσοστό αυξάνονται και τα καθοριζόμενα σε ισά επιδόματα, πρόσθετες εργασίες, υπερωρίες κ.λ.π.

Το αντίτιμο τροφής αυξάνεται επίσης με τα ίδια ποσοστά των αυξήσεων των μισθών.

Τέλος, όσον αφορά τις λοιπές παροχές ισχύουν οι διατάξεις της προηγούμενης Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας.

Δικαστική έρευνα για 17 ναυάγια

Τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, σχετικά με 17 ναυτικά ατυχήματα, τα οποία σημειώθηκαν σε πλοία τα οποία διέθεταν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας από τον Ελληνικό Νηογνώμονα, διέταξε η εισαγγελία Εφετών Πειραιώς. Η έρευνα διατάχθηκε κατόπιν καταγγελίας της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, σχετικά με το ναυάγιο του μικρού φορτηγού πλοίου “Δυστός”.

Ματαιώθηκε η απεργία του ΟΛΠ

Οι Λιμενεργάτες, οι επόπτες και οι αρχιεργάτες του ΟΛΠ ανέστειλαν τις απεργιακές τους κινητοποιήσεις που είχαν εξαγγείλει για τις 13 Ιουνίου, μετά την συνάντηση των διοικήσεών τους με τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκη.

Όπως έγινε γνωστό, ο ΥΕΝ διαβεβαίωσε τους λιμενεργάτες ότι “παγώνουν” οι διαδικασίες για τη μεταβολή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς σε Ανώνυμη Εταιρία του δημοσίου, ενώ μετατίθεται η λήψη απόφασης για τον καθορισμό των τιμολογίων.

Νέες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες προς τη Ναυτιλία

Με πρωτοβουλία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία συμμετέχει κατά 20% στο μετοχικό κεφάλαιο ιδρύθηκε η εταιρία **MARITEL - Ναυτιλιακές Τηλεπικοινωνιακές Υπηρεσίες Πειραιά Α.Ε.**, η οποία θα υλοποιήσει και θα εκμεταλλευτεί ένα σύστημα παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών δεδομένων και κειμένου, όπως τηλετυπίας, τηλεομοιοτυπίας (FAX), ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων, στις επιχειρήσεις - μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά.

Εκτός από την **Ε.Ε.Ε.**, στο μετοχικό κεφάλαιο συμμετέχουν ο **ΟΤΕ**, η **Alcatel Telecom Hellas Α.Ε.** και η **Global One**.

Η νέα εταιρία θα διοικείται από διοικητικό συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν και οι **Πέτρος Λάμπρου**, διευθύνων σύμβουλος του **ΟΤΕ**, **Θεόδωρος Βενιάμης**, εφοπλιστής, και **Ανδρέας Σακελλίωνας**.

Στις δραστηριότητες της **MARITEL** συμπεριλαμβάνονται ανάλυση, μελέτη και ικανοποίηση τηλεπικοινωνιακών αναγκών των πελατών, παροχή τεχνικών συμβουλών στους πελάτες για την ικανοποίηση των αναγκών τους με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Η **Maritel** θα παρέχει υπηρεσίες μέσω τερματικών και οι πελάτες - ναυτιλιακά γραφεία θα πληρώνουν σταθερά μηνιαία τέλη για κάθε συγκεκριμένη παρεχόμενη υπηρεσία.

ΟΙ TIMES ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ (ΟΠΩΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΙΟΥΝΙΟΥ '97)			
	IFO 380	IFO 180	MDO
ΕΥΡΩΠΗ			
ROTTERDAM	89.00	94.00	154.00
ANTWERP	90.00	95.00	157.00
HAMBURG	91.00	98.00	168.00
FRENCH ATL.	90.00	98.00	188.00
FRENCH MED	91.00	98.00	184.00
ALGECIRAS	91.00	96.00	191.00
KIEL CANAL	102.00	107.00	167.00
AUGUSTA	101.00	106.00	188.00
GENOA	106.00	113.00	195.00
PIRAEUS	93.00	103.00	178.00
INSTANBUL	94.00	97.00	186.00
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			
SUEZ CANAL	98.00	100.00	213.00
JEDDAH	—	98.50	196.50
RAS TANURA	—	103.50	210.00
FUJAIH	100.00	106.00	209.00
KHOR FAKKAN			
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ			
SOUTH KOREA	106.00	112.00	238.00
HONG KONG	109.00	115.00	196.00
SINGAPORE	96.00	100.00	183.00
TOKYO BAY	121.00	127.00	288.00
ΑΜΕΡΙΚΗ			
MONTREAL	103.00	107.00	210.00
NEW YORK	99.00	104.00	225.00
NORFOLK	103.00	107.00	200.00
PHILADELPHIA	99.00	103.00	225.00
HOUSTON	102.00	105.00	180.00
NEW ORLEANS	100.00	105.00	180.00
ST. ESTATHIUS	110.00	120.00	240.00
CRISTOBAL	108.00	117.00	241.00
LOS ANGELES	98.00	103.00	220.00
SEATTLE	102.00	107.00	225.00
MIAMI	122.00	126.00	192.00
ΑΦΡΙΚΗ			
DAKAR	131.00	141.00	215.00
TENERIFE	96.00	102.00	183.00
CEUTA	94.00	99.00	191.00
DURBAN	—	101.00	197.00

Αγωγή του Δημοσίου για την απώλεια του "Κωστάκος"

Αρχισε στο Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά η συζήτηση της αίτησης ασφαλιστικών μέτρων του Ελληνικού Δημοσίου κατά την πλοιοκτήτρια εταιρία την επιβατηγού - οχηματαγωγού "Σάμαινα", από την οποία ζητείται αποζημίωση 20 δις. δρχ. για τον εμβολισμό και τη βύθιση της πυραυλάκατου "Κωστάκος".

Η απόφαση του δικαστηρίου απομένει με πολύ ενδιαφέρον τις προσεχείς ημέρες.

Τα διεθνή βραβεία Ωνάση

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Κωστής Στεφανόπουλος θα επιδώσει στην Αθήνα, στις 16 Σεπτεμβρίου, τα τρία διεθνή βραβεία Ωνάση για την συγγραφή πρωτοτύπων θεατρικών έργων.

Η εκδήλωση θα πραγματοποιηθεί στο Μέγαρο Μουσικής.

Η ANEK στην Αδριατική

Εντείνεται ο ανταγωνισμός, με παράλληλη αύξηση της μεταφορικής ικανότητας, των ελληνικών σχηματαγωγών που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική μετά την δρομολόγηση των δύο φέρρου της ANEK.

Τα σύγχρονα πλοία της Κρητικής εταιρίας, "Κρήτη Ι" και "Κρήτη ΙΙ" δρομολογήθηκαν στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Αγκώνα, και μπορούν να μεταφέρουν περί τους 2.500 επιβάτες, 120 φορτηγά TIR και 100 ιδ. χρήσεως αυτοκίνητα, ή εναλλακτικά 1.000 επιβατικά οχήματα.

Μετά τη δρομολόγηση των δύο πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία, το πλοίο "Λατώ" της ANEK θα επανέλθει στα παλαιά δρομολογία μεταξύ Χανίων και Πειραιά.

Επερώτηση στο Κοινοβούλιο για τη Ναυτιλία

"Η έλλειψη κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής και η απραξία σ' όλους τους τομείς έχει καταστήσει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας απλό θεατή των γεγονότων στο ναυτιλιακό και ναυτεργατικό χώρο". Αυτό επισημαίνουν 11 βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας με επερώτησή τους προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρο Σουμάκη, την οποία κατέθεσαν στη Βουλή.

Οι βουλευτές Θανάσης Βαρίνος, Παναγιώτης Μελάς, Μιχ. Λιάπης, Αν. Καραμάρης, Γ. Καραμηνάς, Ι. Χωματάς, Λ. Παπαγεωργόπουλος, Σ. Σταύρου, Ν. Νικολόπουλος και Α. Νεράντζης, επερωτούν τον υπουργό για την έλλειψη και εφαρμογή κυβερνητικής πολιτικής στην εμπορική ναυτιλία με αποτέλεσμα τη θεαματική συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία πλοίου, την ανεργία των ναυτεργατών, την ερήμωση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, τη χρεοκοπία του NAT, την ανεπαρκή ναυτική εκπαίδευση

και μετεκπαίδευση και την απομάκρυνση ικανών και αξιων αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος με αποτέλεσμα την αποδυνάμωσή του. Οι βουλευτές της Ν.Δ. επισημαίνουν ότι το νομοθετικό έργο του ΥΕΝ είναι μηδενικό ενώ όπου και όταν λαμβάνονται μέτρα από την κυβέρνηση που αφορούν τη ναυτιλία, το ΥΕΝ τα πληροφορείται από τα ΜΜΕ. Είναι χαρακτηριστικό αυτό που συνέβη με το φορολογικό νομοσχέδιο και την άστοχη κυβερνητική παρέμβαση φορολόγησης πλοίων, ναυτεργατών, επισκευών και ναυτιλιακών πράξεων. Ο ελληνικός στόλος, τονίζει η ΟΚΕ της Ν.Δ., αποτελεί το 50% περίπου του εμπορικού στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όμως η κυβέρνηση και ιδιαίτερα το ΥΕΝ έχει μεταβληθεί σε θεατή των ευρωπαϊκών δράσεων και αποφάσεων στήριξης της εμπορικής ναυτιλίας των άλλων ευρωπαϊκών χώρων, επισημαίνεται στην ίδια επερώτηση.

GMDSS Ψευδείς συναγερμοί

Το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΚΣΕΔ) του ΥΕΝ επανέρχεται στο θέμα των ψευδών συναγερμών, που προέρχονται από λανθασμένη διέγερση συσκευών GMDSS.

Το ΚΣΕΔ τονίζει την επιτακτική ανάγκη το προσωπικό ραδιοεπικοινωνιών να χειρίζεται με την δέουσα προσοχή τον ραδιοεξοπλισμό. Επισημαίνει επίσης ότι, ο πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο έλεγχος και η λειτουργία του ραδιοεξο-

πλισμού εκτελούνται μόνον από τους υπεύθυνους χειριστές.

Αν, παρά τη λήψη μέτρων αποφυγής, πραγματοποιηθεί εκπομπή ψευδούς συναγερμού, πρέπει υποχρεωτικά να γίνεται ακύρωσή του σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται. Σε περίπτωση που δεν τηρηθεί η διαδικασία, το υπουργείο Ναυτιλίας φαίνεται αποφασισμένο να επιβάλλει τις κυρώσεις που προβλέπονται από το Νόμο.

Οι εισφορές των αλλοδαπών

Σύμφωνα με έγκυρες πληροφορίες που φθάνουν στα "Ν.Χ.", το Υπουργείο Ναυτιλίας δείχνει διατεθειμένο να εξετάσει σοβαρά την πρόταση της Ένωσης Εφοπλιστών για μη καταβολή ασφαλίσεων για τους αλλοδαπούς ναυτικούς.

Η απόφαση του ΥΕΝ θα εξαρτηθεί από το κόστος που

θα είχε για το ΝΑΤ η υλοποίηση του αιτήματος της Ε.Ε.Ε., για μη καταβολή ασφαλίσεων υπέρ των αλλοδαπών που απασχολούνται στα υπό ελληνική σημαία πλοία στο πλαίσιο της οργανικής σύνθεσης.

" PORT CAPTAIN & PORT ENGINEER WANTED "

Long established, Piraeus-based shipping company trading a fleet of product carriers is offering an excellent carrier opportunity to a fully qualified and skilled port Captain and port Engineer, aged 40-45, to join the office team.

Please submit full curriculum vitae to:

**RIGAS EKDOTIKI
7 YPSILANTOU STR.,
106 75 ATHENS
OR FAX TO (301) 72.29.607**

PANAMA CANAL



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS
S/A**

**OLDEST AND LARGEST
SHIP CHANDLERS AT THE
PANAMA CANAL**

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL/COLON

CABLE: TONIOPANAMA

TELEX: From USA 368-8572

From others 379-8572

TELEPHONE: Colon 445-0127

445-0128

MAILING ADDRESS: P.O. Box 443 CHARTS & NAUTICAL AIDS

Colon R. Panama ELECTRIC APPLIANCES

PROVISION DECK SUPPLIES DUTY-FREE WAREHOUSE

DUTY-FREE LIQUORS

Fax: 441-4128

FAX: 445-0171

BALBOA/PANAMA CITY

CABLE: TONIO PANAMA

FAX: (507) 2361620

TELEPHONE: PANAMA 236-4444

MAILING ADDRESS: P.O. Box 6-4000

El Dorado, Panama, R. Panama

VHF RADIO - CHANNEL 16

**24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED**

Ναυτιλιακή συνεργασία με Βενεζουέλα

Ο Πρέσβης της Βενεζουέλας στην χώρα μας κ. R. H. Clavier επισκέφθηκε τα γραφεία της ΕΕΕ και, μεταξύ άλλων, τους ενημέρωσε για τις υφιστάμενες δυνατότητες αναπτύξεως ναυτιλιακής συνεργασίας με την χώρα του, βάσει σχετικών προγραμμάτων που προωθεί η Κυβέρνηση της Βενεζουέλας.

Στο σχετικό Υπόμνημα της Πρεσβείας, περιγράφονται τα προγράμματα συνεργασίας στον ναυτιλιακό τομέα και όσοι ενδιαφέρονται για ανάπτυξη κοινών εταιριών φέρρυσ στην χώρα αυτή μπορούν να έρθουν σε επαφή με το εμπορικό τμήμα της Πρεσβείας στην Αθήνα (τηλ: 77.099.62).

Συνάντηση της Femas στην Αθήνα

Ο Hellenic Hull Mutual Association ήταν ένας από τους χορηγούς του πρώτου συνεδρίου της Ενωσης Ευρωπαϊκών Ναυτιλιακών Συνδέσμων Επιθεωρητών & Συμβούλων (Federation of European Maritime Associations of Surveyors & Consultants - Femas) το οποίο πραγματοποιήθηκε στη Βουλιαγμένη στις 29 - 30 Μαΐου.

Στο Συνέδριο, στο οποίο συμμετείχαν ειδικοί από διάφορους χώρους της Ναυτιλίας, η βασική θεματολογία κινήθηκε γύρω από το ρόλο του Τεχνικού Συμβούλου στη Ναυτιλία. Την Hellenic Hull Management εκπροσώπησαν ο Χρήστος Ντούνης και ο Ηλίας Π. Τσακίρης, γενικός διευθυντής και υπεύθυνος απαιτήσεων και ζημιών αντίστοιχα.

Εμπλουτίστηκαν τα σεμινάρια της Helmera

Κυκλοφόρησε η ετήσια έκθεση της Ελληνικής Ενωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (Helmera) για το 1996, κατά τη διάρκεια του οποίου η Ενωση συνέχισε να ενημερώνει τα μέλη της για τις τελευταίες εξελίξεις και απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας, ανανέωσε και εμπλούτισε τα θέματα των σεμιναρίων του Εκπαιδευτικού Προγράμματος 1996 - 97, διέθεσε εκπαιδευτικά βοηθήματα και παρουσίασε στα μέλη της τις απαιτήσεις και πιθανές επιπλοκές του Port State Control στις ΗΠΑ, υπό το πρίσμα των κανονισμών της νέας STCW.

Ακόμη η Helmera διατήρησε την ενεργό συνεργασία της με τον IMO, την UNEP και άλλους διεθνείς οργανισμούς, καθώς και με τις Cymepa, Turmepa και Mepa UK, ενώ βοήθησε φορείς που ενδιαφέρονται να ξεκινήσουν παρόμοιες πρωτοβουλίες σε άλλες χώρες.

Το 1996 ολοκληρώθηκε το διετές πρόγραμμα Helmera - Life που συγχρηματοδοτήθηκε με την Ευρωπαϊκή Ενωση. Ιδιαίτερα η Ενωση υπογραμμίζει τη μοναδικότητα της θερμής υποστήριξης και υλοποίησής του από τα παιδιά - μέλη των Ομάδων της Παιδικής Helmera σε ένα τοπικό πληθυσμό 500.000 κατοίκων.

Οι αυξήσεις εισφορών - παροχών ΤΠΚΠΕΝ για το 1997

Η Γενική Διεύθυνση Οικονομικής και Κοινωνικής Πολιτικής του ΥΠΕΘΟ ενέκρινε την αύξηση των εισφορών υπέρ ΤΠΚΠΕΝ κατά 5% και παροχών κατά 9% από 1 Ιανουαρίου 1997.

Επίσης προωθήθηκε το σχετικό έγγραφο προς το ΥΠΕΘΟ για την έγκριση αύξησης των εισφορών υπέρ ΤΠΑΕΝ κατά 8% και παροχών κατά 6% επίσης από την αρχή του χρόνου χωρίς να έχει ολοκληρωθεί ακόμη η διαδικασία εγκρίσεως.

Προαγωγές στο Λ.Σ.

Με προεδρικό διάταγμα που δημοσιεύθηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, προήχθησαν στο βαθμό του πλωτάρχη, οι υποπλοίαρχοι Λιμενικού Σώματος: Ζαγκλαβάρας Γεώργιος, Μπακιρτζής Νικόλαος, Αναγιάννης Ευστάθιος και Αθηναίος Σταύρος.

Η Αγιορείτικη Κληρονομιά δωρίζει περιπολικά στο Λ.Σ.

Δύο νέα ταχύπλοα περιπολικά σκάφη, τύπου Apache 22, προστέθηκαν στον στόλο του Λιμενικού Σώματος με δωρεά του Κέντρου Διατήρησης Αγιορείτικης Κληρονομιάς.

Η δωρεά των σκαφών έγινε για να εκτελούν αποκλειστικά αστυνόμευση της ευαίσθητης περιοχής του Αγίου Ορους. Πρόκειται για ευέλικτα σκάφη ταχύτητας 65 μιλίων και ικανά να μεταφέρουν μέχρι 10 άτομα.

Η τελετή παραλαβής και εγκατάστασης έγινε τον Απρίλιο, στο Λιμενικό Τμήμα Δάφνης Αγίου Ορους, και παρέστησαν εκ μέρους της κυβέρνησης ο υπουργός Μακεδονίας - Θράκης Φίλιππος Πετσάλνικος και ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αθανάσιος Τσουροπλής, καθώς επίσης και ο Α' υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος υποναύαρχος Περικλής Κατσίνας και άλλοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Οι προθέσεις Σουμάκη για την εξυπηρέτηση των επιβατών στον Πειραιά

Σειρά μέτρων προτίθεται να πάρει ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκης για να διευκολύνει, όπως ισχυρίζεται, τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων μέσω του λιμένος Πειραιώς.

Η "χειρουργική επέμβαση" στο λιμάνι θα ξεκινήσει από την απομάκρυνση των πρόχειρων "εκδοτηρίων εισιτηρίων" που χρησιμοποιούν ορισμένες εταιρίες για τους επιβάτες της "τελευταίας στιγμής" και τις καντίνες που έχει εγκαταστήσει ο ΟΛΠ, ή λειτουργούν με την άδειά του.

Η απόφαση για απαγόρευση έκδοσης εισιτηρίων εντός του λιμανιού, έχει ήδη κοινοποιηθεί στις ακτοπλοϊκές εταιρίες, οι οποίες όφειλαν μέχρι το τέλος Μαΐου να έχουν απομακρύνει τα εκδοτήριά τους. Παρά τις ενστάσεις της Ενωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, η οποία εκτιμά ότι οι αλλαγές αυτές θα δημιουργήσουν τεράστια προβλήματα τόσο στο επιβατικό κοινό όσο και στη διαδικασία φόρτωσης των οχημάτων στα πλοία, ο κ. Σουμάκης δηλώνει ανυποχώρητος.

Αλλαγές στο τιμολόγιο της Διώρυγας

Με κοινή υπουργική απόφαση που δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 249/Β'/28/3/97) επέρχονται τροποποιήσεις στο τιμολόγιο διέλευσης πλωτών μέσων από τη Διώρυγα της Κορίνθου.

Συγκεκριμένα, η απόφαση προβλέπει τα εξής:

- Καταργείται η υφιστάμενη κλίμακα υπολογισμού των δικαιωμάτων διόδων, ρυμουλκικών και πλοηγικών για χρήση της Διώρυγας της Κορίνθου.

- Καταργείται η προσαύξηση 15% που επιβάλλεται στα πλοία με επικίνδυνο φορτίο και στα πλοία τύπου

Roro Containers και Ferry - Boats.

Χρεώνοντας με σταθερό ποσό τα σκάφη / πλοία από 0 - 100 κοχ για τη χρήση της διώρυγας, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα.

Διόδια

Κατηγορία Α:) -100ΚΚΧ 20.000
100,01 και άνω 20.000 + (ΚΚΧ - 100) X 40, Κατηγορία Β: 0 - 100 ΚΚΧ 60.000 100,1 και άνω 60.000 + (ΚΚΧ - 100) X 160, Κατηγορία Γ: 0 ΚΚΧ 36.000 100,1 και άνω 36.000 + (ΚΚΧ - 100) X 96, Κατηγορία Δ: 40.000, Κατηγορία Ε: 6.000, Κατηγορία ΣΤ: 0 - 7μ.μ. 10.000 7.01 - 9μ.μ. 16.000

9,01 και άνω 16.000 + (μ.μ. - 9) X 5.000.

Ρυμουλκικά

Κατηγορία Α-Β-Γ0 - 100 ΚΚΧ X 40.000 100,01 και άνω 40.000 + (ΚΚΧ - 100) X 40, Κατηγορία Δ-Ε-ΣΤ 40.000.

Πλοηγικά

Κατηγορία Α-Β-Γ) - 100 ΚΚΧ 25.000 100,01 και άνω 30.000, Κατηγορία Δ-Ε-ΣΤ 25.000.

Από τις διατάξεις αυτής της απόφασης εκτιμάται ότι θα επέλθει αύξηση των εσόδων της ΑΕΔΙΚ κατά 123 εκατ. δρχ.

Μονάδα της Α & Ρ στο Ντόβερ

Επισκευαστική μονάδα στο Ντόβερ ετοιμάζεται ν' ανοίξει ο όμιλος Α & Ρ Group, στοχεύοντας στις αγορές και των μεγάλων φέρρου και επιβατηγών πλοίων, δεδομένου ότι μεγάλες εταιρίες όπως η Ρ & Ο European Ferries και η Stena Line δραστηριοποιούνται στο Ντόβερ. Επιπλέον, τα ναυπηγεία Tyne and Falmouth του ομίλου Α & Ρ στο Σαουθάμπτον έχουν εμπειρία στον τομέα των φέρρου. Η νέα μονάδα που θα εκτείνεται σε μια περιοχή 20.000 τετραγωνικών ποδών, θα προσφέρει εργασίες ανακαίνισης των πλοίων, αλλά και υπηρεσίες έκτακτων επισκευών σε όλους τους χρήστες του λιμανιού, καθώς και στους τελάτες του ομίλου Α & Ρ Fred Olsen και Saga Group. Η μονάδα Α & Ρ Dover θα έχει ένα μόνιμο προσωπικό 40 μηχανικών, ενώ υπόσχεται να μειώσει αισθητά το χρόνο επισκευών από τις έσσερις εβδομάδες που συνήθως διαρκεί μια τυπική ανακαίνιση, σε εννέα με δέκα ημέρες.

Μονοήμερες κρουαζιέρες με το "Γιώργης"

Μονοήμερες κρουαζιέρες στον Αργοσαρωνικό πραγματοποιεί το νέο πλοίο "Γιώργης" της Υδραϊκής Ναυτικής Εταιρίας.

Το πλοίο μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι 720 άτομα και διαθέτει τρία εσωτερικά επίπεδα, σαλόνι - τραπεζαρία, που μπορεί ως ενιαίος χώρος να χρησιμοποιηθεί για συνεδριακές εκδηλώσεις.

Κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας έμφαση δίνεται στην ψυχαγωγία των επιβατών, με επιλεγμένο καλλιτεχνικό πρόγραμμα, ενώ το φαγητό σερβίρεται στα τραπέζια.

Γαμήλια δώρα από το Ιδρυμα Πατέρα

Το Ιδρυμα Προικοδοτήσεων του μεγάλου Εθνικού Ευεργέτη Ιωάννου Διαμ. Πατέρα απένειμε και φέτος τα γαμήλια δώρα στις θυγατέρες των ναυτικών μας, σύμφωνα με την πιθυμία του Αιγνουσιώτη καπετάνιου της αγάπης, στην αθιερωμένη τελετή που πραγματοποιήθηκε στις 27 Μαΐου στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά.

Η εκδήλωση έγινε υπό την αιγίδα του Μακαριωτάτου

Αρχιεπισκόπου Αθηνών και πάσης Ελλάδος κ.κ. Σεραφεΐμ, ο οποίος είναι ο πρόεδρος του Ιδρύματος.

Στο πρόσωπο του καπ. Γιάννη Διαμ. Πατέρα, η Αιγνούσα, η ναυτοσύνη και η Ελλάδα γενικότερα τιμά όλους τους Αιγνουσιώτες Ευεργέτες, οι οποίοι προσέφεραν μεγάλες δωρεές προς το Έθνος και την κοινωνία.

Η ποιότητα στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος

Ποιότητα, ασφάλεια, εφαρμογή του ISM Code, πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η σωστή εκπαίδευση πάνω σε αυτά, για τη βελτίωση του επιπέδου των ατόμων που μελλοντικά θα εργαστούν ή ήδη εργάζονται στο ναυτιλιακό και ναυτικό τομέα, ήταν τα θέματα που συζητήθηκαν στο Α' Ναυτιλιακό Συνέδριο με θέμα "Ποιότητα στη Ναυτιλία - Management και Εκπαίδευση".

Μεγάλος μέρος των συζητήσεων του συνεδρίου, που διοργανώθηκε από τα ΙΕΚ Ξυθή και πραγματοποιήθηκε στις 17 Μαΐου, απασχόλησε η εφαρμογή του ISM Code.

Μία εφαρμογή που πρέπει να αποτελεί βασικό στόχο των εταιριών. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του συνεδρίου, οι εταιρίες πρέπει να βελτιώσουν τη διαχείριση των πλοίων, να έρθουν κοντά σε αυτά, να έχουν κάποιο ανώτερο στέλεχος που να φροντίζει για την εφαρμογή του ISM Code. Επίσης πρέπει τα πλοία να δημιουργήσουν αρχεία και να πάρουν τα πιστοποιητικά γιατί αλλιώς θα αδρανοποιηθούν υποχρεωτικά.

Ο Χρήστος Ντούνης, γενικός διευθυντής του HMA, τόνισε πως για την καλύτερη εφαρμογή του κώδικα πρέπει να φθάσει το management στο πλοίο και πρότεινε να ενταχθεί ο ανθυποπλοίαρχος στο management, ώστε να γίνει και πιο ενεργός.

Για το κόστος έκδοσης των πιστοποιητικών του κώδικα, ο Κωνσταντίνος Χίου, διευθυντής πιστοποίησης και διασφάλι-

σης Ποιότητας του Ελληνικού Νηογνώμονα, δήλωσε πως το κόστος δεν είναι πάντα συγκεκριμένο. Μεταβάλλεται ανάλογα με το μέγεθος της εταιρίας, τον αριθμό των πλοίων, το αν θα χρειαστούν κι άλλες επιθεωρήσεις στο πλοίο.

Όμως αναφορικά με την εμβέλεια του ISM Code υπήρξαν εκφράστηκαν και διαφορετικές θέσεις:

- Ο Στέλιος Ανδρεουλάκης, αναπληρωτής γενικός διευθυντής της Eleston Corporation, είπε πως ο ISM Code είναι ένα θετικό βήμα, όμως οριοθετεί ελάχιστες απαιτήσεις, που στόχο έχουν την καταστολή και ελάχιστα την πρόληψη.

- Όσο για την ποιότητα στη διαχείριση, ο κ. Ανδρεουλάκης τόνισε πως, για να υπάρχει αυτή, πρέπει να υπάρχει μακροχρόνια επιχειρηματική στρατηγική, οι προδιαγραφές του πλοίου να είναι άνω του μετρίου και το προσωπικό να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και πάνω απ' όλα αφοσιωμένο.

Εκτός από την εφαρμογή του ISM Code, άλλο ένα ζητούμενο που βγήκε από τις συζητήσεις του συνεδρίου είναι η ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες για την ικανοποίηση του πελάτη.

Στόχος άλλωστε πρέπει να είναι η συνεχής βελτίωση, η τήρηση υγιεινής, η κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού σε θέματα ασφάλειας, ώστε να υπάρχουν πεπειραμένοι ναυτικού που να μπορούν να επιλύσουν άμεσα όσα προβλήματα μπορεί να παρουσιαστούν στην καθημερινή πρακτική. Άλλωστε, απαραίτητη προϋπόθεση για την ποιότητα είναι και η ασφάλεια.

Η Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και τα μέλη της

Με αφορμή δημοσιεύματα περί εγκαινίων Ενώσεως, με τον πομπώδη τίτλο "Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών και Εφοπλιστών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων" ο "Αγίος Νικόλαος", η ιδρυθείσα από το 1981 (και σήμερα προεδρευόμενη από τον Νίκο Α. Τσαβλίρη) Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων (ΕΠΡΝΠ) θεώρησε αναγκαίο προς αποφυγή σύγχυσης να κάνει ευρύτερα γνωστά μέσω του τύπου τα ακόλουθα:

- Η εγκαινιάσασα γραφεία αρτισύστατη Ένωση "Αγίος Νικόλαος", είναι στην πραγματικότητα η πρώην Ένωση ρυμουλκών Σαρωνικού, που αποτελείται από ορισμένους ιδιοκτήτες ρυμουλκών αποχωρήσαντες από την Ένωση (ΕΠΡΝΠ) λόγω επαγγελματικών διαφωνιών.

- Η Ένωση "Αγίος Νικόλαος" δεν πρέπει να συγχέεται με την ΕΠΡΝΠ, που από της συστάσεώς της επιμελείται συστηματικά την προαγωγή και προάσπιση των συμφερόντων του κλάδου, έχοντας αναπτύξει ουσιαστικό έργο και επωφελές για το σύνολο των ιδιοκτητών ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών της χώρας.

- Η μετονομασία του πρώην "Σαρωνικού" σε "Αγίος Νικόλαος" έγινε πριν λίγους μήνες, και αφού προηγουμένως το Πρωτοδικείο Πειραιώς, με την υπ' αριθμ. 606/30/4/96 απόφασή του, απέρριψε ονομασία παρεμφερή προς τη δική μας, την οποία επεδίωκαν να αποκτήσουν για πρόκληση σύγχυσης. Δυστυχώς όμως, και παρά την προσθήκη του διακριτικού "Αγίος Νικόλαος" εξακολουθούν με τις δηλώσεις τους να επι-

δώκουν τη σύγχυση, προσπαθώντας να εμφανίζονται με διάφορα τεχνάσματα ως οι μόνοι εκπρόσωποι του κλάδου.

- Η Ένωση "Αγίος Νικόλαος" ανακριβώς εμφανίζεται ως περιλαμβάνουσα στους κόλπους της Ναυαγοσωστικά, αφού πλοία της κατηγορίας αυτής επαγγελματικά απασχολούμενα, και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της ισχύουσας νομοθεσίας, διαθέτουν μόνο τα μέλη μας. Συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά στις εταιρίες - μέλη μας Μάτσα και Τσαβλίρη, γνωστές άλλωστε για τις επί σειρά ετών επιτυχείς επιδόσεις τους σε ιδιαίτερα δύσκολες περιπτώσεις ναυαγαιρέσεων και με πολύπλευρες δραστηριότητες στον εθνικό και διεθνή χώρο.

- Η Ένωση "Αγίος Νικόλαος" και πρώην "Σαρωνικός" δεν έδωσε μέχρι σήμερα δείγματα ενεργειών που έχουν βοηθήσει τον κλάδο. Αντίθετα, μοναδική μέχρι τώρα ενέργειά της ήταν η προσπάθεια επιβάρυνσης όλων των ιδιοκτητών ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών της χώρας με την προσφορά αυξήσεων στα πληρώματα στο παράλογο ποσοστό των 11% και 15%, με μοναδικό σκοπό την υπογραφή της Σ.Σ. Εργασίας. Η ενέργεια αυτή προκάλεσε γενική δυσφορία στον εργοδοτικό χώρο της ναυτιλίας.

- Είναι τέλος υποκριτική, σημειώνει η ΕΠΡΝΠ, η δημοσίευση θέσης πρόσκληση του Διοικ. Συμβουλίου του "Αγίου Νικόλαος" για συσπείρωση των ιδιοκτητών ρυμουλκών - ναυαγοσωστικών όταν πρώτοι αυτοί έγιναν υπαίτιοι της διάσπασης του κλάδου με την αποχώρησή τους από την Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων.

G.M.C. YACHTS S.A.

Brokers στην Ελλάδα και στο εξωτερικό με διαθέσιμα σκάφη προς αγορά ή πώληση απ' ευθείας από τους ίδιους τους ιδιοκτήτες.

Τηλ.: 96.70.807, κινητό: 094 - 30.70.80



Alalunga 25m / 1994
2 x 1400 HP General Motors
Speed Cruising: 31 Knots
Cabins: 4 + 2 Crew

C.N. Siar Moschini 31m / 1987
2 x 2600 HP MTU
Speed Cruising: 27 Knots
Cabins: 5 + 2 Crew

Versilcraft - Challenger 77 / 1989
2 x 1000 HP Cat (new ones)
Speed Cruising: 24 Knots
Cabins: 4

Azimut 76 (23,35m) / 1989 - 1990
2 x 1000 HP Man
Speed Cruising: 20 Knots
Cabins: 4 + 1 Crew

Falcon 82S / 1996
2 x 1000 HP Man
Speed Cruising: 24 Knots
Cabins: 4 + 2 Crew

Alalunga 27m / 1990
2 x 2280 HP Man - Wood
Speed Cruising: 30 Knots
Cabins: 4 + 2 Crew

Baglieto 33m / 1993 - 1994
2 x 2300 HP MTU - Aluminium
Speed Cruising: 25 Knots
Cabins: 5

Admiral 27m / 1991
2 x 1800 HP MTU - Aluminium
Speed Cruising: 25 Knots
Cabins: 4 + 3 Crew

Baglieto 38m / 1992
2 x 2240 HP MTU - Aluminium
Speed Cruising: 26 Knots
Cabins: 6 + 4 Crew

Technomarine 28m / 1994 - 1995
2 x 2000 HP MTU
Speed Cruising: 25 Knots
Cabins: 4 + 2 Crew

Ελπιδοφόρο σχέδιο νόμου του ΥΕΝ για τα εκκρεμή θέματα της Ναυτιλίας

Πριν λίγες ημέρες ο ΥΕΝ Στ. Σουμάκης έδωσε στη δημοσιότητα σχέδιο νόμου που στοχεύει να ρυθμίσει εκκρεμή θέματα της Ναυτιλίας, με πρώτο μέλημα την άμεση ελάφρυνση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Συγκεκριμένα, ο υπουργός προτείνει την άμεση ελάφρυνση του ΝΑΤ κατά 1,7 δισεκ. δρχ., και την μεσοπρόθεσμη μείωση δαπανών ύψους 13 δισεκ. δρχ.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις περιλαμβάνουν την:

- Ορθολογικοποίηση του ΚΑΕ, το οποίο γίνεται ποσοστό επί του ναύλου, εξυπηρετώντας ταυτόχρονα και το ΝΑΤ και τους ακτοπλόους, θεσπίζονται δε αυστηρότερες διατάξεις για τους παραβάτες (επιπλέον πρόστιμο - προνομιακή ικανοποίηση).

- Η επικουρική σύνταξη ΚΕΑΝ, προσδιορίζεται σε ποσοστό επί της κύριας καταβαλλόμενης σύνταξης με σκοπό την ταυτόχρονη απονομή της.

- Καταργείται η χαριστική διάταξη της πενταετίας, η οποία επιβάρυνε το ΝΑΤ μέχρι σήμερα 60.000.000.000 δρχ. περίπου, μιας και το ΝΑΤ παρείχε σύνταξη σε άτομα με μειωμένη σχέση με το ναυτικό επάγγελμα.

- Διαγραφή χρεών ΝΑΤ προς το Δημόσιο.

- Πλήρης εξίσωση των ναυτικών πολιτικών προσφύγων με τους υπόλοιπους Έλληνες ναυτικούς.

- Καθορίζεται ως δευτεροβάθμια υγειονομική επιτροπή η ΑΝΥΕ, καταργούμενης της αντίστοιχης του ΙΚΑ.

- Καταργούνται οι ευνοϊκές διατάξεις που αφορούν τη θεμελίωση και την επαύξηση της σύνταξης σε ασφαλισμένους του ΝΑΤ που εργάζονται σε αμιγώς ναυτικά επαγγέλματα (αρχιπλοίαρχοι, καθηγητές) με τον υπολογισμό του χρόνου της ετήσιας άδειας, χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα των ναυτικών που ταξιδεύουν.

Επίσης ρυθμίζονται θέματα, όπως ο διακανονισμός οφειλών προς το Ταμείο, αυξήσεις των εισφορών των πλοιοκτητών προς το ΝΑΤ, καθώς και διαχείρισης της ακίνητης περιουσίας του ταμείου και θέματα διοίκησης αυτού.

Τέλος σύμφωνα με τον υπουργό, στις αρχές του 1998 θα ξεκινήσει η μηχανοργάνωση του ΝΑΤ.

Σημαντικές ρυθμίσεις προτείνονται και για το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ) όπου σύμφωνα με το ΥΕΝ υπάρχει η εναλλακτική ανάγκη για άμεση προώθηση αυτών, καθώς και το ΝΕΕ, ως οργανισμός, όσο και ο ρόλος του στη σημερινή ναυτιλιακή πολιτική και οικονομία απαιτούν εκσυγ-

χρονισμό και διεύρυνση των δραστηριοτήτων του.

Ανάμεσα στα αντικείμενα της νομοθετικής πρότασης για το ΝΕΕ είναι η κάλυψη των κενών της ζήτησης σε εκτιμητικές υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και διενέργειες πραγματογνωμοσύνης, η εξειδικευμένη και με τις απαιτήσεις του σύγχρονου τρόπου διοίκησης στελέχωσή του, η ρύθμιση οικονομικών ζητημάτων, τόσο εισφορών όσο και διαχειριστικών, καθώς και θέματα προϋπολογισμού.

Η ρύθμιση των Λιμενικών θεμάτων σύμφωνα με την παρουσίαση του σχεδίου, "αποσκοπεί στην επέκταση όρων, όπως αυτού του λιμενικού έργου, σε απλοποίηση της διαδικασίας λιμενικών κατασκευών, στην επέκταση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και στους χώρους των χερσαίων ζωνών των λιμένων, στην άσκηση αρμοδιοτήτων επί της "ζώνης λιμένος" από τα Λιμενικά Ταμεία, στη σύνδεση και χρήση σύγχρονων μέσων επικοινωνίας".

Επίσης "παρέχονται διευκρινίσεις και συμπλήρωση της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με την επιβολή των λιμενικών τελών και λύνονται επιτακτικά προβλήματα στο χώρο του Λιμενικού Σώματος. Τέλος ρυθμίζονται θέματα του προσωπικού του Λ.Σ., μικρής έκτασης, με προβλέψεις που είναι συγγενείς, με όσα συμβαίνουν αναλόγως στις ένοπλες δυνάμεις".

Στο χώρο του Οίκου Ναύτου (ΟΝ) επιλύονται θέματα διοίκησης με τον καθορισμό της συγκρότησης και λειτουργίας του διοικητικού του συμβουλίου και την καταγραφή των αρμοδιοτήτων του, ελέγχου δαπανών, οργάνωσης και υπηρεσιακής κατάστασης υπαλλήλων του.

Τέλος ρυθμίζονται διάφορα θέματα στο χώρο του ΥΕΝ όπως, επιθεώρησης πλοίων, στέρησης ναυτικού επαγγέλματος, εφαρμογής διεθνών κωδικών, προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας, μεταφοράς ταχυδρομείου με πλοία ακτοπλοίας. Παρέχεται η ευχέρεια στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για σύσταση μόνιμων ή κατά περίπτωση επιτροπών, δημιουργείται Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών υπαγόμενη απευθείας στον αρχηγό του ΛΣ και τον Υπουργό, και συντονίζονται οι οργανικές μονάδες, όπου προϊστανται πολιτικοί υπάλληλοι, από τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικού Προσωπικού.

Προβλέπεται επίσης η κωδικοποίηση της νομοθεσίας των εποπτευόμενων οργανισμών, καθώς και η κατάργηση του θεσμού του Υπουργικού Επιτρόπου, σε όλους τους εποπτευόμενους οργανισμούς.

Εκδόσεις

“Επιχείρηση Φλεγόμενη Βάτος”

Ο άγνωστος πόλεμος, στο ελληνικό αρχιπέλαγος το 1941, κίνησε το ενδιαφέρον του καταξιωμένου δημοσιογράφου Στάθη Μπάτη, που προχώρησε σε μια ενδιαφέρουσα έκδοση που αναφέρεται σε άγνωστα περιστατικά του πολέμου στις θάλασσές μας κατά τη διάρκεια της γερμανοϊταλικής κατοχής.

Μερικές από τις κρίσεις για το νέο βιβλίο του κ. Μπάτη με τον τίτλο “Επιχείρηση Φλεγόμενη Βάτος”:

Μιχ. Στασινόπουλος (τ. Πρόεδρος της Δημοκρατίας).

• Σας συγχαίρω ειλικρινά για το θαυμάσιο βιβλίο σας, προϊόν έμπνευσης και αγνού ενθουσιασμού, αλλά

και γλαφυρότατης γραφής...”.

Ιωάννα Τσάτσου (συγγραφέας και ποιήτρια).

• Η “Επιχείρηση Φλεγόμενη Βάτος” με ενδιέφερε και με συγκίνησε. Θερμά συγχαρητήρια.

Κ. Τσιρόπουλος (συγγραφέας, διευθυντής του λογοτεχνικού περιοδικού “Ευθύνη”):

• Βιβλίο πολύτιμο για την κρίσιμη ώρα που περνά σήμερα το Έθνος μας...”.

Σαράντος Καργάκος (συγγραφέας - φιλόλογος - ιστορικός):

• Ο συγγραφέας ξέρει να περιγράφει απλά και γλαφυρά συγκλονιστικά γεγονότα, όπως το δράμα των

Εβραίων του πλοίου “Τάναϊς”.

Κώστας Χατζηπατέρας : (συγγραφέας - εφοπλιστής).

• Διάβασα τις φλογερές σελίδες του βιβλίου αυτού με άσβυστο ενδιαφέρον και ενθουσιασμό...”.

Η “Επιχείρηση Φλεγόμενη Βάτος”, το έβδομο κατά σειρά βιβλίο του κ. Ε. Μπάτη, μαθητή στη ναυτιλιακή δημοσιογραφία του αείμνηστου Δημήτρη Κωττάκη, εκδόθηκε από τον Οίκο Τάσου Πιτσιλού που έχει και την κεντρική του διάθεση, (τηλ. 32 11 232, Σοφοκλέους 4, Αθήνα 10559). Πρόκειται για έκδοση που δεν θα πρέπει να λείψει από καμμία ναυτική βιβλιοθήκη.

Ελληνική Σημαία στο κρουαζιερόπλοιο “Clelia II”

Στα τέλη Απριλίου έγινε η τελετή ύψωσης της Ελληνικής Σημαίας στο κρουαζιερόπλοιο Clelia II, από τον υπουργό Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη.

Η πρόεδρος της εταιρίας Golden Sea Cruises Κα Κλέλια Χατζηγιάννου, τόνισε στην ομιλία της: “Το Clelia II φιλοδοξεί να μην παραμείνει απλώς ένα ιδιαίτερο σκάφος αναψυχής, αλλά να φιλοξενήσει στις πολυτελείς αίθουσές του καλλιτεχνικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις και να αποτελέσει τόπο συνάντησης και διασκέδασης επιχειρηματιών, στελεχών επιχειρήσεων και πνευματικών ανθρώπων της χώρας μας.

Είμαι βέβαια ότι, σήμερα, η Ελλάδα αποκτά ένα ξεχωριστό

κρουαζιερόπλοιο που θα συντελέσει στην αναβάθμιση της ποιοτικής κρουαζιέρας στη χώρα μας και της εικόνας του Ελληνικού τουρισμού στο εξωτερικό, που είναι και το σημαντικό κίνητρο αυτής της προσπάθειάς μας.

Η ύψωση της Ελληνικής σημαίας σε ένα ελληνόκτητο πλοίο πρεσβεύει την πεποίθηση της Golden Sea Cruises ότι η καλύτερη βιομηχανία της χώρας, που δεν είναι άλλη από τον τουρισμό, μπορεί και πρέπει να στηρίζεται στους Έλληνες πλοιοκτήτες και τους ικανότατους Έλληνες ναυτικούς. Η προσπάθειά μας ελπίζουμε ότι θα αποτελέσει φωτεινό παράδειγμα και για τους άλλους Έλληνες πλοιοκτήτες”.



Ναυτιλία και Περιβάλλον

Την ιδιαίτερη σημασία που έχει για τη χώρα μας η καθαριότητα των θαλασσών, τόνισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης με την ευκαιρία της **Παγκόσμιας Ημέρας για την Προστασία του Περιβάλλοντος**, συνιστώντας παράλληλα στους Έλληνες ναυτικούς να συμβάλλουν αποτελεσματικά στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος:

Η 5η Ιουνίου έχει καθιερωθεί από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 ως η "Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος" και γιορτάζεται σε όλα τα κράτη - μέλη του Οργανισμού Ηνω-

μένων Εθνών.

"Με την ευκαιρία αυτής της τόσο σημαντικής επετείου, οφείλουμε όλοι να συνειδητοποιήσουμε τη συλλογική ευθύνη που έχουμε εναντίον μελλοντικών γενεών, ώστε να κατοχυρώσουμε τις προϋποθέσεις ζωής στη Γη!", είπε ο κ. Σουμάκης.

"Πρωταρχικό μέλημα για την Πολιτεία είναι τόσο η προστασία του περιβάλλοντος, όσο και η διαφύλαξη της θαλάσσιας κληρονομιάς μας, που αποτελεί άλλωστε συνταγματική επιταγή, για την ανάδειξη των ιδιαιτεροτήτων της πατρίδας μας," συμπλήρωσε ο Υπουργός.



Η Minoan Lines τώρα και με ταχύπλοο στις Κυκλάδες

Η Minoan Lines Highspeed ferries δραστηριοποιείται πλέον και στις Κυκλάδες, με στόχο να προσφέρει στο επιβατικό κοινό την ποιότητα υπηρεσιών της Minoan Lines και την ταχύτητα που χαρακτηρίζει την νέα γενιά των Highspeed Ferries στις γραμμές της Ελληνικής Ακτοπλοίας.

Στην νέα αυτή εταιρία, κύριος μέτοχος είναι η Minoan Lines, ενώ συμμετέχουν και διάφοροι Έλληνες επενδυτές.

Η Minoan Lines Highspeed Ferries πρόκειται να δρομολογήσει από τις 3 Ιουλίου στις γραμμές των Κυκλάδων δύο πλοία, το νέο της απόκτημα, το εικονιζόμενο F/B Highspeed 1, καθώς επίσης και το γνωστό φέρις Ariadne.

Με το ολοκαίνουργιο Highspeed 1 η Minoan θα μειώσει στο μισό τον χρόνο ταξιδιού από τον Πειραιά προς τα νησιά των Κυκλάδων Πάρο - Νάξο, και Σύρο - Μύκονο.

Με ανέσεις και ταχύτητα αεροπλάνου, οι επιβάτες θα ταξιδεύουν για τον προορισμό τους με μέγιστη ταχύτητα 44 μίλια την ώρα, δηλαδή με ταχύτητα διπλάσια από αυτήν των πλοίων που σήμερα εξυπηρετούν τις παραπάνω γραμμές παίρνοντας μαζί τους το αυτοκίνητο ή την μοτοσυκλέτα τους, ανεξαρτήτως διαστάσεων.

Το Highspeed 1, κατασκευάστηκε το 1996 στην Ολλανδία με στόχο να ικανοποιεί τις πιο σύγχρονες απαιτήσεις

Η Minoan Lines τώρα και με ταχύπλοο στις Κυκλάδες

ταχύτητας και ασφάλειας στη θάλασσα.

Για την ναυπήγησή του δαπανήθηκαν περίπου 40 εκατ. δολ. (περίπου 11 δισ. δρχ.). Η χρηματοδότηση της αγοράς του, έγινε πέραν των κεφαλαίων, τα οποία συνεισέφεραν οι μέτοχοι, και με την συνεργασία της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος.

Η μεταφορική του δυναμικότητα ανέρχεται σε 620 επιβάτες και 160 Ι.Χ. αυτοκίνητα. Έχει την δυνατότητα να μεταφέρει 12 φορτηγά οχήματα, εξυπηρετώντας με αυτό τον τρόπο την ανάγκη για γρήγορη μεταφορά των εμπορευματικών φορτίων προς και από τις Κυκλάδες. Το συνολικό του μήκος είναι 77μ., και το πλάτος 23μ.. Όλοι οι χώροι του είναι πλήρως κλιματιζόμενοι.

Όλες οι κρατήσεις θέσεων για το Highspeed 1 θα γίνονται μέσω ηλεκτρονικού συστήματος κρατήσεων Minowide CRS. Ο επιβάτης θα έχει την δυνατότητα να επιλέξει σε κάθε μία από τις τρεις κατηγορίες θέσεων Οικονομική, Business VIP και θέση στο διαμέρισμα καπνίζοντων ή μη καπνίζοντων. Κάθε επιβάτης την στιγμή που κάνει την κράτηση θα γνωρίζει όπως και το αεροπορικό εισιτήριο, τον δικό του κωδικό κράτησης και τον αριθμό της θέσews του.

Η Minoan Lines Highspeed Ferries με την δρομολόγησή του Highspeed 1 κάνει πραγματικά ένα τεράστιο άλμα προς την ναυπηγική τέχνη του 21ου αιώνα και συντελεί σημαντικά στην ριζική αναβάθμιση των συνθηκών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευματικού φορτίου στα νησιά των Κυκλάδων.



Athenian Group of Companies

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



Οι επιχειρηματίες Ελλάδος-Νοτ. Αφρικής

Στις 17 Απριλίου πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο Ιντερκοντινένταλ η ετήσια τακτική γενική συνέλευση του Συνδέσμου Επιχειρηματιών Ελλάδος - Νοτίου Αφρικής.

Παρέστησαν επιχειρηματίες, διπλωμάτες και άλλοι και δόθηκε δεξίωση προς τιμή του νέου πρέσβη της Δημοκρατίας της Νοτ. Αφρικής στην Ελλάδα κ. David Jacobs.

Ο νέος πρέσβης ανέπτυξε λεπτομερώς τις νέες προοπτικές που διαγράφονται για την περαιτέρω ανάπτυξη των εμπορικών σχέσεων της Ελλάδας με την μεγάλη αυτή αφρικανική χώρα όπου διαβιούν περίπου 150.000, επιτυχημένοι κατά πλειοψηφία, Έλληνες ομογενείς.

Στη φωτογραφία τα μέλη του συμβουλίου του Συνδέσμου Επιχειρημα-

τιών Ελλάδος - Νοτ. Αφρικής, με τον Πρέσβη, εξ αριστερών προς τα δεξιά: κ.κ. Χρήστος Στάθης - Ταμίας, Α. Ηλιάδης - γενικός γραμματέας, Γ. Γυφτάκης - υπεύθυνος Δημοσ. Σχέσεων, ο Πρέσβης της Νοτ. Αφρικής στην Ελλάδα - David Jacobs, Νίκος Γεωργιάδης - πρόεδρος, και καθηγητής Μιχάλης Πουλιαντζάς - αντιπρόεδρος.

Έλληνες παραγγέλνουν πρόντακτ κάρριερς και Άφραμαζ τάνκερς.

Με δύο σημαντικές παραγγελίες για πλοία μεταφοράς παραγώγων του πετρελαίου έκλεισε ο μήνας που πέρασε.

Συγκεκριμένα, ο οίκος Γ. Λάτση συμφώνησε με τα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία Χιουντάι τη ναυπήγηση έξι αδελφών πρόντακτ κάρριερς των 46.000 τον. d.w, παραδοτέα από τον Μάρτιο 1999, έναντι συνολικής τιμής που υπερβαί-

νει τα 200 εκατ. δολάρια. Εξάλλου, ο Ομίλος Χανδρή έκλεισε την κατασκευή δύο αδελφών Αφραμαζ τάνκερς στην Νοτιοκορεατική Νταεγού. Τα δύο πλοία μεταφορικής ικανότητας 105.000 τον. d.w, υπολογίζεται να παραδοθούν το 1999, θα είναι **epoxy - coated** για καθαρά φορτία και συμψηφίστηκαν περί τα 44 εκατ. δολάρια το καθένα.

Υψωση ελληνικής σημαίας

Τα θερμά του συγχαρητήρια εξέφρασε ο Υπουργός Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης προς τις διαχειρίστριες εταιρίες Tsakos Shipping & Trading SA και Common Progress

Compania Naviera SA, για την απόφασή τους να υψώσουν την Ελληνική σημαία στο δεξαμενόπλοιο "Τούλα Ζ" και στο μπάλκερ "Άλτις Π" αντίστοιχα.

Στην Υδρα τα "Μιαούλεια"

Με επιτυχία γιορτάστηκαν και φέτος τα "Μιαούλεια" η γιορτή - τιμή προς τον Υδραίο ναύαρχο Ανδρέα Μιαούλη και τους θρυλικούς ναυμάχους του 1821.

Το απόγευμα της 21 Ιουνίου, έγιναν στο νησί και τα αποκαλυπτήρια των μνημαίων των πέντε πρωθυπουργών, των Γ. Κουντουριώτη, Αντε. Κριεζή, Δημ. Βούλγαρη, Πέτρου

Βούλγαρη και Αθαν. Μιαούλη.

Για 45 συνεχή χρονιά 12 Υδραίοι πυρπολητές συμμετείχαν στην αναπαράσταση της πυρπόλησης της τουρκικής ναυαρχίδας, θέαμα που μετέφερε νοερό τους χιλιάδες επισκέπτες του νησιού στις ηρωϊκές νύχτες του '21.



GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

- We are Greeks, and understand Shipping
- Our charges are competitive and actually reduce your Operating Costs
- We have the best Crew/Supply Boats to service your Vessels at Anchorage
- Our experience in Shipping, Local and International, Onboard vessels and in the Shipmanager's Office, is the best Warranty for our Reliability, Effectiveness and High Standards of Service



Shipping Agency

Marine Services

**Offshore Ship
Supply Service**

Chartering

**Clearing &
Forwarding**



OUR DUBAI OFFICE

AL FATTAN BUILDING
P.O. BOX 234
Tel.: 00971 4 368123
Fax: 00971 4 379214
Tlx: 47547 GALAXY EM
Cables: GALAXY - DUBAI

OUR FUJAIRAH OFFICE

SANYO BUILDING
P.O. BOX 1107
Tel.: 00971 9 229905
Fax: 00971 9 229904
Tlx: 89126 GALAXY EM
Cables: GALAXY - FUJAIRAH

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK

Τα ακανθώδη προβλήματα στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη

Γράφει ο Λεωνίδας Κονδύλης



Θανάσιμα ατυχήματα και μακροχρόνια ανεργία, που σύμφωνα με τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ Κώστα Λαλιώτη φθάνει το 25%, και το συνταξιοδοτικό πρόβλημα, είναι λίγα από τα στοιχεία που συνθέτουν τη μεγάλη κρίση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης του Περάματος.

Οι εργαζόμενοι και οι φορείς του Περάματος με μεγάλη αγωνία περίμεναν στις 5 Μαΐου την ανακοίνωση οριστικών κυβερνητικών μέτρων ώστε να δουν τι θα γίνει με το μέλλον τους.

Μία μέρα μετά την Τρίτη 6 Μαΐου στο Δημαρχείο Περάματος, ενώπιον εργαζομένων και φορέων της πόλης, το κλιμάκιο των υπουργών, με επικεφαλής τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ Κώστα Λαλιώτη και τους Σταύρο Σουμάκη υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Χρήστο Πρωτόπαππα υφυπουργό εργασίας και Άννα Διαμαντοπούλου υφυπουργό Ανάπτυξης, παρουσίασε το σχέδιο της κυβερνητικής πολιτικής για τη Ζώνη.

Η παρουσίαση περιελάμβανε απολογισμό δράσης από το 1995 μέχρι το 1997 στα 26 σημεία καθώς και εξαγγελία νέων μέτρων, νέων δεσμεύσεων και προτεραιοτήτων.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" παραθέτουν τον απολογισμό των 26 σημείων, το πρόγραμμα της κυβέρνησης και τις αντιδράσεις από πλευράς των εργαζομένων στη Ζώνη.

Σύμφωνα λοιπόν με το ΥΠΕΧΩΔΕ κ. Λαλιώτη οι κύριες αιτίες της σύγχρονης κρίσης στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη περάματος είναι:

α) Το αρνητικό διεθνές κλίμα (απώλεια σημαντικού τμήματος της αγοράς των επισκευών μετά την κατάρρευση των σοσιαλιστικών καθεστώτων της Ευρώπης), σε συνδυασμό με την ανταγωνιστική λειτουργία συναφών μονά-

δων σε άλλες χώρες.

β) Η χαμηλή αποδοτικότητα και οι περιπτώσεις αναξιοπιστίας των επιχειρήσεων σε συνδυασμό με το υψηλό κόστος και τρίτον

γ) Η έλλειψη υποδομή και υπηρεσιών εντός της Ζώνης, αλλά και στον ευρύτερο χώρο του Περάματος, καθώς και τα προβλήματα που συνδέονται με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται εκεί.

ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΩΝ "26 ΣΗΜΕΙΩΝ" ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΡΑΣΗΣ 1995-1997

Η κυβερνητική πολιτική στήριξης και ανάπτυξης για την Ν.Ζ.Π., όπως εξειδικεύθηκε σε "26 σημεία" από τους συναρμόδιους Υπουργούς και ανακοινώθηκε στις 16 Νοεμβρίου 1995, κατά τους αρμόδιους υπουργούς διανέμει το δεύτερο χρόνο υλοποίησής της. Η αποτίμηση που ακολουθεί βασίζεται σε έγγραφα των συναρμόδιων υπουργείων, σε επίσημες κυβερνητικές ανακοινώσεις, αλλά και σε διαπιστώσεις τοπικών φορέων που εμπλέκονται στο θέμα της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης:

Σημείο 1

Εξαγγελία 1995: Η κυβέρνηση θεωρεί τη Ν.Ζ.Π. ως βασικό χώρο ανάπτυξης της Ν.Ε.Β. και θα στηρίξει με σειρά μέτρων, θεωρώντας δεδομένο ότι και οι υπόλοιποι συντελεστές (επιχειρήσεις, εργαζόμενοι κλπ) θα συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της παραγωγικότητας.

Απολογισμός: Η κυβέρνηση εξακολουθεί να θεωρεί τη Ν.Ζ.Π. ως βασικό χώρο λειτουργίας και ανάπτυ-

ξης της Ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας. Η κυβέρνηση θα στηρίξει με σειρά μέτρων προκειμένου να αντιμετωπίσει τα σημερινά της προβλήματα, με τη βεβαιότητα ότι οι επιχειρήσεις, οι εργαζόμενοι και οι επαγγελματίες θα συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό και στην αύξηση της παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας.

Ομως σήμερα με βάση την εξέλιξη και αποτίμηση των δράσεων και ενεργειών σχετικά με τα 26 σημεία, είναι επιβεβλημένο το σχέδιο ανάπτυξης της περιοχής αυτής να εμπλουτιστεί με νέα έργα, δράσεις και παρεμβάσεις στο πλαίσιο ενός πλέον ολοκληρωμένου και μακροχρόνιου σχεδιασμού.

Σημείο 2

Εξαγγελία 1995: Η Ν.Ζ.Π. θα παραμείνει ως χαρακτηρισμένος επισκευαστικός χώρος έως το έτος 2030.

Απολογισμός: Η Ν.Ζ.Π. θα παραμείνει ως χαρακτηρισμένος επισκευαστικός χώρος έως το έτος 2030. Σχετική απόφαση έχει ληφθεί από το Δ.Σ. του ΟΛΠ.

Σημείο 3

Εξαγγελία 1995: Ιδρυση αυτοτελούς διεύθυνσης στον Ο.Λ.Π. για συντονισμό αρμοδιοτήτων σε θέματα λειτουργίας, διαχείρισης και αξιοποίησης της "ζώνης"

Απολογισμός:

α) Ο συντονισμός των αρμοδιοτήτων που ασκούνται από διαφορετικά Υπουργεία όπως των αδειοδοτήσεων, της τήρησης Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων (Μ.Ν.Ε.) της εποπτεία Γνωμοδοτικών Επιτροπών, ασφαλιστικών και εργασιακών

θεμάτων τυχόν άλλων που θα προταθούν από τα Υπουργεία αυτά ανατίθεται στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πειραιά.

β) Ο Ο.Λ.Π. στο νέο οργανόγραμμά του θα δημιουργήσει αυτοτελή δ/ση για την ενιαία άσκηση των αρμοδιοτήτων που προβλέπει το θεσμικό του πλαίσιο για την Ν.Ζ.Π. ανεξαρτήτως του φορέα ευθύνης τους, να καταβληθεί προσπάθεια να συστεγασθούν σε ενιαίο κτίριο που θα παραχωρηθεί από τον Ο.Λ.Π. ενός της Ν.Ζ.Π. Στο ίδιο κτίριο θα μπορούσε να συστεγασθεί και το Κέντρο Ενημέρωσης και καθοδήγησης των Επιχειρήσεων.

Σημείο 4

Εξαγγελία 1995: Άμεση έναρξη διαδικασίας εκκαθάρισης του Μητρώου Κατασκευαστών, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία και χορήγηση δυνατότητας εγγραφής σε κοινοπραξίες επιχειρήσεων.

Απολογισμός: Συστάθηκε νομοπαρασκευαστική Επιτροπή η οποία αφού έλαβε υπόψη τις προτάσεις των ενδιαφερομένων φορέων έχει διαμορφώσει σχέδιο νόμου για το Μητρώο Επιχειρήσεων. Εδώ και αρκετό καιρό το προσχέδιο Νόμου έχει δοθεί στους φορείς. Προβλέπεται η ολοκλήρωση της τελικής πρότασης Σχεδίου Νόμου για το Μητρώο εντός των επόμενων 20 ημερών. Το τελικό κείμενο θα δοθεί στους ενδιαφερόμενους και εντός 30 ημερών θα γίνει ημερίδα στο Υπουργείο Ανάπτυξης για τη συζήτηση του κειμένου πριν την τελική πρόωσή του.

Τα κεντρικά σημεία που προωθεί η πρόταση του Μητρώου είναι:

α) Θέσπιση συγκεκριμένων κριτηρίων για την ένταξη των επιχειρήσεων στο Μητρώο σε τρόπο ώστε να προωθείται η εξυγίανση του χώρου και η δημιουργία σοβαρών, αξιόπιστων και συγχρονων μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Η εξυγίανση είναι όρος αναγκαίος για να καταστεί ο χώρος και η δραστηριότητα ανταγωνιστικές με υψηλά επίπεδα ασφάλειας στην εργασία.

β) Κατοχύρωση της δυνατότητας νομιμοποίησης της δραστηριότητας των επιχειρήσεων που πληρούν τα άλλα κριτήρια του Μητρώου, πέρα

από τους περιορισμούς της υπάρχουσας νομοθεσίας.

γ) Κατοχύρωση επίσης της δυνατότητας επενδύσεων σε εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεών τους, πέρα από τους περιορισμούς της υπάρχουσας νομοθεσίας.

δ) Και στις δύο περιπτώσεις (β) και (γ) αποφασιστικό λόγο για την έγκριση σχεδίων θα έχει η Τοπική Αυτοδιοίκηση.

ε) Καθιέρωση του κριτηρίου της ελάχιστης μόνιμης απασχόλησης, ώστε οι επιχειρήσεις να είναι συγκροτημένες, να διασφαλίζονται οι συγκεκριμένοι όροι ασφάλειας στην εργασία, πέραν της υπάρχουσας νομοθεσίας και τέλος να εξασφαλίζεται απασχόληση προσωπικού.

Σημείο 5

Εξαγγελία 1995: Εφαρμογή μελέτης διαμόρφωσης των χώρων της Ν.Ζ.Π. (δρόμοι, στάθμευση κ.λ.π.) με ύψος επένδυσης 100 εκ. δρχ..

Απολογισμός: Από την προγραμματισμένη εκτέλεση έργων διαμόρφωσης των χώρων της Ν.Ζ.Π. (δρόμοι, χώροι στάθμευσης, ύδρευση, φωτισμός, χώροι υγιεινής κλπ) συνολικού ύψους 300 εκ. δρχ., έχει εκτελεσθεί η Α φάση ύψους 100 εκ. δρχ. και βρίσκεται σε εξέλιξη η Β' φάση ύψους 200 εκ. δρχ. που πρόκειται να ολοκληρωθεί το καλοκαίρι του 1997 (βλ.και έργα σημείου 8).

Σημείο 6

Εξαγγελία 1995: Η προβλήτα της ΔΕΗ στη Δραπετσώνα θα παραμείνει αποκλειστικά ως χώρος επισκευής πλοίων και οι επενδύσεις ύψους 4 δις δρχ. θα ολοκληρωθούν με συμπληρωματικά έργα.

Απολογισμός: Ολοκληρώθηκαν τα έργα της προβλήτας ΔΕΗ ύψους 4 δις δρχ. και αναμένεται η υπογραφή της σύμβασης με τη ΔΕΗ για τη δημιουργία υποσταθμού καθώς και η δημοπράτηση του έργου παροχής ηλεκτρικού ρεύματος στα πλοία. Η σύμβαση δεν έχει υπογραφεί εξαιτίας των διαπραγματεύσεων του ΟΛΠ με τη ΔΕΗ για παροχή συμφερότερου τιμολογίου.

Σημείο 7

Εξαγγελία 1995: Επισκευή Προ-

βλήτας Μώλου Δραπετσώνας μέσω του Ο.Λ.Π. με προκήρυξη στο πρώτο τρίμηνο του 1996 και ύψος επένδυσης 1 δις δρχ.

Απολογισμός: Έχει ολοκληρωθεί η μελέτη για την εκτέλεση των έργων επισκευής της προβλήτας Μώλου Δραπετσώνας, ύψους 1 δις δρχ., και αναμένεται η έγκριση του προϋπολογισμού έτους 1997 για τον Ο.Λ.Π. από το ΥΠΕΘΟ ώστε να γίνει η δημοπράτηση των έργων, τα οποία προβλέπεται να ολοκληρωθούν το 1998. Έχει ήδη προκηρυχθεί ο διαγωνισμός του έργου.

Σημείο 8

Εξαγγελία 1995: Βελτίωση υποδομής στους χερσαίους χώρους της Ν.Ζ.Π. (ηλεκτροδότηση, ύδρευση κ.λ.π.) με ολοκλήρωση της Β' φάσης της μελέτης, ύψους επένδυσης 300 εκ. δρχ.

Απολογισμός: Τα έργα για βελτίωση υποδομής στους χερσαίους χώρους της Ν.Ζ.Π. (ηλεκτροδότηση, ύδρευση κ.λ.π.) ύψους 200 εκ. δρχ. (φάση της μελέτης, συνολικό ύψος επένδυσης 300 εκ. δρχ. με τα έργα του Σημείου 5) εκτελούνται και αναμένεται να ολοκληρωθούν το καλοκαίρι του 1997.

Σημείο 9

Εξαγγελία 1995: Μετά την επισκευή της μεγάλης πλωτής δεξαμενής (ύψους επένδυσης 1,2 δις δρχ.) που πραγματοποιήθηκε το 1995, θα επισκευασθούν το 1996 η μικρή πλωτή δεξαμενή (ύψους επένδυσης 400 κ. δρχ.) και οι δύο μόνιμες (ύψος επένδυσης 250 εκ. δρχ.).

Απολογισμός: Έχει επισκευασθεί η μεγάλη πλωτή δεξαμενή (κόστος 1,2 δις δρχ.) που πραγματοποιήθηκε το 1995, θα επισκευασθούν το 1996 η μικρή πλωτή δεξαμενή (ύψους επένδυσης 400 εκ. δρχ.) και οι δύο μόνιμες (ύψος επένδυσης 250 εκ.δρχ.).

Η ανάθεση της επισκευής έχει ήδη γίνει και στις 15-4-97 ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση των εργασιών επί δεξαμενής. Συνεχίζονται οι εργασίες εν πλω με προβλεπόμενο συμβατικό πέρας την 15-5-97 και με συνολικό τελικό κόστος της επισκευής 693 εκ. δρχ.

Σημείο 10

Εξαγγελία 1995: Διάθεση ποσού 82 εκ.δρχ. για νέες κλίμακες, δέστρες κ.λ.π.

Απολογισμός: Έγιναν τα έργα που αφορούσαν κλίμακες δέστρες κλπ, συνολικού κόστους 82 εκ. δρχ.

Σημείο 11

Εξαγγελία 1995: Μετά την επίσκευή του ναυπηγικού γερανού στην προβλήτα II θα τοποθετηθεί καινούργιος ναυπηγικός γερανός στην προβλήτα όπου επισκευάζονται οι ράγες.

Απολογισμός: Έχουν ολοκληρωθεί τα έργα υποδομής για την τοποθέτηση νέου ναυπηγικού γερανού (20τ/20μ). Η τοποθέτηση του γερανού θα γίνει στους προσεχείς μήνες γιατί απαιτείται ειδικός τεχνικός σχεδιασμός για τη μεταφορά του λόγω όγκου βάρους.

Σημείο 12

Εξαγγελία 1995: Συνεχής καθαρισμός των χώρων της Ν.Ζ.Π. και λήψη μέτρων για απομάκρυνση πλοίων, καθαρισμού αποβλήτων κλπ

Απολογισμός: Πραγματοποιείται συνεχώς καθαρισμός των χώρων της Ν.Ζ.Π. και έχουν ληφθεί τα αναγκαία διοικητικά μέτρα για απομάκρυνση μη επισκευαζόμενων πλοίων κ.λ.π.

Σημείο 13

Εξαγγελία 1995: Λειτουργία του Κέντρου Υγείας της Ν.Ζ.Π., τον Ιούνιο του 1996 (ύψους επένδυσης 150 εκ. δρχ.)

Απολογισμός: Το κτίριο του Κέντρου Υγείας της Ν.Ζ.Π. κόστους 150 εκ. δρχ. έχει κατασκευασθεί. Εγκρίθηκε ο συγκριτικός πίνακας από τον ΟΛΠ για τα έργα διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου τα οποία ολοκληρώνονται εντός των ημερών.

Σημείο 14

Εξαγγελία 1995: Ενίσχυση των ναυπηγοεπισκευαστικών ΜΜΕ μέσω ΓΤΒ του ΥΒΕΤ και ΕΟΜΜΕΧ μέσω του προγράμματος 4 (επιδότηση επιτοκίου, ενίσχυση με επιχορηγήσεις εταιρικών συνεργασιών, ενίσχυση με επιχορηγήσεις υπεργολαβιών).

Απολογισμός: Το Υποπρόγραμμα IV του Επιχειρησιακού Προγράμματος Βιομηχανίας από αρχές του

1996 λειτουργεί κανονικά σε κύκλους τριμήνων και δέχεται προτάσεις από επιχειρήσεις της "ζώνης". Ορισμένα προβλήματα που εμφανίστηκαν στην αρχή της υλοποίησης του Προγράμματος επιλύθηκαν σε συνεργασία με τον ΕΟΜΜΕΧ και ήδη έχει υποβληθεί μικρός αριθμός προτάσεων που εξετάζονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΕΟΜΜΕΧ. Το πρόγραμμα παραμένει ανοικτό σε επιχειρήσεις που επιθυμούν να υποβάλλουν προτάσεις.

Σημεία 15 και 16

Εξαγγελίες 1995: Ενίσχυση από τις Κοινοτικές Πρωτοβουλίες για τις ΜΜΕ της ΝΖΠ σε ορισμένους τομείς (μεταφορά ή ανάπτυξη τεχνολογίας κλπ) και επιδότηση μεμονωμένων ναυπηγοεπισκευαστικών ΜΜΕ για ενέργειες που σκοπεύουν σε διοικητική και οικονομική οργάνωση.

Απολογισμός: Επί μέρους προγράμματα που εντάσσονται στην Κοινοτική Πρωτοβουλία για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις έχουν ήδη προκηρυχθεί και έχει διαμορφωθεί ο κανονισμός τους ώστε να μπορούν να εντάσσονται οι επιχειρήσεις της "ζώνης". Συγκεκριμένα το τμήμα της πρωτοβουλίας που αφορά τις δέσμες επιχειρήσεων προκηρύχθηκε τον Ιανουάριο του 1997 και σ' αυτό έχουν ήδη υποβληθεί προτάσεις από επιχειρήσεις της "ζώνης" και είναι σε διαδικασία αξιολόγησης.

Οι ενέργειες που σκοπεύουν σε διοικητική και οικονομική οργάνωση, εξασφάλιση ποιότητας, οργάνωσης παραγωγής κλπ προκηρύχθηκαν ήδη και βρισκόμαστε στη διαδικασία που οι επιχειρήσεις πρέπει να προετοιμάζονται για υποβολή προτάσεων μέχρι 18 Ιουνίου 1997.

Σημείο 17

Εξαγγελία 1995: Επιδίωξη εξασφάλισης δανειακών κεφαλαίων μέσω νέων θεσμών χρηματοδότησης, ειδικά για τις ΜΜΕ, για ενέργειες όπως, η έρευνα ανάπτυξης νέων προϊόντων.

Απολογισμός: Έχει ήδη ψηφισθεί ο Νόμος 2367/95 για Εταιρίες Αμοιβαίων Εγγυήσεων και επιχειρήσεις Venture Capital για τους νέους θεσμούς χρηματοδότησης. Ομως

στην πρακτική εφαρμογή δεν υπάρχουν άμεσα και απτά αποτελέσματα μέχρι σήμερα. Εκτιμούμε ότι στο επόμενο χρονικό διάστημα με την εφαρμογή των νέων θεσμών θα υπάρξουν θετικές επιδράσεις και για τις επιχειρήσεις της Ζώνης.

Σημεία 18 και 19

Εξαγγελία 1995: Καταβολή ειδικού εποχιακού επιδόματος για όσους δέχον έχουν πραγματοποιήσει 10 ημερομίσθια στον κλάδο (300 εργαζόμενοι X 125.000 δρχ. έκαστος, συνολικό κόστος 37.500.000 δρχ.) Επίσης παροχής (Δεκέμβριος 1995)έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης 100.000 δρχ. σε κάθε εργαζόμενο της Ν.Ζ.Π., που υπήρξε δικαιούχος του ειδικού εποχιακού βοηθήματος. Το μέτρο αφορά 3.000 εργαζόμενους και έχει κόστος 300 εκ. δρχ.

Απολογισμός: Ο ΟΑΕΔ υλοποίησε τα αναφερόμενα στα σημεία 18 και 19 αναλυτικότερα:

α) Για το έτος 1995 καταβλήθηκαν ως έκτακτη οικονομική ενίσχυση και ειδικό εποχιακό βοήθημα 512.576.870 δρχ. για 4.230 περιπτώσεις.

β) Για το έτος 1996 καταβλήθηκαν 865.965.600 δρχ. για 8.446 περιπτώσεις.

Σημεία 20 και 21

Εξαγγελίες 1995: Επένδυση 100 εκ.δρχ. (το 1996) για την ανακατασκευή κτιρίου του ΟΛΠ το οποίο θα διατεθεί στον ΟΑΕΔ ώστε να το χρησιμοποιήσει ως Σχολή Επαγγελματικής Κατάρτισης της Ν.Ζ.Π. Μέχρι την παράδοση του κτιρίου της Σχολής θα αρχίσει στις αίθουσες της Σχολής του ΟΛΠ η εκπαίδευση 1.000 εργαζόμενων της Ν.Ζ.Π. Το κόστος της τριμήνης εκπαίδευσης που είναι 500.000 δρχ. για κάθε εργαζόμενο, θα καλυφθεί από τον ΟΑΕΔ (κόστος 500 εκ. δρχ.).

Απολογισμός: Ο ΟΑΕΔ ανάθεσε σε ομάδα τεχνικών τη μελέτη διαμόρφωσης του κτιρίου του ΟΛΠ ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως σχολή Επαγγελματικής Κατάρτισης. Η μελέτη έχει αποσταλεί στον ΟΛΠ ο οποίος προτίθεται να υλοποιήσει τις αλλαγές διαμόρφωσης, με την προϋπόθεση ότι δεν θα είναι μεγάλης κλίμακας. Παράλληλα η Διεύθυνση Εκπαίδευ-

In

Yemen

Depend on

MIDEAST

Middle East Shipping
Company Ltd.
Head Office:
Hodeidah
P.O. Box: 3700 Hodeidah
Republic of YEMEN
Tel.: 03-217337, 217410
Tlx.: 5505 MIDEST YE
5728 MIDSTB YE
Fax.: 03-211529
03-235824

SANA'A
P.O. Box: 12373 Sana'a
Republic of Yemen
Tel.: 01-272985/272907
272953
Tlx.: 2772 MIDEST YE
Fax.: 01-274124

ADEN
P.O. Box: 5470
Tel./Fax.: 7920289

Hayel Saeed Anam and
Company Ltd.
Head Office
Tanzania
P.O. Box: 13022, Dar
Es Salaam
Republic of Tanzania
Tel.: 04-21517/2
Fax.: 04-21518

MIDEAST

Shipping clearing and
forwarding agents
Republic of Yemen

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD, popularly known as 'MIDEAST' established in October 1962 at Hodeidah is BIMCO member and an affiliate of Yemen's largest Conglomerate **HAYEL SAEED ANAM GROUP OF COMPANIES**, established in Yemen and overseas.

Its management is run by professionals with maritime and logistic background on modern administrative and operative techniques.

Diversified comprehensive services are provided to shipping and related industries which include, but not limited to:

- Liner/ tramp/ tanker and chartered vessels agency
- Husbandary attendance
- Stevedoring and tally
- Container logistic
- Crew changes / repatriation
- Door - to - door services
- Freight forwarding (Ocean and air Freight)
- Customs clearance & Inland Transportation
- Laytime statements
- SKULD P+ I Correspondents
- On / offshore services

Efficiency, integrity and reliability are the hall mark acknowledged by the distinguished international shipping lines, project cargo enterprises and wide circle of clientele.

Aden, Hodeidah, Mokha, Mukalla, Saleef, Ras Isa, Nishtun and Ash Shihr are the operative Yemeni Ports /Crude Oil Export Terminals.

So practical, flexible and change - conscious is **MIDEAST** that it accommodates with the changes taking place in the Shipping industry and related services and meets the needs and demands of its Principals.

Throughout over 30 years of rendering service and meeting people around, the experience gained is that overseas Principals and all other parties expect high standard of service, attention and prompt response and as **MIDEAST** undertakes its job earnestly, it continues to win the confidence and satisfaction of its old and new Patrons.

MIDEAST YOUR BEST PARTNER IN YEMEN PORTS



σης του ΟΑΕΔ με τους εργαζόμενους και το Ε.Κ. Πειραιά κατέγραψε τις διεικτότητες των εργαζομένων και διαμόρφωσε αναλυτικά προγράμματα κατάρτισης.

Το όλο πρόγραμμα προωθήθηκε. Η μη προώθηση του προγράμματος οφείλεται στο ότι δεν έδειξαν ενδιαφέρον και οι εργαζόμενοι - επειδή ο αριθμός των υπό κατάρτιση ήταν μικρός (300 άτομα τον 1ο χρόνο) και επειδή η ημερήσια επιδότηση του προγράμματος θεωρήθηκε μικρή σε σχέση με το ημερομίσθιο της Ν.Ζ.Π. - αλλά και εξαιτίας της αδράνειας όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Σημείο 22

Εξαγγελία 1995: Θα προωθηθούν από τα συναρμόδια Υπουργεία Πολιτισμού και ΠΕΧΩΔΕ οι διαδικασίες για την κατασκευή προσθέτων προβλητών στην Κυνοσούρα και παροχή κινήτρων μετεγκατάσταση στο ΒΙΟΠΑ Σχιστού.

Απολογισμός: Με σχετική διάταξη νόμου έχουν αρθεί οι δυσκολίες ως προς τις χρήσεις γης στην περιοχή όπου θα ιδρυθεί το ΒΙΟΠΑ Σχιστού. Η ΕΤΒΑ ως φορέας υλοποίησης προωθεί τις μελέτες και θα προβεί στις σχετικές ενέργειες για την απόκτηση της γης. Παράλληλα το έργο έχει ενταχθεί στο ΠΕΠ Αττικής. Ως προς τα κίνητρα μετεγκατάστασης ισχύουν οι σχετικές διατάξεις του Αναπτυξιακού Νόμου.

Κάποια προβλήματα σε σχέση με την απόκτηση μέρους της απαιτούμενης γης φαίνεται ότι θα επιλυθούν μετά από συντονισμένες ενέργειες των αρμόδιων φορέων. Θα ρυθμιστεί νομοθετικά πολεοδομική μελέτη και πράξη εφαρμογής για επιτάχυνση και υλοποίηση.

Σημείο 23

Εξαγγελία 1995: Θα επιδιωχθεί η μεταφορά πόρων του ΠΕΠ για πρόσθετα έργα υποδομής.

Απολογισμός: Υπάρχει πρόβλεψη για επιπλέον χρηματοδότηση 400 εκ. δρχ. από το ΠΕΠ Αττικής σχετικά με πρόσθετα έργα υποδομής και φορέα υλοποίησης τον ΟΛΠ.

Τα έργα αυτά είναι :

α) οδική σύνδεση Προβλήτας Δραπετσώνας με προβλήτα ΔΕΗ

(προϋπολ. 200 εκ. δρχ.) και

β) έργα υποδομής και εκσυγχρονισμού Επισκευαστικής Ζώνης Περάματος (προϋπολ. 200 εκ. δρχ.).

Επισημαίνεται ότι ο ΟΛΠ παρουσιάζει ετοιμότητα για την απορρόφηση του ποσού των 400 εκ. δρχ. από το ΠΕΠ Αττικής και ήδη συντάσσονται σχετικά Τεχνικά Δελτία που θα προωθηθούν στην Περιφέρεια Αττικής.

Σημείο 24

Εξαγγελία 1995: Θα διατεθούν χρηματικοί πόροι ενίσχυσης έργων περιβάλλοντος και μικρών υποδομών, στην δημοτική αρχή, εκτός ΝΖΠ.

Απολογισμός: Από το 1995 έχει αρχίσει η υλοποίηση του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Δράσης του ΥΠΕΧΩΔΕ για τη Β' Περιφέρεια Πειραιά, όπου προβλέπονται συγκεκριμένες παρεμβάσεις και έργα για το Δήμο Περάματος, ύψους 7 δις δρχ. (βλ. λεπτομερώς σε κεφάλαιο Δ).

Σημείο 25

Εξαγγελία 1995: Θα ανατεθεί συνολική στρατηγική μελέτη οργάνωσης και λειτουργίας του χερσαίου και θαλάσσιου χώρου της περιοχής.

Απολογισμός: Ο Οργανισμός Αθήνας έχει ορίσει τις προδιαγραφές προκειμένου να εκπονηθεί σχετική μελέτη για την οργάνωση και λειτουργία του συνολικού χερσαίου και θαλάσσιου χώρου της περιοχής. Στις 9.4.1997 αποφασίσθηκε η ανάθεση Εκπόνησης Μελέτης με τίτλο: "Εξυγίανση και Ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος" Βασικός στόχος της μελέτης είναι η εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας των δραστηριοτήτων της περιοχής, μέσα από:

α) Πρόταση χωρικής οργάνωσης της περιοχής μελέτης με τον καθορισμό επιτρεπομένων-απαγορευμένων χρήσεων γης και την εξασφάλιση των απαραίτητων δικτύων ελεύθερων χώρων και κοινωνικής υποδομής.

β) Την εξασφάλιση των απαραίτητων δικτύων μεταφορικής και τεχνικής υποδομής (βλ. αναλυτικότερα παρακάτω στις νέες κυβερνητικές πολιτικές για τη Ν.Ζ.Π.).

Σημείο 26

Εξαγγελία 1995: Θα δημιουργηθεί

Κέντρο Ενημέρωσης και Καθοδήγησης των Επιχειρήσεων του χώρου στα Επιμελητήρια του Πειραιά, με χρηματοδότηση από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Βιομηχανίας.

Απολογισμός: Το Κέντρο Ενημέρωσης και Καθοδήγησης των επιχειρήσεων που προβλεπόταν να γίνει από τα Επιμελητήρια του Πειραιά με χρηματοδότηση από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Βιομηχανίας (Υποπρόγραμμα IV) δεν δημιουργήθηκε μέχρι σήμερα. Οι σημερινές αυξημένες δυνατότητες χρηματοδότησης από το πρόγραμμα για τις φθίνουσες περιοχές οδήγησαν στην επιλογή δημιουργίας φορέα ενημέρωσης, πληροφόρησης και υποστήριξης προς κάθε αρμόδιο και σε σχέση με τις δραστηριότητες στη Ν.Ζ.Π.

Έχει γίνει σχετική πρόταση από τη Νομαρχία Πειραιά και άλλους φορείς της πόλης, στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τη Βιομηχανία και υπάρχει σχετική υποστήριξη από το Υπουργείο Ανάπτυξης για την υλοποίησή της.

Από τα προγράμματα των 4 υπουργείων ξεχωρίσαμε και παραθέτουμε μερικά από τα μέτρα που εξαγγέλθηκαν για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος.

Από το Υπουργείο Ανάπτυξης στο πλαίσιο άμεσων και μακροπρόθεσμων μέτρων για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, προωθούνται οι εξής προτεραιότητες και δεσμεύσεις:

1. Η ένταξη των επιχειρήσεων στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα Βιομηχανίας και στην Κοινοτική Πρωτοβουλία για τις ΜΜΕ και συγκεκριμένα:

α. Υποπρόγραμμα IV που ενισχύει την Υπεργολαβία και τους νέους επιχειρηματίες.

β. Κοινοτική Πρωτοβουλία για τις ΜΜΕ που ενισχύει τα Glusters (συνενώσεις επιχειρήσεων) και τις άυλες επενδύσεις (προώθηση πωλήσεων, εγκατάσταση εργαστηρίων ποιοτικού ελέγχου, κατάρτιση προσωπικού κ.α.).

γ. Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα 9ΠΕΠ).

δ. Πρωτοβουλία URBAN που αφορά τις περιοχές Δραπετσώνας - Κερατσινίου (εξοπλισμός-εγκαταστάσεις-τεχνική στήριξη).

2. Η καθιέρωση της επιχορήγησης

του 9% επί των συμβολαίων ναυπήγησης η 4,5% επί των συμβολαίων μετασκευών και σε τρόπο που να ευνοούνται κατά το δυνατόν οι επιχειρήσεις της Ζώνης.

3. Η διάταξη του Αναπτυξιακού Νόμου, όπως τροποποιήθηκε από το ΥΠΕΘΟ με το Ν. 2414/96 που επιδοτεί μέρος των εργασιών ναυπήγησης ή μετασκευής.

4. Το Υπουργείο Ανάπτυξης εξετάζει, ανάλογα και με την πορεία των διαπραγματεύσεων της συνθήκης του ΟΟΣΑ, την πλήρη αναθεώρηση της ΚΥΑ 30512/91, που καθιερώνει τα κίνητρα για τη Ναυπηγική Βιομηχανία.

Η προσπάθεια αυτών των διαπραγματεύσεων είναι δύσκολη και δεν έχει ολοκληρωθεί. Οι στόχοι του Υπουργείου Ανάπτυξης σε αυτή τη διαπραγμάτευση είναι οι εξής:

α. Να επωφελούνται ευθέως οι δραστηριότητες στη Ζώνη (ναυπηγήσεις / μετασκευές) και όχι μέσω των Μεγάλων Ναυπηγείων, όπως είμαστε αναγκασμένοι να κάνουμε σήμερα.

β. Να εντάσσονται μικρότερα ναυπηγεία σε προγράμματα ανασυγκρότησης.

γ. Να καθιερώνονται ειδικά κίνητρα για ναυπηγείσεις πλοίων νέας τεχνολογίας.

δ. Να καθιερώνονται κίνητρα αλλαγής προσανατολισμού των επιχειρήσεων σε δραστηριότητες της ξηράς (μεγάλα έργα), ώστε να γίνει ομαλή απορρόφηση πλεονάζοντος δυναμικού στη Ζώνη.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Ανάπτυξης οι παραπάνω προτεραιότητες απαιτείται να συμπληρωθούν με μέτρα και πρωτοβουλίες άλλων υπουργείων που ήδη εξετάζονται σε συνεργασία με αυτά όπως:

1. Να γίνει επεξεργασία εκπαιδευτικών προγραμμάτων που να απευθύνονται και προς τους εργοδότες και προς τους εργαζόμενους, με τις παρακάτω συγκεκριμένες κατευθύνσεις:

- α. Προς τους εργοδότες.
- α1 Σύγχρονες μέθοδοι παραγωγής στη Ναυπηγική Βιομηχανία.
- α2 Σύγχρονες μέθοδοι παραγωγής στη Ναυπηγική Βιομηχανία
- α3 Οργάνωση σύγχρονων ΜΜΕ επιχειρήσεων.
- α4 Ολιγόωρο σεμινάριο για την

ανάλυση των μέτρων που λαμβάνονται με ποιό τρόπο μπορούν να εκμεταλλευθούν το σύνολο των νέων ευκαιριών (επενδυτικά προγράμματα, κίνητρα κλπ).

β. Προς τους εργαζόμενους:

β1 Πρόγραμμα απευθυνόμενο στις ειδικότητες και σε σύγχρονους τρόπους και εργαλεία παραγωγής.

β2. Πολυειδίκευση εργαζόμενων και εργοδηγών.

β3. Πρόγραμμα επανειδίκευσης, σε ανάλογες εργασίες στη στεριά (βιομηχανίες, τεχνικά έργα, παραγωγή εν σειρά κλπ).

2. Να καθοριστούν οι όροι και οι προϋποθέσεις (εργασιακές σχέσεις, εργασιακή ειρήνη, ημερομίσθια, τήρηση Συμβάσεων, έλεγχος συνθηκών ασφαλείας και υγιεινής, έλεγχος παρουσίας ξένων εργατών) του εργασιακού καθεστώτος που ισχύει σήμερα στην περιοχή.

Προτείνεται να συσταθεί Επιτροπή Κοινωνικού Διαλόγου με τη συμμετοχή όλων των φορέων που εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος θα καταλήξει:

α. Στην καταγραφή των εργαζόμενων γι τις ανάγκες των εκπαιδευτικών προγραμμάτων κατάρτισης - επανακατάρτισης και τον έλεγχο της ανεργίας (για τη σωστή καταβολή των βοηθημάτων και επιδομάτων).

β. Σε πλαίσιο συλλογικών λυσισβασίων και τρόπου λειτουργίας της Ζώνης.

3. υπάρχει το τεράστιο θέμα της ακτοπλοΐας στη χώρα μας που κατά τη γνώμη μας έχει επείγοντα χαρακτηριστικά με δεδομένα:

- την άρση του Cabotage το 2004.
- την παλαιότητα του στόλου,
- τους νέους κανονισμούς

Η συντονισμένη αντιμετώπιση του θέματος μπορεί να δώσει σοβαρό έργο στα ναυπηγεία στη χώρα μας, δεδομένου ότι εκτιμάται σε πάνω από 1 τρις το κόστος ανανέωσης του στόλου.

Προτείνεται η δημιουργία μόνιμης μονάδας εργασίας που θα αντιμετωπίσει από μηδενικής βάσης το θέμα.

Από το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων υπάρχουν οι εξής νέες προτάσεις και ενέργειες:

1) Το υπουργείο μπορεί να συμβάλλει στη δημιουργία του μητρώου

επιχειρήσεων και λήτην καταγραφή των εργαζομένων, για τις ανάγκες των εκπαιδευτικών προγραμμάτων κατάρτισης - επανακατάρτισης.

2) Αποφασίσθηκε η λειτουργία των δύο μικτών επιτροπών ελέγχου σε καθημερινή βάση. Για την υλοποίηση του στόχου αυτού το υπουργείο ανέλαβε να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες για τη μετάταξη 8 Ναυπηγών Μηχανικών από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας. Τα άτομα αυτά έχουν ήδη βρεθεί και θα μετακινούνται με υπηρεσιακό αυτοκίνητο που θα διαθέσει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

3) Εξετάζεται η αύξηση της αμοιβής των εκπροσώπων των εργαζομένων οι οποίοι μετέχουν στις μικτές επιτροπές.

4) Για την υγιεινή και την ασφάλεια θα συνταχθεί σχετικό ερωτηματολόγιο για καλύτερη έρευνα σε βάθος των συνθηκών που επικρατούν στους χώρους της ζώνης (κυρίως σε πλοία), ενώ πάνω σε αυτά τα θέματα θα γίνει εκπαίδευση των μελών των μικτών επιτροπών ελέγχου και των συνδικαλιστικών στελεχών που απασχολούνται στο χώρο της Ζώνης.

Επίσης ο ΟΑΕΔ προωθεί τις αναγκαίες δράσεις:

1. Υπαγάγει στο πρόγραμμα επιχορήγησης εργοδοτών για νέες θέσεις εργασίας και τους εργοδότες της Ν.Ζ.Π. και μάλιστα με το αυξημένο ποσό που καταβάλλεται για τις επιχειρήσεις με έδρα περιοχή η οποία χαρακτηρίζεται ως θύλακας ανεργίας.

2. Αναλαμβάνει, στα πλαίσια του άρθρου 15 του Ν. 2434/1996, τη δημιουργία Γραφείου Ενημέρωσης Εργοδοτών όπου σε συνεργασία με τους συναρμόδιους φορείς θα υπάρχει η δυνατότητα σφαιρικής ενημέρωσης των ενδιαφερομένων.

3. Καταρτίζει - επανακαταρτίζει εργαζόμενους της Ν.Ζ.Π., εφόσον αυτό προκύψει ως ανάγκη στα πλαίσια της ανασυγκρότησης των επιχειρήσεων του χώρου μετά από καταγραφή των αναγκών κατάρτισης - επανακατάρτισης. Το εκπαιδευτικό επίδομα αναλαμβάνει να το καταβάλει ο ΟΑΕΔ και θα ανέρχεται σε 1.000 δρχ. την ώρα. Η κατάρτιση θα διαρκεί μέχρι 6 μήνες και για 6 ώρες την ημέρα.

4. Επιχορηγεί ιδιωτικές επιχειρήσεις προκειμένου να υλοποιηθεί συνδυασμένο πρόγραμμα κατάρτισης - απασχόλησης για του άνεργους της Ν.Ζ.Π. Ο ΟΑΕΔ θα αναλάβει την κατάρτιση και την επιδότηση της επιχείρησης που θα προσλάβει τουλάχιστον το 1/3 των καταρτιζόμενων ανέργων. Το ύψος του εκπαιδευτικού επιδόματος είναι ίσο με της προηγούμενης παραγράφου, ενώ η επιχορήγηση του εργοδότη θα διαρκεί για διάστημα 2 ετών.

5. Επιχορηγεί εταιρίες αναδόχους μεγάλων τεχνικών έργων προκειμένου να υλοποιηθούν προγραμματα επαγγελματικής κατάρτισης ανέργων της ΝΖΠ οι οποίοι θα απασχοληθούν στην κατασκευή, επίβλεψη, συντήρηση και λειτουργία των μεγάλων τεχνικών έργων.

Το ΙΚΑ γνωστοποιεί τη στάση ανοχής για οφειλή που ξεπερνά τα 10 δισ. δρχ. από τις επιχειρήσεις της Ζώνης καθώς και για τους απασχολούμενους σε αυτή, ενώ διατίθεται να βοηθήσει στη σύνταξη του μητρώου εργοδοτών.

Για τα οικονομικά όμως δεν θα επιτρέψει κινήσεις που θα το βαρύνουν περισσότερο.

Για το ασφαλιστικό και συνταξιοδοτικό ο υφυπουργός Εργασίας τόνισε ότι θα εξεταστεί καθώς πρέπει να βρεθούν χρήματα από το σύνολο της κυβέρνησης καθώς το ΙΚΑ δεν μπορεί να αναλάβει όλο το κόστος.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ και ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας του Περιβάλλοντος Αθήνας με απόφαση της 9.4.1997 αποφάσισε την ανάθεση Εκπόνησης Μελέτης με τίτλο: "Εξυγίανση και Ανάπλαση της Ευρύτερης περιοχής της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος". Η προς εκπόνηση μελέτη θα ανατεθεί με τις διαδικασίες του Ν. 716/77 και θα ολοκληρωθεί σε δύο φάσεις, συνολικής διάρκειας οκτώ (4+4) μηνών.

Στόχος της μελέτης αποτελεί η εφαρμογή ενός πλαισίου δράσεων επιχειρηματικού και πολεοδομικού χαρακτήρα που θα αφορά την ανάπτυξη των επιχειρήσεων που ανήκουν στην περιοχή της μελέτης, ο τεχνολογικός, διοικητικός, οργανωτικός και επιχειρηματικός εκσυγχρονισμός

τους, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους και η κατά το δυνατόν αρμονική συνύπαρξη της συγκεκριμένης επαγγελματικής ζώνης με τον εν επαφή οικισμό του Περάματος.

Για το Βιοπα Σχιστού, συνολικής έκτασης 312 στρεμμάτων, οι διαδικασίες υλοποίησης σύμφωνα με το ΥΠΕΧΩΔΕ προχωρούν ικανοποιητικά ενώ θα ρυθμιστεί νομοθετικά σχετική πολεοδομική μελέτη και πράξη εφαρμογής για την περαιτέρω επιτάχυνση της υπόθεσης. Το κόστος του έργου έχει προϋπολογισμό 2,5 δισ. δρχ.

Από το ΥΠΕΧΩΔΕ προβλέπονται παρεμβάσεις και έργα στο Δήμο Περάματος όπως κατασκευή οδικού δικτύου, έργα υποδομής στην περιοχή αυθαιρέτων, αγωγός ομβρίων οδού Πελοποννήσου, μελέτη για ολοκληρωμένο Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (προϋπ. 12 εκ. δρχ.) και άλλα.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης τόνισε πως η μεταφορά του γερανού θα ολοκληρωθεί σε 2 μήνες ενώ πρέπει οι εφοπλιστές να πεισθούν να ανεγκύσουν πλοία στην Ελλάδα, κάτι που μπορεί να γίνει μόνο αν γίνει πιο αξιόπιστη η Ζώνη.

Σκληρή απάντηση δυσπιστίας προς το πρόγραμμα της κυβέρνησης για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, έδωσαν οι εκπρόσωποι των σωματείων της Ζώνης και ο δήμαρχος της πόλης κ. Γιάννης Πατισιλιάνος, χαρακτηρίζοντας το περιεχόμενό του "Χονδροκομμένα ψέμματα" σε κοινή τους συνέντευξη Τύπου στο Εργατικό Κέντρο Πειραιά στις 14 Μαΐου.

Ο κ. Ιορδάνης Πουντίδης πρόεδρος του Συνδικάτου Μετάλλου Πειραιά παρουσίασε τις αντιδράσεις των σωματείων της Ν/Ζώνης ως προς το κυβερνητικό πρόγραμμα.

Μετά από μελέτη του προγράμματος που έδωσε η κυβέρνηση τα σωματεία κατέληξαν πως κατά τη διάρκεια της πολύωρης παρουσίας τους στο Δήμο, οι υπουργοί και υφυπουργοί, επιδίωξαν να δικαιολογήσουν την αδράνεια της κυβέρνησης που πάνω από 2 χρόνια δεν έχει δώσει λύσεις στην κρίση που μαστίζει την περιοχή, στην παρατεταμένη ανεργία, στη συνεχή υπονόμευση της λειτουργίας και συρρίκνωσης της

Ν/Ζώνης.

Είναι απαράδεκτο για τα σωματεία να δικαιολογείται η κυβέρνηση λέγοντας πως η Ναυπηγοεπισκευαστική στο Πέραμα είναι χαμηλής αποδοτικότητας, υπάρχει αναξιοπιστία στο χρόνο παράδοσης των πλοίων, με πολύ υψηλό κόστος παραγωγής, για να μη προχωρήσει στην ανάπτυξη της.

Η απάντηση του προς την κυβέρνηση είναι πως "αν επιβιώνει η Ζώνη σήμερα παρά τους περιορισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης την εχθρική στάση των διοικήσεων του ΟΛΠ και την πολιτική εγκατάλειψης όλων των κυβερνήσεων, αυτό γίνεται κατορθωτό ακριβώς γιατί επισκευάζει πλοία σε χρόνους που δεν εξασφαλίζονται σε άλλα ναυπηγεία στη χώρα και σε άλλα κράτη, καθώς και την ποιότητα των εργασιών που εξασφαλίζεται παρά την έλλειψη υποδομής, από την τεχνική ικανότητα και την επαγγελματική ευσυνειδησία των χιλιάδων υποαπασχολούμενων της Ν/Ζώνης.

Επίσης σύμφωνα με τον κ. Πουντίδη η κυβέρνηση δεν δίνει σαφή λύση στα παρακάτω αιτήματα:

- Σαφή χρονοδιάγραμμα για την παραγωγική ανασυγκρότηση της Ν/Ζώνης, με τρόπο που να διευκολύνει την προσέλκυση πλοίων και αύξηση της απασχόλησης.

- Να εγκατασταθούν δεξαμενές στη Ν/Ζώνη ώστε να σπάσει αυτό το απόστημα (καθεστώς ομηρίας από τον Σκαρμαγκά και Ελευσίνα)! Να αποκτήσει δική της λειτουργική ανεξαρτησία!

- Να μειωθούν τα ένσημα για την τακτική επιδότηση των ανέργων στη Ν/Ζώνη από 125 που απαιτούνται τώρα σε 100 με βάσεις τις προτάσεις των σωματείων μας.

- Να μειωθεί το όριο ηλικίας συνταξιοδότησης κλιμακωτά, μέχρι τα 55 ανάλογα με τα ένσημα του κάθε συναδέλφου χωρίς καμία μείωση συντάξεως που δικαιούται.

- Να υπάρξει Πολιτική Στήριξης μέσω του Πιστωτικού - Τραπεζικού Συστήματος, για τις κατασκευές - επισκευές του πλοίου.

- Ολοκληρωμένη πολιτική παρέμβαση για την ανανέωση του Στόλου της Ακτοπλοΐας στη χώρα μας, στο Πέραμα.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ

Ο Δήμαρχος Περάματος κ. Γ. Πατσιλινάκος δήλωσε πως με ομόφωνη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, τα μέτρα που εξηγγείλε η κυβέρνηση κρίνονται ελλειπέστατα. "Τα ίδια πράγματα έχουν εξαγγελθεί 4 φορές χωρίς αποτέλεσμα".

Δίνουμε ιδιαίτερο βάρος στην επιδότηση των ανέργων, στην πρόωρη συνταξιοδότηση, στη λύση του θέματος του δεξαμενισμού που είναι απαραίτητο στοιχείο για να ολοκληρωθεί η παραγωγική διαδικασία στη ζώνη, στο Βιοτεχνικό Πάρκο Σχιστού. Βλέπουμε με θετικό μάτι αλλά και με κάποιο σκεπτικισμό τη μεταφορά της αρμοδιότητας της λειτουργίας της ζώνης από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, που μπορεί να έχει κάποια μεταβολή από το καθεστώς που είχαμε μέχρι τώρα από τον Ο.Λ.Π.. Όμως αυτό αν δεν στηριχθεί καλά, μπορεί να οδηγήσει και σε χειρότερες ακόμα καταστάσεις", τόνι-

σε ο κ. Πατσιλινάκος.

Ο Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων ΝΑΥΣΙ τόνισε πως οι εργαζόμενοι έχουν δώσει στην κυβέρνηση ολοκληρωμένη πρόταση για τη ζώνη και τα προβλήματά της.

Οι εκπρόσωποι των σωματείων και ο Δήμαρχος Περάματος ανακοίνωσαν πως θα συνεχίσουν τις κινητοποιήσεις τους προκειμένου να επιλύσουν τα προβλήματά τους.

Από το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά έγινε γνωστό πως μετά από σχετική ενημέρωση "το Επιμελητήριο πιστεύει ότι κατά την σύσκεψη ουδεμία ουσιαστική τοποθέτηση έγινε από μέρους του κυβερνητικού κλιμακίου, που να προάγει λύσεις για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ν/Ζ".

Πάντως σε σύγκλιση της επιτροπής για τη Ν/Ζ εκφράστηκαν κάποια θετικά σχόλια.

Ο κ. Ν. Λακιώτης πρόεδρος του Βιομηχανικού Τμήματος ΕΒΕ Πειραι-

ώς βρήκε κάποια θετικά σημεία (πάγωμα ΙΚΑ, μεταβίβαση αρμοδιοτήτων από ΟΛΠ σε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, έργα για τις περιοχές του Περάματος και του Σχιστού) όμως τόνισε πως πρέπει να γίνουν κι άλλες προτάσεις για μια καλύτερη λύση.

Ο κ. Γ. Βλάχος καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιά χαρακτήρισε θετική την ασχολία με το Πέραμα και το γεγονός ότι ήρθαν οι υπουργοί.

Ο κ. Χαρ. Ζαφειρόπουλος, αντινομάρχης, είπε πως για πρώτη φορά γίνεται ουσιαστική προσέγγιση αυτών των προβλημάτων. Δεν βρίσκονται λύσεις, όμως ανοίγονται δρόμοι για να βρεθούν.

Όλα τα μέλη της επιτροπής πάντως κατέληξαν ότι πρέπει να κρατούν σε εγρήγορση την κυβέρνηση με συνεχείς προτάσεις, καθημερινό αγώνα, παρεμβάσεις και πρωτοβουλίες.

Ο αγώνας για το Πέραμα συνεχίζεται.

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

Θερμά λόγια από την εταιρία Chios Breeze

Κύριο

Δημ. Ρήγα - Κωπτάκη

Ναυτικά Χρονικά

Αγαπητέ Δημήτρη,

Με μεγάλη χαρά και συγκίνηση έλαβα στα χέρια μου το αγαπημένο περιοδικό της Ελληνικής Ναυτιλίας, και θέλω να σε συγχαρώ, διότι μόνος σου αγωνίστηκες για την επανέκδοσή του. Είσαι άξιος συνεχιστής της παράδοσης που δημιούργησαν τα "Ναυτικά

Χρονικά" στον ναυτιλιακό τύπο.

Η έλλειψη των "Ναυτικών Χρονικών" έγινε αισθητή σε όλους μας και ελπίζουμε ότι μέσα από τις γραμμές του περιοδικού θα περνάει πάντα τις σωστές απόψεις, όπως μας συνήθισες, και θα συμβάλλεις στην διατήρηση της μεγάλης υπόθεσης της Ελληνικής Ποντοπόρου και Επιβατηγού ναυτιλίας, διότι σήμερα, περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη περίοδο, η ναυτιλία μας χρειάζεται ενίσχυση και στήριξη, κάτι που είμαι βέβαιος ότι θα δοθεί πλουσιοπάροχα από τα "Ναυτι-

κά Χρονικά".

Ελπίζω ότι θα μου δίνεις την ευκαιρία στον οποιοδήποτε χρόνο μου περισσεύει να χρησιμοποιώ τις φιλόξενες στήλες των "Ναυτικών Χρονικών" και να τα λέμε όπως παλιά, πάντα με γνώμονα το συμφέρον του Έλληνα ναυτικού, της Πλοιοκτησίας και της Πολιτείας.

Και πάλι θερμά συγχαρητήρια

Με εκτίμηση

Μιχ. Λάμπρος

Πειραιάς 26/6/97

Ο Κύριος Αριστομένης Καραγεώργης απαντά σε δημοσίευμα

Προς τα "Ναυτικά Χρονικά" Πειραιά

Κύριε διευθυντά,

Στο τελευταίο τεύχος του περιοδικού σας δημοσιεύεται επιστολή που αφορά το πρόσωπό μου και την εταιρία "Michail A.Karageorgis S.A." (MAK S.A.). Εις απάντησιν σημειώνω τα εξής:

1. Γιατί η επιστολή καλύπτεται ως προς τη δημοσιότητα των αποστολών της από ανωνυμία; Απορία που αφορά και τη φιλοξενία της ιδιότυπου αυτής ασυλίας από το περιοδικό σας.

2. Η MAK S.A και εγώ προσωπικά υπέστημεν πράγματι ένα βαρύτατο πλήγμα από την Bank Candal Vaudise (B.C.V.). Μας αφήρεσεν αιφνιδίως την διαχείρισήν των δανειοδοτηθέντων από αυτήν πλοίων μας και εστερέψε έτσι η μονη πηγή εσόδων της διαχειρήσεως. Και αυτό θα επιβεβαιωθεί δικαστικώς. Γιατί η υπόθεση ευρίσκεται ήδη στα χέρια της δικαιο-

σύνης.

3. Αποτέλεσμα του πλήγματος της B.C.V. υπήρξε η πραγματική αδυναμία να καταβληθούν οι αποδοχές του προσωπικού της MAK S.A. (πράγμα που ουδέποτε συνέβη στα 30 χρόνια της δραστηριότητάς της).

4. Κατά τα λοιπά, το περιεχόμενο της "επιστολής" που εδημοσιεύσατε περιέχει ψευδείς ισχυρισμούς και μάλιστα εν γνώσει της αναληθείας των, διότι:

α) Ειδικά εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος μου, ανεκοίνωσε στο προσωπικό της MAK SA την αντικειμενική αδυναμία καταβολής των αποδοχών του και της αιτίας της.

Εξηγήθηκε επί πλέον ότι θα γίνει κάθε ανθρωπίνως δυνατή προσπάθεια αντιμετώπισεως του προβλήματος. Και έγιναν πράγματι πολλές προσπάθειες που ατυχώς δεν καρποφόρησαν, τουλάχιστον μέχρι σήμερα.

β) Στο εξωτερικό δεν κατέφυγα όπως θέλουν οι ανωνυμογράφοι να

εμφανίσουν, αλλά όπως είναι γνωστό ταξιδεύω συχνά για τις δουλειές μου. Την τελευταία φορά επήγα και είμαι στο Λονδίνο, όχι για να συνεχίσω την επιχειρηματική μου δραστηριότητα στις ναυτιλιακές συναλλαγές, αλλά για να δώσω τη μάχη της διασώσεως της MAK SA, και να δρομολογήσω τον αγώνα που τελικά είμαι βέβαιος ότι θα με δικαιώσει.

γ) Η επικοινωνία μαζί μου υπάρχει πάντοτε και είναι δυνατή μέσω της γραμματείας της MAK SA και του ειδικά εξουσιοδοτημένου νομικού μου Συμβούλου.

5. Το προσωπικό του γραφείου της MAK S.A. έχει δηλώσει πράγματι επίσχεση εργασίας, έχει υπαχθεί στο Ταμείο Ανεργίας, καλύπτεται απολύτως από την εργατική νομοθεσία, ένας δε αριθμός υπαλλήλων έχει προσφύγει στη δικαιοσύνη για τις δεδουλευμένες αποδοχές, όπως έχει κάθε δικαίωμα. Η απορία που γεννάται είναι, γιατί ζητείται η "παρέμβαση"

του περιοδικού σας, εννοείται δημόσιος εξευτελισμός του εργοδότη.

6. Η εντοχή από διάφορες πλευρές της δυσφήμισής μου και της MAK SA είναι φανερό ότι θα συνεχισθεί, και σ' αυτήν την προσπάθεια θα χρησιμοποιηθούν και υπάλληλοι του γραφείου μου. Και για μεν τους τελευταίους λυπούμαι σαν πρώην εργοδότη τους, γιατί η πρώτη φροντίδα μου και για πολλές δεκαετίες, ήταν η καταβολή των αποδοχών τους (και αυτό το γνωρίζουν πολύ καλά). Για τους άλλους, όμως, ανοίγει ένας θλιβερός "Λογαριασμός" τον οποίον οπωσδήποτε θα πληρώσουν. Και μάλιστα πολύ γρήγορα και ακριβά.

7. Δύο λόγια τώρα για τα "N.X.". Θλίψη και πίκρα εδοκίμασα για το σχόλιο του περιοδικού, που ακολουθεί την ανώνυμη επιστολή και μάλιστα μέσα σε πλαίσιο! Με τα "N.X." με συνδέουν από μακρού πολλοί αγώνες για την Εμπορική Ναυτιλία. Δεν είμαι άγνωστος. Τουναντίον! Διερωτώμαι, όμως, ως εάν ήμουν ο

εντελώς στο περιοδικό άγνωστος επιχειρηματίας. Για ποιά "φυγή", κάνετε λόγο στο σχόλιο σας; Και τί θα πεί: "από μία πρόχειρη έρευνα των N.X." στους λόγους που ώθησαν τη διοίκηση της επιχειρήσεως κλπ, κλπ". Που τη βρήκατε τη "φυγή"; και από πότε η πρόχειρη έρευνα δημιουργεί για τη δημοσιογραφία άλλοθι, ως προς τις

στοιχειώδεις ευθύνες της, της αντικειμενικής ενημερώσεως;

Αυτά επί του παρόντος και με την παράκληση της δημοσιεύσεως της επιστολής μου, βεβαίως δε και με την επιφύλαξιν παντός δικαιώματός μου.

Πειραιάς, 7 Απριλίου 1997

A.M. Καραγεώργης

Σημ. Σύνταξης:

Ο φίλος Αριστομένης Καραγεώργης έχει δυστυχώς δίκαιο μόνο όσον αφορά τους κοινούς μας αγώνες για την προαγωγή της Ναυτιλίας, διότι, όσον αφορά την επιστολή διαμαρτυρίας του προσωπικού της εταιρίας του, που έμειναν απλήρωτοι, υπάρχουν στη διάθεση παντός ενδιαφερομένου οι υπογραφές των 21 αυτών ανθρώπων.

Όσον αφορά τη δικαστική του διαμάχη με την Τράπεζα Bangué Cantonale Vaudoise, το θέμα ουδόλως μας αφορά. Γνωρίζουμε όμως, σύμφωνα με δήλωσή που έχει υπογράψει ο κ. Καραγεώργης και βρίσκεται στο αρχείο μας, ότι ματαίωσε την προγραμματισμένη για της 28 Απριλίου δίκη ενώπιον του High Court του Λονδίνου, απεδέχθη οφειλή προς την προαναφερθείσα Τράπεζα, ύψους 10,25 εκατ. δολλαρίων, και ζήτησε εγγράφως συγγνώμη προς την Τράπεζα για τους ισχυρισμούς που είχε διατυπώσει στο παρελθόν για ανάρμοστη συμπεριφορά της Τράπεζας προς την εταιρία του.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:

VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O.BOX 70087
16610 GLYFADA
GREECE



Για την υστεροφημία ενός φίλου...



Από τον Δημήτρη Ρήγα - Κωττάκη

Πριν λίγες ημέρες, έλαβα από τον αγαπητό μου Μιχάλη Περατικό ένα σημείωμα, με την ένδειξη "να κάνω χρήση κατά την κρίση μου".

Το τρισέλιδο αυτό σημείωμα αναφέρει αρκετά στοιχεία, άλλα γνωστά και άλλα λιγότερο γνωστά στο ευρύ κοινό, αναφορικά με το ιστορικό απόκτησης των Ναυπηγείων Ελευσίνας, τις απατηλές διαβεβαιώσεις που δόθηκαν τότε στον Μιχάλη Περατικό για τις παραγωγικές δυνατότητες της μονάδας, την πραγματική οικονομική της θέση, τα εν ισχύ συμβόλαια και την πρόοδο των ήδη εκτελουμένων εργασιών, δηλαδή το υπόλοιπο λαβείν από τα κοντράτα.

Ακόμη, στο σημείωμά του αναφέρεται στους επίσημους και εγγυημένους από τις πωλήτριες κρατικές τράπεζες ισολογισμούς των Ναυπηγείων Ελευσίνας, στους οποίους στηρίχθηκε ο Όμιλος Περατικού κατά την εξα-

γορά των μετοχών το 1992, οι οποίοι σήμερα έχουν αποδειχθεί αναμφισβήτητα και δικαστικώς ως ψευδείς και απατηλοί.

Στο ίδιο σημείωμα γίνεται μνεία και στην σοβαρή προσπάθεια εξυγίανσης της επιχείρησης, βάσει ενός επενδυτικού προγράμματος ύψους 11,5 δισεκ. δραχμών που παρουσίασε η νέα, υπό τον Κωστή Περατικό διοίκηση των ναυπηγείων τον χειμώνα του 1994. Πρέπει να υπογραμμισθεί, ότι το πρόγραμμα αυτό που προέβλεπε χρηματοδότηση ύψους 3,4 δισεκ. από τους Περατικούς, 2,3 δισεκ. δάνεια από τράπεζες και 5,7 δισεκ. χρηματοδότηση από εθνικούς πόρους, είχε εγκριθεί από το υπουργείο Βιομηχανίας και από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες μετά από ενδελεχή έλεγχο το ενέκριναν επίσημα τον Φεβρουάριο του 1995 (σχετικό το με αριθμ. 1822/20-2-95 έγγραφο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς την Ελληνική κυβέρνηση).

Αναλογιζόμενος τον τραγικό πόνο του πατέρα για τον τόσο αδόκητο και αποτρόπαιο χαμό του γιου του, ο γράφων, αναρωτιέται εάν, ο Μιχάλης Περατικός θυμάται την σύντομη στοιχομυθία που διαμοιφθηκε μεταξύ μας στην αίθουσα του διοικητικού συμβουλίου της Εμπορικής Τράπεζας, όταν τότε, είχα κληθεί σαν δημοσιογράφος για την ανακοίνωση του διοικητή Σήφη Γλυναδάκη περί ιδιωτικοποίησης της Ελευσίνας.

Ρώτησα τότε τον Κ. Περατικό:

"Κύριε Μιχάλη, έχετε σκεφθεί σοβαρά σε τί ιστορία πάτε να μπλέξετε"; Και εκείνος μου απάντησε "Με πίεσε ο πρόεδρος, Δημήτρη μου". (εννούσε τον τότε Πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Μητσotάκη).

Ο γράφων είχε την ατυχία να ανακατεφθεί σε νεαρή ηλικία σε συγγενική ναυπηγοεπισκευαστική επιχείρηση στην Ελλάδα, και έτσι γνώρισε από πρώτο χέρι την αναξιοπιστία και την αναποφασιστικότητα των "οργάνων" του Δημοσίου, τα οποία δεν αλλάζουν την χρονοβόρα, γραφειοκρατική και αναβλητική τους συμπεριφορά, ανεξάρτητα αν κυβερνά ο Καραμανλής, ο Παπανδρέου ή ο Σημίτης. Γι' αυτό είναι πεπεισμένος ότι οι Περατικοί δεν άντεξαν άλλο και αναγκάστηκαν να θέσουν τα Ναυπηγεία Ελευσίνας σε ειδική εκκαθάριση εν λειτουργία.

Πόσο κρίμα είναι όμως, αυτή η σύντομη και ας μου επιτραπεί αμελέτητη ανάμειξή τους στην ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, να στοιχίσει, εκτός των άλλων, τη ζωή του φίλου Κωστή!

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.: 4296051-3, FAX: 4296415,
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 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

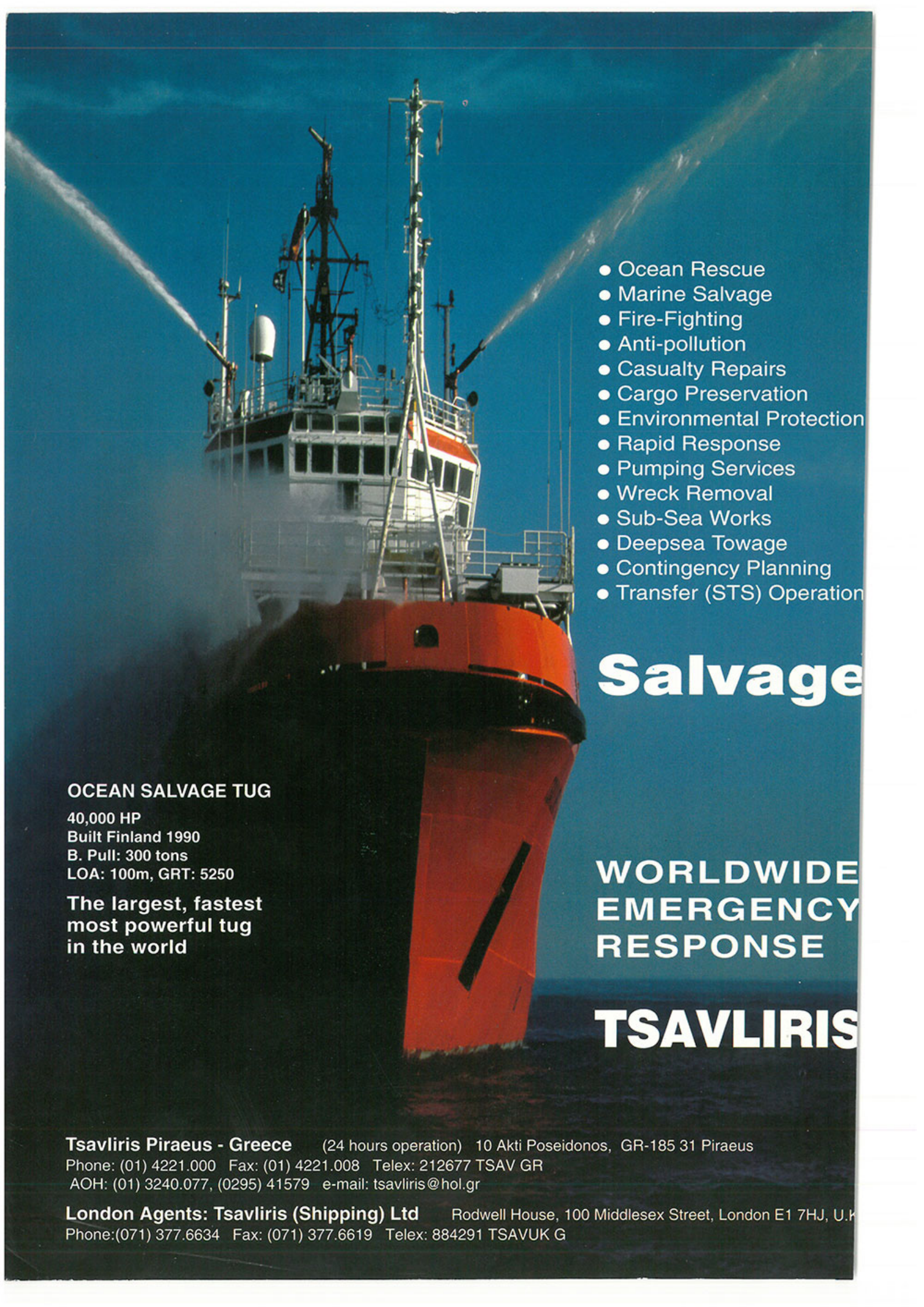
FOR COST EFFECTIVE
CREWING C.M.I. INC.
CREW & SHIP
MANAGEMENT

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

- 
- Ocean Rescue
 - Marine Salvage
 - Fire-Fighting
 - Anti-pollution
 - Casualty Repairs
 - Cargo Preservation
 - Environmental Protection
 - Rapid Response
 - Pumping Services
 - Wreck Removal
 - Sub-Sea Works
 - Deepsea Towage
 - Contingency Planning
 - Transfer (STS) Operation

Salvage

OCEAN SALVAGE TUG

40,000 HP
Built Finland 1990
B. Pull: 300 tons
LOA: 100m, GRT: 5250

The largest, fastest
most powerful tug
in the world

WORLDWIDE EMERGENCY RESPONSE

TSAVLIRIS

Tsavliris Piraeus - Greece (24 hours operation) 10 Akti Poseidonos, GR-185 31 Piraeus
Phone: (01) 4221.000 Fax: (01) 4221.008 Telex: 212677 TSAV GR
AOH: (01) 3240.077, (0295) 41579 e-mail: tsavliris@hol.gr

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