

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Ιουλίου 1997

Αρ. Φύλλου 1420/1779

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Γιατί να ενταχθεί
στο ελληνικό νηολόγιο;



Ανεπαρκή τα μέτρα του Υ.Ε.Ν

Μόνο 700 ποντοπόρα πλοία
χωρητικότητας 46,7 εκατ. τόννων
πλέον υπό την κυανόλευκο

65 ΧΡΟΝΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

INCORPORATING
The Monitor



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 42.22.880-5
FAX: 42.22.891
TELEX: 21.2371 - 21.2152 - 21.2618
21.3247 - 21.2387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

TRANSOIL

SHIPMANAGERS S.A.

TRANSOIL



**ISO/ISM
CERTIFIED
COMPANY
SINCE
NOVEMBER
1996**

**KRONOU 24, 16671 VOULIAGMENI
ATHENS - GREECE**

TEL: 01-9670571-3, 9697788 (ISDN Line)

FAX: 01-9670175

TELEX: 224644 TOIL GR

Cable Addr: TRANSFLEET

E-mail: transoil@otenet.gr

Cover Story

Ανεπαρκή τα μέτρα του YEN για τον επαναπατρισμό πλοίων **5**

The Monitor

A monthly glimpse in major international maritime developments **9**

Ναυτιλίας... παραλειπόμενα

Γράφουν οι Διόσκουροι **32**

Ναυτιλία και Οικονομία **36**

Νομικά Θέματα **43**

Αγοραπωλησίες πλοίων



Το εικονιζόμενο στο εξώφυλλο double-hull Suertmax τάνκερ "Sea Star" είναι χωρητικότητας 148,435 τόν.d.w. και ναυπηγήθηκε το 1996 από την ιαπωνική Mitsui Engineering and Shipbuilding για τον Όμιλο Κώστα Μ. Λεμού.

Από τον Γιώργο Μακρή της Overseas Agency **44**

Από την ιστορία & την παράδοση

Πριν από 43 χρόνια οι τέσσερις
«Βασίλισσες» του Ατλαντικού..... **46**

Επισημάνσεις του Μήνα

Πειραιάς '97 **48**

Ναυτιλιακές Ειδήσεις **49**

Η Ναυλαγορά **62**

Στατιστικές & Ερευνες

Μόνο 700 τα ποντοπόρα πλοία που πλέουν
υπό την κυανόλευκο **64**

Οι αναγνώστες... αρθρογραφούν ISM Code - A positive force

By Emmanuel Papalexis **79**

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Ιούλιος - Αύγουστος 1997

Αρ. Φύλλον 1420/1179

ΙΑΡΥΤΗΣ: Δημήτριος Ν. Κωττάκης

Σύμβουλος έκδοσης & υπεύθυνος σύμφωνα με το νόμο περί
Τύπου:

Δημήτριος Ρήγας-Κωττάκης

Ναυτιλιακός συντάκτης: Λεωνίδα Κονδύλης

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

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



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

LAVINIA corp.

OPERATORS AND MANAGERS OF REEFER VESSELS

FLEET SERVICES LTD
FLAT 11
43, LOWNDES 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
SUFLNORSA 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



ΥΕΝ Στ. Σουμάκης

ΑΝΕΠΑΡΚΗ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΤΟΥ ΥΕΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟ ΠΛΟΙΩΝ

Γράφει ο Δημ. Ρήγας-Κωπτάκης

“Ωδινεν όρος και έτεκεν μήν” - αυτό είναι, δυστυχώς, το πρώτο συμπέρασμα που προκύπτει από τις αντιδράσεις του εφοπλισμού στις ρυθμίσεις για την ποντοπόρο ναυτιλία, και πιο συγκεκριμένα για την στελέχωση των πλοίων με ελληνική σημαία που τελικά - και μετά 7μηνη κυοφορία - ανακοίνωσε στις αρχές Ιουλίου ο υπουργός Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης.

Σε σχετική ανακοίνωσή της, αναφορικά με τις εξαγγελίες του Υπουργού, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών τόνισε τα εξής:

“Τα μέτρα που ανακοινώθηκαν από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκη μετά από μεγάλη καθυστέρηση, αν και εκφράζουν, εκ πρώτης όψεως, βούληση προς τη κατεύθυνση της ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, απέχουν πολύ από τα ανάλογα μέτρα που διαμόρφωσαν ήδη μιά θαρραλέα και δραστική πολιτική εταιρών μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και σε άλλες ναυτιλιακές χώρες που ενδιαφέρονται για τη διατήρηση της ναυτιλίας τους.

Ως εκ τούτου, ο βαθμός της αποτελεσματικότητας των μέτρων αυτών θα κριθεί από την απήχηση που θα έχουν σε κάθε εφοπλιστική επιχείρηση, η οποία αντιμετωπίζει σήμερα τον σκληρό διεθνή ανταγωνισμό.

Η Ε.Ε.Ε., σημειώνει με την ευκαιρία ότι η διαρροή από το εθνικό υπολόγιο έχει φθάσει σε επικίνδυνο σημείο και επιπροσθέτως ότι η απουσία εγγραφών νέων πλοίων, δικαιολογεί την ανησυχία για το ενδεχόμενο η ελληνική σημαία να παύσει γρήγορα να καλύπτει τον πρώτο στόλο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και την τρίτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη, με όλα τα αρνητικά επακόλουθα και κυρίως την απώλεια θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.”

Τα “Ν.Χ.” θα σταθούν περισσότερο στο σχόλιο που τους έκαμε κορυφαίος ναυτιλιακός παράγοντας, ο οποίος χαρακτηριστικά είπε:

“Αν ξεχάσουμε την ανταγωνιστικότητα!!, οι προθέσεις του κ. Σουμάκη είναι θετικές, τόσο για τον εφοπλισμό που ταξιδεύει ήδη κάτω από την ελληνική σημαία, όσο και για τους Έλληνες ναυτικούς”.

Το οποίο, μεθερμηνευόμενο σημαίνει ότι, για τα πλοία που βρίσκονται σήμερα για διάφορους λόγους και επιλογές των διαχειριστών τους υπό ελληνική σημαία, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις θα απαλύνουν κάπως το κόστος λειτουργίας και, μπορεί να ισχυρισθεί κανείς ότι, εφόσον περιληφθούν στην εγκριτική πράξη, θα διευκολύνουν στην καθημερινή ενασχόληση με το ταξίδεμα των πλοίων.

Το ερώτημα όμως που τίθεται και προς την Πολιτεία και τη ναυτεργασία είναι: Θέλουμε να διατηρήσουμε απλώς αυτά τα 350-400 ποντοπόρα πλοία στην σημαία μας ή ο στόχος των μέτρων έπρεπε να είναι να προσελκύσουμε τα άλλα 2000 και πλέον ελληνόκτητα και προπαντός τα νεοαγοραζόμενα πιο σύγχρονα πλοία; Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι από τα 160 πλοία που αγόρασαν Έλληνες στους έξι πρώτους μήνες του 1997, μόνο δύο ή τρία εγγράφηκαν στο εθνικό υπολόγιο!

Όπως σχολιάσαμε και στο προηγούμενο τεύχος του “Ν.Χ.”, χωρίς ρήξεις και γενναίες αποφάσεις, δεν θα επιτευχθεί ο ουσιαστικός επαναπατρισμός ποντοπόρων πλοίων, απλούστατα διότι οι διαχειριστές τους έμαθαν πλέον να τα κινούν φθηνότερα και με ασφάλεια κάτω από την σκέπη άλλων ελκυστικότερων σημαίων.

Και κάτι ακόμη, ας πψουν πιά οι διάφοροι ειδικοί... και μή, να αποκαλούν τις ξένες σημαίες: υπολόγια ευκαιρίας.

Δεν υπάρχουν πλέον σημαίες ευκαιρίες... όπως η εφοπλιστική επιχείρηση με τους χίλιους μύριους κανονισμούς και ελέγχους δεν μπορεί να βοηθεί πλέον ως ευκαιριακή ενασχόλησης.

Γιαυτό, εάν θέλουμε να έχουμε μεγάλη Ναυτιλία της Σημαίας, ας αρθούμε στο ύψος των περιστάσεων και ας πάρουμε γενναία μέτρα, όπως έκαναν ήδη άλλοι Ευρωπαίοι που βλέπουν το μακροπρόθεσμο συμφέρον της πατρίδας τους.

Ας δούμε όμως αναλυτικότερα, τις ρυθμίσεις που εξήγγειλε ο κ. Σουμάκης για την στελέχωση των πλοίων, για την ασφάλιση των ναυτικών, τη ναυτική εκπαίδευση και τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.

Α. ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

1.α. Φορτηγά - Δεξαμενόπλοια πλοία από 3.000 μέχρι 20.000 κοκ., εκ της οργανικής συνθέσεως τουλάχιστον πέντε (5) αξιωματικοί, περιλαμβανομένου και του Πλοιάρχου και τρία (3) μέλη κατώτερου πληρώματος θα είναι Έλληνες ναυτικοί αντιστοίχων ειδικοτήτων. Εκ των μελών του κατώτερου πληρώματος δύο (2) θα ανήκουν στο Προσωπικό Καταστρώματος και ένα (1) στο Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών με πτυχίο Θαλαμηπόλου ή Μαγείρου ανάλογα με τη θέση ναυτολόγησης.

β. Φορτηγά - Δεξαμενόπλοια πλοία από 20.001 μέχρι 45.000 κοκ., εκ της οργανικής συνθέσεως έξι (6) Αξιωματικοί, περιλαμβανομένου και του Πλοιάρχου και τρία (3) μέλη κατώτερου πληρώματος θα είναι Έλληνες ναυτικοί αντιστοίχων ειδικοτήτων. Εκ των μελών του κατώτερου πληρώματος δύο (2) θα ανήκουν στο Προσωπικό Καταστρώματος και ένα (1) στο Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών με πτυχίο Θαλαμηπόλου ή Μαγείρου ανάλογα με τη θέση ναυτολόγησης.

γ. Φορτηγά - Δεξαμενόπλοια πλοία από 45.001 μέχρι 100.000 κοκ., εκ της οργανικής συνθέσεως έξι (6) Αξιωματικοί, περιλαμβανομένου και του Πλοιάρχου και τέσσερα (4) μέλη κατώτερου πληρώματος θα είναι Έλληνες ναυτικοί αντιστοίχων ειδικοτήτων. Εκ των μελών του κατώτερου πληρώματος τρία (3) θα ανήκουν στο Προσωπικό Καταστρώματος και ένα (1) στο Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών με πτυχίο Θαλαμηπόλου ή Μαγείρου ανάλογα με τη θέση ναυτολόγησης.

δ. Φορτηγά - Δεξαμενόπλοια πλοία από 100.001 κοκ. και άνω, εκ της οργανικής συνθέσεως επτά (7) Αξιωματικοί, περιλαμβανομένου και του Πλοιάρχου και τέσσερα (4) μέλη κατώτερου πληρώματος θα είναι Έλληνες ναυτικοί αντιστοίχων ειδικοτήτων. Εκ των μελών του κατώτερου πληρώματος τρία (3) θα ανήκουν στο Προσωπικό Καταστρώματος και ένα (1) στο Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών με πτυχίο Θαλαμηπόλου ή Μαγείρου ανάλογα με τη θέση ναυτολόγησης.

2. Τις πιο πάνω θέσεις **δεν μπορεί να καταλαμβάνουν** Δόκιμοι, Αξιωματικοί ή σπουδαστές ΑΔΣΕΝ.

3. Επιπρόσθετα, σε κάθε ποντοπόρο πλοίο (φ/γ ή δ/ξ) θα ναυτολογείται ένας τουλάχιστον δόκιμος ΑΔΣΕΝ (πλοίαρχος ή μηχανικός) εφόσον προσφέρονται. Επισημαίνεται ότι η θέση των σπουδαστών ΑΔΣΕΝ οι οποίοι πραγματοποιούν την πρακτική τους άσκηση στο πλοίο θα **επικορηνείται για πρώτη φορά από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης, το οποίο χρηματοδοτείται σε ποσοστό 75% από Κοινοτικούς πόρους** (μέχρι σήμερα εκαλύπτετο από τους Έλληνες εφοπλιστές).

4. Σε περίπτωση μη προσφοράς Ελλήνων ναυτικών, ο προβλεπόμενος κατά περίπτωση αριθμός ναυτικών της παρ. 1 θα καλύπτεται με Έλληνες ναυτικούς άλλων ειδικοτήτων που προβλέπονται από την οργανική σύνθεση του πλοίου.

Συνοπτική παρουσίαση πρότασης στελέχωσης πλοίων

α/α	Κόροι	Ναυτικοί Αξιωμ/κοί	Κατώτερο προσωπικό
1	3.000 - 25.000	5	3
2	20.000 - 45.000	6	3
3	45.000 - 100.000	6	4
4	100.000 και άνω	7	4

Β. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

1. Στις περιπτώσεις στελέχωσης που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο Α θα καταβάλλονται στο NAT ασφαλιστικές εισφορές (εργοδότη - ναυτικού) μόνο για τους Έλληνες ναυτικούς που είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο.

2. Η μη τήρηση των νέων ρυθμίσεων, όσον αφορά τη στελέχωση με Έλληνες ναυτικούς, συνεπάγεται την καταβολή όλων των προβλεπομένων ασφαλιστικών εισφορών (εργοδότη - ναυτικού) στο NAT για το σύνολο της οργανικής σύνθεσης.

Γ. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

1. Μητρώο Ναυτικών

Είναι γνωστό ότι η ύπαρξη μητρώου Ναυτικών αποτελεί αφ' ενός προϋπόθεση για οποιοδήποτε σχεδιασμό εκ μέρους του ΥΕΝ και αφετέρου δίνει τη δυνατότητα να περιγραφεί με σαφήνεια τι σημαίνει επαγγελματίας ναυτικός.

Μέχρι σήμερα δεν είχε γίνει καμμία προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή, με αποτέλεσμα να έχουμε μια σειρά αρνητικών επιπτώσεων στη ναυτιλία (όπως προγραμματισμός, απασχόληση).

Τους τελευταίους μήνες, γίνεται μια ουσιαστική και λεπτομερής ανάλυση, με τη βοήθεια και των υπολογιστικών συστημάτων, με στόχο να πετύχουμε την πλήρη καταγραφή όλων των ατομικών στοιχείων των εργαζομένων στα πλοία ναυτικών, έτσι ώστε να έχουμε την πραγματική εικόνα των εργαζομένων στην ελληνική ναυτιλία. Αυτό θα αποτελέσει και την βασική προϋπόθεση για την, επιτέλους, ύπαρξη μητρώου ναυτικών.

Με την μέχρι σήμερα ακολουθούμενη πολιτική, η έκδοση των ναυτικών φυλλαδίων ήταν μια απλή διαδικασία χωρίς ιδιαίτερες προϋποθέσεις (όπως γραμματικές γνώσεις, περιορισμός στην ηλικία κ.λ.π.), όπως επίσης και η επανέκδοση, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται αρνητικά η δυνατότητα εξεύρεσης εργασίας του πραγματικά επαγγελματία ναυτικού (για το θέμα αυτό θα υπάρξει συνεννόηση με την ΠΙΝΟ).

2. ΓΕΝΕ

Είναι γνωστή η αδυναμία του ΓΕΝΕ να ανταποκριθεί στην πραγματική αποστολή του, που είναι η προώθηση για ναυτολόγηση των ναυτικών μας σε σχέση με τις υπάρχουσες θέσεις εργασίας. Με την ολοκλήρωση του Μητρώου Ναυτικών θα ληφθούν, σε συνεργασία με τους κοινωνικούς

εταίρους, τα κατάλληλα μέτρα αναδιοργάνωσής τους, ούτως ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικότερα επ' ωφελεία των Ελλήνων ναυτικών και των ελληνικών πλοίων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, πολλές προτάσεις που έχουν κατατεθεί από πλευράς ΠΝΟ εκτιμούμε ότι μπορούν να συμβάλλουν ουσιαστικά στη βελτίωση της λειτουργίας του ΓΕΝΕ.

Είναι ξεκάθαρο ότι όλες οι παρενέργειες που παρατηρούνται στο χώρο της ναυτικής εργασίας, όπως μεσιτεία κ.λ.π., μπορούν να αντιμετωπιστούν από ένα σύγχρονο ΓΕΝΕ που πυρήνας του θα είναι το σύγχρονο μητρώο ναυτικών.

3. Επίδομα ανεργίας

Επίσης ικανοποιείται ένα χρόνιο αίτημα της ΠΝΟ όσον αφορά το ύψος του επιδόματος ανεργίας των ναυτικών. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας πέτυχε το διπλάσιό του ύψους του επιδόματος και την επιμήκυνση του χρόνου καταβολής του.

Δ. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Σήμερα η αξιοπιστία και η ανταγωνιστικότητα του Ελλήνα ναυτικού κρίνεται από το επίπεδο εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσής του.

Για το σκοπό αυτό το ΥΕΝ, ως αρμόδιος φορέας οργάν-

ωσης της Ναυτικής Εκπαίδευσης έχει ξεκινήσει, σε συνεργασία με τις ναυτεργατικές ενώσεις και την εργοδοσία, την αναμόρφωση του Νομικού Πλαισίου που διέπει την Ναυτική Εκπαίδευση και τη διαδικασία αναβάθμισης της παρεχομένης εκπαίδευσης στους σπουδαστές των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΣΔΕΝ - ΔΛΕΝ - ΚΕΣΕΝ), ώστε το παραγόμενο ναυτεργατικό δυναμικό να ανταποκρίνεται πλήρως στις σύγχρονες εξελίξεις και τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW, όπως αυτή τροποποιήθηκε το 1995.

Για την υλοποίηση των παραπάνω διαμορφώνεται σχέδιο νόμου για τα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης, το οποίο εκτιμάται ότι θα είναι έτοιμο τον Σεπτέμβριο.

Ε. ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ & ΕΤΑΙΡΙΩΝ (I.S.M. CODE)

Το ΥΕΝ στα πλαίσια υποστήριξης του ελληνικού πλοίου και ενίσχυσης της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης έχει σχεδιάσει και εφαρμόσει ένα πρόγραμμα αναβαθμισμένης λειτουργίας της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων ιδιαίτερα στον Τομέα Ελέγχου και Πιστοποίησης πλοίων και εταιριών σύμφωνα με το I.S.M. Code.

Ηδη προωθείται το σχέδιο συμφωνίας αναγνώρισης Οργανισμών (Νηογνώμων) για έλεγχο και πιστοποίηση πλοίων και εταιριών, σύμφωνα με τον κώδικα αυτό.

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



OMILOS' RESTAURANT PIANO BAR ROOF GARDEN
CATERING IN & OUT
ΔΕΞΙΩΣΕΙΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ
ΤΗΛ. 8960741 - 8963539 FAX. 9670363





Athenian Group of Companies

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

The Monitor

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

Legal terrorism...

Attempts to free the Greek tanker "Nissos Amorgos" from detention in Venezuela have now been blocked by the harbour master in Punto Fijo, under whose jurisdiction the vessel falls, although both the courts of Caracas and Cabimas have lifted both civil and criminal charges against the ship.

Intensive lobbying in recent months, has prompted the Venezuelan attorney general to agree, through a Caracas court, to release the 89,427 dwt vessel, following a claim by the Venezuelan authorities for \$46m to cover pollution caused when the "Nissos Amorgos" went aground in the Maracaibo channel in late February, spilling 6,000 - 7,000 tonnes of oil.

The Caracas court order was followed by one from the local court in Cabimas.

However, the harbour master at Punto Fijo has refused to release the vessel following a further legal claim filed in Caracas on behalf of the fishermen's union Fetrapesca.

Fetrapesca's claim for \$292,5m, including \$32,5m to cover legal costs, has been described as "totally spurious" and "unacceptable" by maritime sources.

Venezuela's general prosecutor Ivan Dario Badell, was quoted recently as saying that the judicial system in Venezuela requires a major overhaul to eliminate "legal terrorism", where criminal proceedings are begun and arrests made without sufficient proof or evidence of guilt.

The case of the Greek tanker "Nissos Amorgos", now detained for almost five months, is we believe the most outrageous example of aforementioned legal terrorism...

Compulsory Insurance!

"Compulsory insurance", or the provision of financial security, has taken center stage of late in IMO and shipping industry discussions. The issue was initially raised by the U.K., because they faced massive bills caused by uninsured Russian factory ships - Klondykers. Since then the matter has been progressed to the point where compulsory insurance for third party liability is the likely subject of another international convention. Is the industry once again indulging in unnecessary duplication!

There are at present four international conventions dealing with liability for damage caused by ships to third parties. There are also two conventions under current consideration. These conventions provide against almost every situation where a shipowner or operator may be liable to third parties for damages related to the operation of a vessel. While there is always the possibility of establishing a new generic scheme to embrace what is already covered by these conventions, we must ask the basic question - why?



Marine Ministry takes insufficient measures for Greek flag competitiveness

(PIRAEUS) - Following a long period of talks and a considerable loss of time, Greek minister of Merchant Marine announced on July 2, changes in the crew composition on Greek ships.

Minister Stavros Soumakis, confirmed that from now on ocean - going vessels registered under the Greek flag must be manned by five up to seven Greek officers and by three or four lower crew members, depending on the vessels tonnage.

Soumakis announcement does not fully satisfy the demands of the Union of Greek Shipowners, who had asked for a liberalisation along the lines followed by the UK or Holland. In these countries, only a ship's captain must originate from the same country a ship is registered in.

Greek shipowners have long pointed to the fact that highly - paid Greek seamen drove ship operating costs high and that this has hurt the competitiveness of ships flying the Greek flag. In the meantime, many have chosen to switch to flags of convenience, and register ships in countries such as Panama, Liberia, or Malta; which impose no limits on crew composition.

Shipowners have warned that the diminution of the number of ships under the Greek flag would not only be a loss for Greece's prestige, but would also hurt its

position in international bodies such as the International Maritime Organisation.

In response to the measures adopted by the Marine Minister, the UGS circulated a laconic statement, pointing out that it is up to every Greek shipoperator to judge their effectiveness, with the needs and capacities of his company.

A spokesman for the Panhellenic Seamen's Union (PNO) said that they would study the proposal to judge whether they mean loss of jobs.

PNO has so far opposed such changes, claiming that some 6000 jobs are in jeopardy.

Up to now, Greek merchant ships' officers and at least 50 percent of lower - ranking crew members had to be Greek, and the government has opposed the option of subsidising Greek crew's jobs, as Germany has done for its merchant fleet, saying the option would burden the budget too much.

Soumakis also announced the creation of a seamen's register, to prevent illegal employment, and changes in the seamen's pension fund (NAT).

NAT has long been burdened by the inclusion of several thousand people who were not seamen and who had not paid contributions to the fund, but who were given pensions for purely electoral purposes.

United Software Distributors launched at Nor - Shipping 97

(OSLO) - Five international chart distributors, together with a marine software company, have formed a strategic alliance which will allow them to provide the international maritime community with electronic charts and related software when and where needed anywhere in the world. The five chart agents currently supply a significant part of the paper chart requirements of the world's merchant fleet.

Under the name United Software Distributors (USD), the six companies will not only supply and provide updates for electronic charts, but also the Microplot software from Sea Information Systems (SIS) that will display and add a multitude of features to electronic charts. Currently there are over 400 permanent installations of this program; moreover 300 rigmove and other offshore - related operations have been carried out with the system. USD believes time has shown Microplot to be an extremely good and user - friendly product whose popularity justifies the five companies endorsement of the product to their customers. Consequently, the six USD companies are now able to provide their customers with state of the art navigation systems under extremely competitive terms.

The six companies involved are:

- Thomas Gunn Navigation Services, Aberdeen, UK.
- Maryland Nautical Sales Inc, Baltimore, US.
- Motion Smith, Singapore.
- Navicharts AS, Skytta, Oslo, Norway.
- Safe Navigation Inc, Long Beach, US.
- Sea Information Systems, Aberdeen, UK.

Festival in unique agreement with Chantiers de l'Atlantique for large new cruiseship.

(PIRAEUS) - Festival Shipping, the Piraeus - based cruise operator has finalised a unique agreement to take delivery of a new cruise vessel to be built at the Chantiers de l'Atlantique shipyard in St. Nazaire, France. The vessel, which will have 600 cabins, is scheduled for delivery in the third quarter of 1999 - in time for Festival's special Millennium Cruise to celebrate the dawn of the new century.

Festival and Chantiers de l'Atlantique have appointed the leading design firm of A&M Katzourakis as the interior designers of the 47,900 - tonne ship. Among numerous up to date facilities for passengers, the new ship will offer three restaurants, two swimming pools, five lounges and bars, a fitness and beauty centre, a grand show theatre, discotheque, casino, children's and teenagers facilities as well as many other Festival amenities.

On its delivery to Festival it is likely to be the only cruise ship of its size sailing under the French flag. Festival plans to operate her primarily on cruises in the Mediterranean and other European destinations, along with its other three vessels the Azur, Bolero and Flamenco.

Charles M. Bauccio, vice chairman, marketing and finance, said on the cruise line's behalf, "Our new ship will be a ship for everyone, consistent with Festival's reputation for affordable cruising combined with excellent service. She will also be the first brand new ship purpose - designed to cater for the fast developing popular cruising market across Europe".

Theodore Kontes, vice chairman, marine and technical operations, said "As a company we are not interested in mega - ships and I am pleased that together with Chantiers de l'Atlantique we have developed a vessel which will offer

an intimate cruise experience, with accommodation of humane proportions and first - rate leisure facilities".

Size - wise, the new cruise liner will also be particularly well suited to call at many of the charming smaller ports in the Mediterranean, a region where Festival already offers one of the widest selections of itineraries on any cruise line.

With a double occupancy capacity of 1,200 passengers, the new vessel will increase the capacity of the Festival fleet by about 35%. "This will bring the company close to the position it wants to occupy in the cruise vacation market by the end of this century, but we would like to purchase at least one more vessel before then", Kontes said.

For Chantiers de l'Atlantique, the agreement marks the continuation of the shipyard's reputation for building superb cruise ships for the international market, as one of the top handful of shipyards in the field.

Festival is one of the most rapidly growing independent cruise operators in Europe and was the first cruise line launched specifically to cater for the requirements of Europeans. It currently has its own network of sales offices throughout the continent and has already carried well over 125,000 passengers. In 1994/5, Festival became the first cruise line worldwide certified as complying with both ISO 9002 quality standards and the International Safety Management code (ISM).

In addition Festival has recently embarked in a significant expansion of its passenger and hotel operations department, by appointing two key executives in its managerial team, namely Chrissie Palassis and Panos Sotiriou.

Ms Palassis holds a Bachelor of Economics degree from the University of Western Australia, where she majored in



The "Southern Cross" to be delivered to Festival later this year.

The Monitor

industrial relations and business management. From 1981 to 1995 she worked for Royal Cruise Line, entering the company as financial controller and later becoming director of the passenger department.

Mr Sotiriou has a Bachelor of Arts degree in business administration from La Verne College, California and a Master's degree in international studies from the University of Southampton in the UK. He has served in senior positions with cruise lines, including Royal Cruise Line in the passenger department and with Dolphin / Majesty Cruise

Line as vice president (Operations). In his career he also ran for some time a Hong Kong - based consultancy firm.

Commenting on Festival's management expansion, Giorgos Zorzos, managing director, said "We are very lucky to have with us two people of the calibre of Chrissie Palassis and Panos Sotiriou for the expansion of the company's efforts in this important area. Their combined flair and concern for the passenger can only add polish to Festival's reputation as a cruise line which offers real service and value for money".

A new safety initiative from the West of England and Videotel

(LONDON) - A new safety package consisting of a practical workbook and educational video has been launched to address the important Chapter VI, Section A - VI/1 "Familiarization Training" requirements of the new STCW Code.

This shipboard safety initiative is the result of on-going co-operation between Videotel Marine, the international provider of safety training videos, and the West of England P&I Club. They both identified a need for a simple but comprehensive way for shipowners to familiarize personnel joining vessels, on safety matters and safe practices, together with a way of proving that this training had been carried out satisfactorily.

As a result the new 20-minute package, which was shot on board vessels of West of England members, guides the viewer through many elementary safety routines, signs and alarm signals using a mix of action film, clear graphics and instructive commentary. The accompanying work book poses questions for the trainee to answer after watching the video to ensure full understanding. A sample "Verification Form" is also included to provide the trainer and the shipowner with proof of satisfactory familiarization before the trainee in assigned shipboard duties.

Speaking about the safety package, Capt. Roger Cabbage, of Safman, whose company co-operated in the production of the video, comments, "This video package goes just that one stage further than simple training and familiarization, in that it also tests the persons employed or engaged on a sea-going vessel and gives a permanent record to show that owners and on board trainers have complied with international regulations. It will be a great help to all shipowners and operators".

Seatrade Awards scheme celebrates 10th anniversary

(LONDON) - As the Seatrade Awards scheme enters its tenth year, so the search is on to find the names who will join the roll of honour in 1998.

Launched in 1989 the Seatrade Awards scheme has highlighted countless examples of ingenuity and enterprise within the maritime industry. Focusing on three crucial areas - safety at sea, countering marine pollution and innovation - the scheme has elevated many ideas from the drawing board to commercial success.

The 1998 call for entries is open to any maritime-related organisation, regardless of size or location. There is no entry charge, or any restriction on the number of entries submitted per company. Each entry will be viewed on its own merits, before going forward for further assessment in the spring of 1998. Winners will be chosen from a short list by an independent judging panel.

A fourth Seatrade Award is given for an outstanding personal contribution to the industry, in any maritime field. Previous winners of the Seatrade Personality Award include P&O chairman Lord Sterling, leading Greek shipowner, the late George P. Livanos and Norwegian shipowner Jorgen Jahre. The 1998 winner will be chosen by the Seatrade Organisation from a list of submitted nominations. All entries must be received by 21 December 1997, to be eligible for further consideration.

Final judging of the shortlisted entries is held just hours before the presentation ceremony, with results closely guarded until the moment of announcement.

Around 450 guests are expected to attend the 1998 Seatrade Awards Ceremony Dinner at London's Guildhall.

Proceeds from the Seatrade Awards are donated to the Royal National Lifeboat Institution and the Seatrade Sail Training Project.

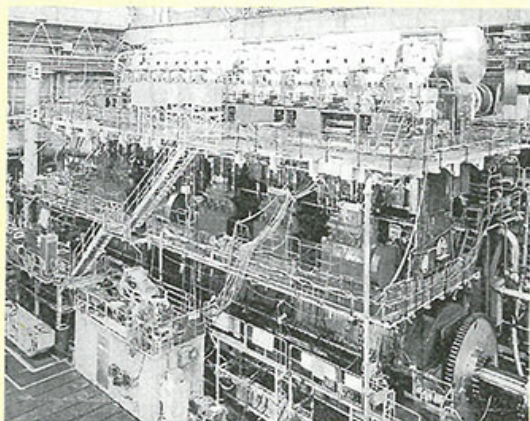


100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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

World' most powerful engine completes tests



The first Sulzer RTA 96C, an 11 - cylinder engine, on the test bed of Diesel United's Aioi works in Japan.

(AIOI) - The world's most powerful diesel engine successfully completed its test - bed trials in Japan with an official shop test in late May.

It is an 11 - cylinder Sulzer RTA 96C two - stroke engine with a nominal maximum continuous output of 60 390 KW (82 170 bhp) at 100 rev/min. Built under licence by Diesel United Ltd at their Aioi works, it was tested in a joint collaboration between Diesel United and the engine designer Wartsila NSD Corporation.

The engine is the first of the 11 RTA 96C types that were contracted for installation in two 5750 TEU containerships building at Ishikawajima - Harima Heavy Industries Co Ltd (IHI) for NYK Line. In the ships, the engines will have a contracted maximum continuous output of 53 300 KW (72 470 bhp) at 94 rev/min.

The engine was started on 20 March 1997. It ran without any problems which says much for the high quality of the complete process from the design, through the transfer of drawings to the enginebuilder, and to the manufacturing and erection.

After initial adjustment and optimisation trials, it was subjected to an extensive test programme to confirm calculated values. Measurements were made of stresses in the bedplate and columns, as well as of thermal strains and temperatures in the cylinder liner, piston and cylinder head.

The power output of the 11 - cylinder engine will be surpassed in September by the first of four 12 - cylinder Sulzer RTA 96C engines for 6674 TEU container ships contracted by P&O Nedlloyd Ltd also at IHI. The 12 - cylinder engines, also to be built at Diesel United, will be rated at their full maximum continuous output of 65 880 KW (89 649 bhp) at 100 rev/min.

There are now orders for eight RTA 96C engines, excluding a number of options. In addition to the two 11 - cylinder units for NYK and four 12 - cylinder units for P&O Nedlloyd noted above, there are the recent contracts for two ten - cylinder RTA 96C engines for 5300 TEU containerships ordered at Hanjin Heavy Industries in Korea by Hanjin Shipping Co Ltd.



The Ever Loading approaching Goteborg's Skandia harbour. She was the first vessel in the Evergreen Lloyd Triestino AME service to call at Goteborg directly. The calls at Goteborg are bi - weekly, although weekly calls are planned.

Goteborg largest port in the Nordic area

(STOLKHOLM) - The port of Goteborg is in many ways the Nordic midpoint, as it happens to be largest port in this region. It also happens to be the only port in these parts that can match the supply of resources and liner services of the deep - sea liner ports of the European North - West Continent.

ASRY achieves record revenue in 1996

(Bahrain) - The Arab Shipbuilding and Repair Yard (ASRY) of Bahrain achieved record shiprepair sales of \$89,5 million last year, an increase of over 21% over 1995, with net operating profits rising to \$9,7 million.

The number of vessels repaired, 131 in all, of which 116 were docked, was also a record. Of these, 24 vessels were U/VLCCs, a sharp increase on the previous year, 28 were medium sized vessels, mainly tankers and OBOs and the remainder included bulk carriers, roros, chemical, product and LPG carriers, container and general cargo vessels. ASRY also repaired the "Golar Freeze", the first LNG carrier to dock

in the Arabian Gulf.

In the past year ASRY has been chosen by a wide selection of owners and managers including major Greek and other companies such as Bergesen, Maersk, Euronav, Mayamar, Thenamaris, Kristen Navigation, Frontline, Andros



The Vlcc "Skopelos" 258,950 dwt, managed by Andros Maritime Agencies, docked at ASRY

Maritime, Agronaut, Petrobras and Storli, as well as Arab owners such as Vela, KOTC, Adnatco, Qatar Shipping, NSCSA and Bakri Navigation.

In terms of workload, significant increases were noted in blasting and painting, mechanical and electrical work and a large increase in pipe work.

ASRY also made a good start in the conversion market with the conversion of the 131,200 dwt tanker "Jurepema" for Petrobras, and the 140,000 dwt "Knock Taggart" for Red Bank, to FSO vessels. The yard is now looking for more FSO and shuttle tanker conversions.

C.M.I.

CREW & SHIP MANAGEMENT INC.

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

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

MANILA RECRUITING OFFICE:
ROOM 202 FORG BLDG, N. DOMINGO & F. ROMAN
CORNER, S. JUAN M. MANILA - PHILIPPINES
TEL.: 7227941 - 3, FAX: 7227 941, 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 Monitor

Japan in battle with worst ever oil spill

(YOKOHAMA) - Japan mobilised a fleet of more than 100 ships in early July to contain a huge oil slick spreading rapidly in Tokyo bay, in a battle against the country's worst ever oil spill.

Prime Minister Ryutaro Hashimoto declared the spill from the Japanese - operated supertanker "Diamond Grace" a national disaster and asked the police, coastguard, local governments and the Japanese and US armed forces to help in the clean - up.

The oil - cleaning ship "Seiryu - maru", the largest of its kind in Japan, was immediately mobilized and the fast response comes after severe criticism of the way an oil spill on the west coast of Japan in January had been handled by authorities.

The "Diamond Grace", with a cargo worth about \$35 million, ruptured two oil storage holds, springing a leak of an estimated 13,400 tonnes of crude oil in Tokyo Bay. That far surpassed the 6,000 tonnes (44,700 barrels) that leaked from a tanker in the western port of Niigata in 1971.

A 4km oil fence was blocking the east portion of the slick which contained a heavier concentration of oil. The Panamanian - registered, 259,999 deadweight tonne tanker struck a well - known undersea reef 6.5 km off Yokohama. There was no immediate explanation of why such a huge ship would hit a clearly marked maritime hazard in one of Japan's busiest waterways, especially with a pilot aboard.

At its shallowest point, the Nakanose undersea reef is only 12 metres below the surface. But it is marked by navigational aids, including a sophisticated radar network, computer - aided locating services and buoys.

The "Diamond Grace" was carrying some 257,000 tonnes of crude oil from the United Arab Emirates. The single - hull tanker, built in 1994, was chartered by Mitsubishi Oil and operated by a subsidiary of Japan's largest shipping company, Nihon Yusen KK. Under international convention, there is automatic insurance of up to \$192 million in such oil spills with the operators or shipowners primarily responsible for the rest.



The supertanker "Diamond Grace" is surrounded by an oil fence to stop an oil slick from spreading after the vessel scrapped a reef in Tokyo Bay

Strintzis connects Brindisi and Greece with new ferry

(PIRAEUS) - Piraeus - based ferry operator Strintzis Lines has commenced a new passenger - ferry line servicing the Igoumenitsa to Brindisi - route.

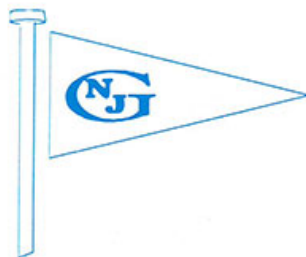
The new line is operated by the "Ionian Bridge" which will connect Greece and Italy on a daily basis and Strintzis now offers 20 weekly departures to Italy

with the company ships.

The Ionian Bridge was purchased in January 1997 and revamped in Greece in compliance with recent IMO safety standards at a cost of \$16 million. The vessel can carry 800 passengers and 650 cars and needs only 7,5 hours for each trip.

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

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

Britannia the third club to lower liability limit

(LONDON) - Directors of the Britannia P&I Club unanimously agreed to opt for an overspill, or catastrophe limit of 2,5% of the property damage limitation fund for each entered ship.

The previous limit, which came into effect in February 1996 was 20%, a figure which many consider to be uncollectable as it is too high.

Britannia is the third member of the International Group of P&I clubs to vote for the lower limit, following Steamship Mutual and the London Club.

The limit is one of the issues putting the International Group under strain and any major dissention from the lower limit could mean its break up.

SmitWijs responds to heavy demand for long - haul rig tows

(ROTTERDAM) - High utilisation levels within the fleet of ocean towage specialists SmitWijs reflect the strong global market for rig relocations. SmitWijs operates six large tugs - three 22,000 hp units and three rated at 16,000 hp. This fleet has been enlarged recently, following an agreement with South African towage and salvage company Pentow Marine.

Commenting on the arrangement with Pantow, SmitWijs Managing Director Aart Brand said: "Four of the SmitWijs vessels - the 22,000 hp Smit Rotterdam, Smit Singapore and Smit London, together with the 16,000 hp Smit New York - now operate in a pool with a large tug from the Pentow fleet. The Pentow pool tug will be the John Ross or Wolraad Woltemade, depending on availability, as one of the tugs has to remain on salvage station in South Africa all year round. "This is a useful alliance from the client's perspective, as it will reduce mobilisation costs and permit greater flexibility when scheduling long - haul ocean tows", he added.

Pentow's first assignment under the pooling arrangement will involve a joint operation with the Smit Singapore. The latter is now towing the semisubmersible pipelayer SEMACI from the North Sea, via Suez, to Myanmar; It will then



The 22,000 hp tug Smit Rotterdam arrived in Rotterdam during June with the platform Petrobras 23, after a 34 - day voyage from Rio.

proceed to Alaska, to rendezvous with the Wolraad Woltemade and the Arctic drilling platform Mokikpaq. The two tugs will tow this unit to South Korea, on behalf of Sakhalin Energy Consortium. The voyage will commence at the end of August - two tugs are required for the 55 - day tow due to the Mokikpaq's large size and deep draught.

Both tugs are then booked to proceed to Japan, to tow the FPSO Asgard to Norway, at the request of Hitachi. This voyage will commence at the end of October.

Meanwhile, sister vessel Smit London is now in the Far East, preparing for the relocation of the semisubmersible drilling rig Stena Clyde from Labuan to Singapore. The client is Seacor Marine. Smit London's next assignment is to tow the semisubmersible Hakuryu V from Singapore to

West Africa, under a contract with Japan Drilling Co. (JDC). This 55 - day voyage will begin in mid - July.

The other 22,000 hp tug, Smit Rotterdam, is nearing the completion of a charter with HeereMac, concerning the towout of the Mungo jacket from Dundee to its location in the North Sea.

Overseas Agency Ltd.



SINCE 1969

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

OECD to join fight against sub - standard shipping

(PARIS) - The Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), is now examining ways of drawing interests such as banks, insurers and charterers further into the fight against substandard shipping. Classification societies and shipping agents are also in the organisation's sights.

Flag states, however, are not being addressed as this would infringe on the International Maritime Organisation's territory.

The OECD's ambitious initiative is restricted to cargo shipping. Passenger shipping, it is held, is a distinct business which is already closely supervised.

Agreed at the OECD's last maritime transport committee meeting, the initiative aims "to examine what, if anything could be done to get all players more involved in combating substandard shipping".

After examining the issues, it is hoped proposals for further development will be placed before the committee in November. The goal is to make solid recommendations to OECD governments.

The initiative is timely in that charterers and insurers, in particular, have joined classification societies at the centre of the safety debate. The European Commission recently warned that charterers could face severe financial penalties for employing substandard ships.

The OECD will attempt to tap the experience of these organisations to gauge whether their systems could be extended to other cargo areas.

Interestingly, Intercargo recently floated the idea of a Ship Inspection Report Programme - type system for the dry bulk trades.

The OECD's initiative follows a study which demonstrated the enormous financial advantages that can be gained in operating substandard ships.

In the case of a 20 year old, 30,000 dwt bulk carrier this amounted to \$500 a day, or \$182,500 a year, compared with an owner observing minimum standards.

For a 1990 - built, 40,000 dwt product tanker the figures were \$650 a day, or \$ 237,250 a year.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



The Monitor

Athens stock market turnover more than triples

(ATHENS) - Turnover on the Athens bourse's main market more than tripled year - on - year in the first half of 1997, said Ionian Research in its monthly report.

Customer business in main market listings during the first half of 1997 rose 270 percent to 2,836 billion drachmas from 767 billion drachmas in the respective period of 1996.

Total main market turnover in 1996 was 1,818 billion drachmas.

Average main market daily turnover in the 120 sessions to June 30 exceeded 23,6 billion drachmas.

Marketability of main market listings stood at 33,1 percent, the report said.

Between January 1 and June 30, the bourse placed the welcome mat for three main market listings and five small - caps in its parallel market, which raised a total of 14,26 billion drachmas.



Firemen in Piraeus, assisted by the salvage tug "Matsas Star", pictured above, finally managed to put out the fire on the 1974 built bulker "Anafi", managed by Sougerka Maritime. The ship laden with a full cargo of coal loaded in China, had been burning for four days in its engine room and her accomodation spaces.

Coast guard said rescue teams were searching for chief engineer George Markoulis, who had been trapped in the engine room, but they said the chances of him being still alive were minimal.

Poor work planning targeted in new loss prevention campaign

(NEW CASTLE) - Inadequate work planning, identified as one of the major current causes of shipboard accidents, has become the latest target for a loss prevention poster campaign by the North of England P&I Club.

According to the North of England's loss prevention manager, Phil Anderson poor work planning has emerged as one of the single most important causative factors in personal injury and liability claims handled by the club recently. "It is clear from both a humanitarian and a business perspective that all tasks on board ships should be properly planned and considered before they are carried out", Anderson points out.

The Club recommends that formal work planning meetings should be held on a daily basis to enable shipboard managers to consider all safety aspects, personal protective equipment requirements, inter - departmental effects and additional equipment requirements of that day's scheduled tasks. Those expected to be in attendance would normally include the master, chief officer, chief engineer, second enginner, chief petty officer and shipboard safety officer.

A comprehensive work plan should be prepared for tasks which are particularly complex or potentially dangerous such as engine and machinery overhauls, entry into enclosed spaces, unusual cargo and mooring operations, tank washing, electrical maintenance and working aloft or overside. If necessary, a permit - to - work system should also be set up with permits issued only by authorised heads of each department.

Greek - Turkish agreement may signal drop of 12 miles extension of territorial waters

(Athens) - Greek and Turkish officials continued to express satisfaction with an agreement on six fundamental principles for restoring bilateral relations despite reactions, from foreign policy hawks in both countries.

Briefing reporters on the joint communique issued in Madrid after a meeting between Prime Minister Costas Simitis and Turkish President Suleyman Demirel, Foreign Minister Theodoros Pangalos said the accord did not resolve Greek - Turkish disputes but simply re - established relations between the two neighbours and Nato allies.

The Turkish media also appeared to welcome the emerging rapprochement with Athens.

The US - brokered agreement between Athens and Ankara calls for the respect of each other's sovereignty, international law and treaties and reaffirms their commitment to resolving disputes peacefully rather than through violence or the threat of its use.

But Greek hardliners have criticised the Madrid communique as surrendering fundamental interests, such as the right to extend territorial waters to the internationally recognised 12 miles.

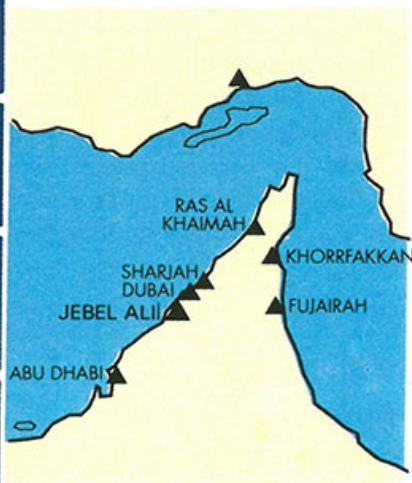


GALAXY SHIPPING AGENCY

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



Clearing Antwerp wreck

(ANTWERP) - A salvage team working on the River Schelde has completed the second in a series of heavy lifts required for the removal of the wreck of the 5,800 grt general cargo vessel "Paranagua", situated near Antwerp's new container terminal.

The "Paranagua" is the third and final wreck to be removed under a contract awarded in late 1995 by the Flemish government to TV Bergingswerken - the joint venture between Dredging International, Baggerwerken Decloedt, Herbosch - Kiere and Ond. Jan De Nul.

The ship was lost in 1968 as a result of a collision. The wreck is located just outside Antwerp's main sea locks and close to the new North Sea Container Terminal. This wreck, largely buried in the soft river bed, had to be removed to provide a more generous turning circle for very large container vessels calling at the North Sea Terminal.

M/S "Enchantment of the Seas" delivered to Royal Caribbean Cruise Line

(Helsinki) - The "Enchantment of the Seas", newbuilding no. 493, was delivered in early July at Kvaerner Masa - Yard's Helsinki New Shipyard. She is the second mega-class cruise liner in a series of two ships for Royal Caribbean Cruise Line. The naming ceremony took place in Southampton, on July 12, after which the cruise liner begun

service in European waters until early September, followed by cruises in New England. From late October she will begin 7 - night cruises from Miami to Eastern and Western Caribbean.

The "Enchantment of the Seas" is today among the biggest cruise ships in the world, and has a length of almost 280 metres and a capacity of more than 2,400 passengers. The first ship in the series, the "Grandeur of the Seas", was delivered in November last year. The joint value of the cruise liners, ordered in January and August 1994, is more than FIM 3,5 billion.

The yard in Helsinki built Royal Caribbean's first four ships: Song of Norway, Nordic Prince and Sun Viking, which were delivered in the early 1970's and Song of America which was completed in 1982. Also, the yard lengthened both Song of Norway and Nordic Prince in the first such operation ever performed on a passenger ship. Currently, Kvaerner Masa - Yard's Turku New Shipyard is building a series of two 130,000 gross tonnes cruise liners for Royal Caribbean Cruise Line for delivery in 1999 and 2000. These "Project Eagle" vessels can accommodate 3,600 passengers, and are thus the largest cruise liners



ever ordered. There is also an option for a third ship for delivery in 2001.

The "Enchantment of the Seas" has a gross tonnage of 74,000 and carries 2,440 passengers who are served by a crew of 760. High-quality interior materials have been used throughout the ship. Large green glass walls and windows

cover large areas of the ship. These window walls provide spectacular views from the seven deck high Centrum atrium and My Fair Lady main dining room. Also the Sun Deck is surrounded by green glass walls. The Viking Crown Lounge, a trademark of the RCCL fleet, has traditionally been incorporated in the design of the ship's funnel, but has on "Grandeur of the Seas" and "Enchantment of the Seas", for the first time, been separated and moved forward of the funnel. By this the layout has been improved. The Viking Crown can be reached using the two Panorama elevators of the Centrum.

The main entrance on board is on deck four to the Centrum, where also the Champagne Terrace and Champagne Bar is found. Further aft is the lower level of the two deck high My Fair Lady main dining room. The dining room seats 1,180 guests and is equipped with a two deck high waterfall and a stage for a smaller orchestra.

On the fifth deck is the outside Promenade deck, the upper level of the main restaurant, the Casino Royale and in the forward part, the two deck high Orpheum Theater show lounge, seating 840 guests.

Boat full of Iraqis sinks, at least 9 die

(PIRAEUS) - Nine Iraqi illegal immigrants have died and 25 others were missing after a small boat carrying them from Turkey to Greece capsized in the Aegean in July.

Six people had been rescued from the boat, which capsized and sunk 15 minutes after leaving a peninsula on the Turkish shore, near the resort town of Cesme.

It was heading for the nearby Greek island of Chios. Ten of those on board were children Iraqis, mainly Kurds, who often flee economic hardship and armed conflict in northern Iraq for Europe, via Turkey.

France reopens issue of P&O - Stena merger approval

(Paris) - French Transport minister Jean - Claude Gayssot has reopened the issue of approval for the proposed ferry merger between P&O and Stena Line.

Mr. Gayssot says, that in view of the need to support the French Flag through SeaFrance, he believes that the proposed merger is a threat to fair competition.

The French minister also expressed concern about a draft EU directive, calling for ferry companies to draw up passenger lists before sailing, as an aid to safety. He underlined that such directive could have a negative impact on the commercial viability of operators and on the free flow of the travelling public.

Sparrows Point yard faces closure drama

(NEW YORK) - The 107 - year - old US shipyard at Maryland is facing a possible shutdown, as the June 30 deadline for the sale of Bethlehem Sparrows Point Yard passed and negotiations with potential buyer, Baltimore Shipbuilding, were still under way.

Baltimore Shipbuilding was formed specifically to acquire the Sparrows Point Yard. Its president, lawyer Peter Angelos, is owner of the Major League baseball team, the Baltimore Orioles.

The June 30 deadline was set by Curtis Barnette, chairman and chief executive of Bethlehem Steel, who in April notified the yard's 900 workers that the facility had only two months of life remaining, unless a buyer was found.

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**

The Monitor

European Commission approves Hellenic Shipyards debt write - off

(ATHENS) - The EU Commission formally approved the write-off of debts of Hellenic Shipyards, Greece's largest shipbuilding operation, located in Skaramanga.

The Council of Ministers had approved the debt write - off on June 2, as part of a larger package allowing aid to Spanish, German and Greek shipyards under restructuring. The Commission decision was a formality.

"The aid approved corresponds to debts related to civil work of the yard as existing on 31 December 1991 and accrued by interest rates and penalties until 31 January 1996, date when the yard was partially privatised", a Commission press statement said.

Moreover, the Commission approved investment amounting to 7,8 billion drachmas, as requested by Greece last month, to help finance

the investment programme accompanying the partial privatisation of the yard.

Greece had initially undertaken to privatise the financially troubled shipyard by March 1993. The deadline was not met and in February 1994 the Commission decided to open a public investigation, in respect of the operating aid given by Greece to Hellenic Shipyards.

The yard was partially privatised on 18 September 1995, with 95 percent of the shares going to a co-operative set up by the yard's workers.

When the yard was partially privatised, a business plan was drawn to restore the viability of the yard and its management was awarded to a private company with the special task to implement the plan. A major element of that plan was an investment programme aimed at

replacing the old and obsolete equipment with new, updated technology. The total cost of the programme is estimated at 15,6 billion drachmas. The aid approved represents 50 percent of the total cost.

An important reorganisation and reduction of the workforce is also part of the plan. The number of workers is to be reduced to 2,000 by the end of 1997, a reduction of 35 percent from 1996 levels, and more flexible work methods have been prepared - and are already in the way of implementation - which will greatly contribute to the necessary increase in productivity.

Greece has already privatised its two other important shipyards - the Neorion on the island of Syros, two years ago, and Elefsis Shipyards, just a month ago, with both facilities sold to the same group of businessmen.

Bermuda promotes its business environment

(LONDON) - While many see Bermuda as an ideal holiday destination, global investors, shipowners and corporate managers have known for years of its preeminence as an international business center. International business and tourism are the twin pillars upon which Bermuda's economy is built.

While Bermuda's reputation as a predominant offshore business and financial services jurisdiction is well established, the Bermuda International Shipping Association (BISA) is relatively young. Formally incorporated in 1995, BISA has been a vital subcommittee of the Bermuda International Business Association (BIBA) for many years, growing out of the family of corporate and insurance services supporting the international shipping industry.

Discovered in 1609, "the island" - as it is known to its 59,000 residents - is the oldest self governing colony in the British Commonwealth.

The island's political and economic stability, and its world class legal, banking and accounting support services are the hallmarks of its international business industry. More than 8,000 international companies are registered in Bermuda, creating an international business community that included subsidiary operations of more than 75% of the Fortune 100.

Finally, Bermuda's commercial insurance and reinsurance market now ranks alongside traditional leaders like Lloyd's of London, with a capital base in excess of \$37 billion and gross premiums of \$23 billion. The island's sophisticated and growing business service sector is represented and promoted by the Bermuda International Business Association (BIBA).

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 MIDESTB YE
Fax.: 03-211529
03-238824

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
Taiz
P.O.Box : 5302 Taiz
Republic of Yemen
Tel : 04-215171/2
Tlx : 8131 HSA YE

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 (Oceanandair 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



Piracy threats continue at Brazilian ports

(COPENHAGEN). Over the past several years, many reports have been received from BIMCO members whose vessels fall victim to thieves within the boundaries of Brazil's commercial seaports. BIMCO has made numerous appeals to the Brazilian authorities, urging them to take concrete steps toward restoring security at the ports, thereby ensuring the safety of vessels and crews visiting Brazil. Such appeals have been presented to Brazilian Port Authorities, the Brazilian Embassies in Copenhagen and London and most recently to General Serra, Chairman of the Brazilian National Commission for Port Security (CONPORTOS).

Despite some promising developments towards improved port security, including assurances that port authorities would not delay vessels reporting attacks from sailing on schedule, the founding of CONPORTOS in 1995 and the establishment of designated "safe anchorage areas", BIMCO has been discouraged to note that, there has been no tangible reduction in the number of incidents reported. In addition, the degree of violence during attacks is increasing, vessels are being attacked within the new anchorage areas, and CONPORTOS continually fails to acknowledge reports of such incidents submitted by BIMCO, all of which are particularly disturbing facts.

Furthermore, as the degree of violence during such attacks escalates, to such an extent that armed thieves now commonly threaten to shoot ships personnel or blow-up vessels should they face any resistance, the possibility of merchant seamen being injured or killed increases to unacceptable levels. Another fatal incident similar to that on board the MT "Anand" in Rio de Janeiro in February 1992, where two crew members were shot by thieves, would have dramatic repercussions to the further detriment of Brazil's reputation for inadequate port security.

If left unchecked, the continuing problems and serious threats confronted by merchant vessels trading to Brazilian ports will surely have a critical effect on Brazilian trade, as the supply of available vessels decreases in response to the increasing security risks, risks which ship owners and operators will be less willing to face.

Considering the gravity of this issue BIMCO has again appealed to the Brazilian authorities to take tangible steps toward reversing the increased security problems in commercial ports before the problem escalates further.

IAQS offers new solution to ISM code dilemma

(LONDON) - Hundreds of shipowners face their vessels being banned from leading ports unless a new approach is taken to compliance with the International Safety Management Code, a group of leading marine consultants has warned.

The International Association of Quality Surveyors (IAQS), which was launched at Nor-Shipping '97 in Oslo in June, forecasts that the backlog faced by classification societies in auditing ships is set to grow. It is estimated that 6,500 companies and about 19,000 ships require certification by July next year.

Many shipowners are totally unprepared for auditing, says the IAQS. The Association, which initially comprises three leading surveyors based in the UK, Europe and America, has been formed to provide worldwide coverage in preparing shipowners for the demands of the ISM Code.

Murray Fenton, managing director John Noble commented: "Our aim is to combine resources to provide worldwide consultancy and smooth the path for shipowners seeking accreditation for the ISM Code. Unless the process is made easier by shipowners carrying out effective preparation, hundreds of vessels will fail to comply with the regulations, when they are implemented next year".

All oil and chemical tankers, gas carriers, bulk cargo ships and passenger ships have to adhere to the ISM Code by July 1, 1998. Additionally, owners of all cargo ships over 500 GRT are required to comply by July 1, 2002.

Mr Noble added: "To date, only a small percentage of the world's tonnage is certificated and it is common knowledge that there is a deficiency in the supply of qualified personnel and companies capable of providing owners, managers and operators with independent consultancy services, to assist them in obtaining the required certification".

The IAQS says will provide qualified personnel on a global basis, capable of providing independent preaudit / certification consultancy. The IAQS will then monitor the systems once ISM certification is achieved.

Although there are many individual companies with qualified personnel capable of providing the independent consultancy required by the ISM, few organisations have the capability of providing the level of consultancy required on a global basis.

The founder members of the IAQS, ECM Hudson, MARCARE and Murray Fenton and Associates, plus associated companies, already provide coverage throughout North and South America, the Baltic, Scandinavia, North Europe, the Mediterranean and Indian sub-Continent. They say the network will be expanded to ensure global coverage.

"NAFTIKA CHRONICA" & "THE MONITOR"

Readership questionnaire

To help ensure maximum value to readers, we would appreciate your answers to the following questions. You may post or fax your response (details below).

Please circle relevant rating

1	Which sections are of most value to you?	Low	Value	High
	- Cover story and editorials	1	2	3
	- Shipping Commentary	1	2	3
	- Financial Reports on shipping companies	1	2	3
	- Legal Views / Jurisdiction	1	2	3
	- S+P reports and market developments	1	2	3
	- Around the world shipping news	1	2	3
	- Tables of Greek-owned fleet movements	1	2	3

2	How easy is it to find the information you require?	Difficult	Easy
		1	3
		2	

3	Text :	Is there too much text?	Not enough	About right	Too much
			1	2	3
		Is the text size acceptable?	Too small	About right	Too large
			1	2	3

4	Would you like to see less or more financial information	Less	About right	More
		1	2	3

5	If you could make changes to NAFTIKA CHRONICA & THE MONITOR you suggest :
	more of ?
	less of ?

6	Would you like to have access to the information contained in our monthly editions through electronic means ?	Yes	No
		☐	☐

7	Do you wish to continue receiving NAFTIKA CHRONICA & THE MONITOR .	Yes	No
	Please advise us if there are address changes.	☐	☐

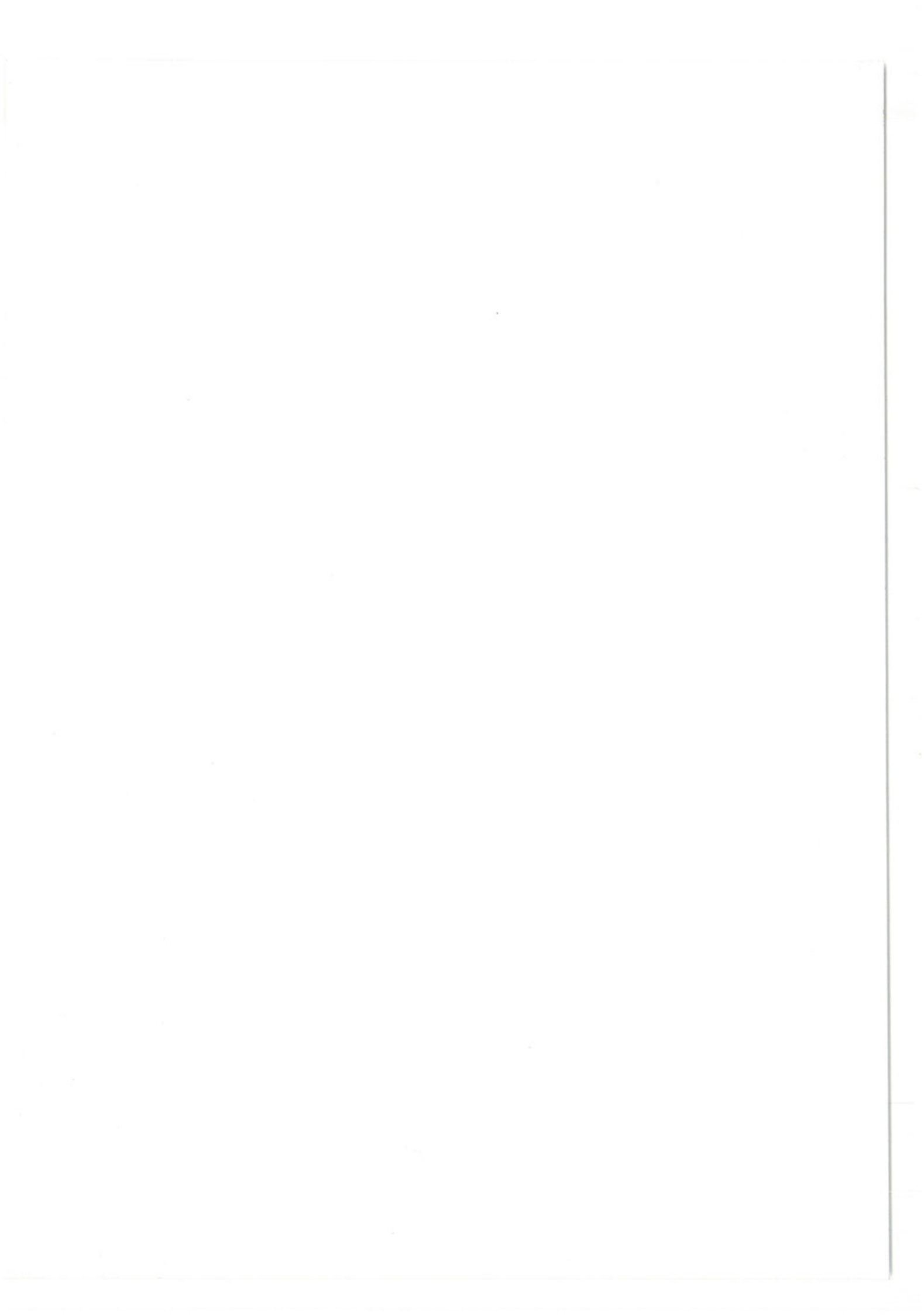
Please give your full-name and company if you so desire

Profession : Age :

Company : Address :

Country : Phone / Fax Nos :

Thank you ! Please post or fax this form to :
RIGAS EKDOTIKI - 7 Ypsilandou street
GR - 106 75 Athens -
FAX: (301) 72.29.607



FESTIVAL

KREUZFAHRTEN
CROISIÈRES
CRUCEROS
CROCIERE
CRUISES



ONE EUROPE, ONE CRUISE LINE - FESTIVAL CRUISES



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

Onassis prize for Shevardnadze

(ATHENS) - After three years and 1,470 entries from 76 countries, the Alexander S. Onassis Public Benefit Foundation has announced the seven winners of its first International Cultural Competition for an original theatrical play.

The winners, who will split \$800,000 in prize money, were selected by 60 international theatre professionals, including critics, directors, actors and teachers.

The recipient of the \$250,000 first prize is Manjula Padmanabhan of India for her play "The Harvest". The second prize of \$200,000 was awarded to Anton Juan of the Philippines for Tuko! Tuko! or Princess of the Lizard Moon. The \$150,000 third prize went to Nagle Jackson of the United States for "The Elevation of Thieves". Four prizes of \$50,000 each went to runners - up: Gabriel Lanci of the United States for the "Resurrection Play", Panayiotis Montis of Greece for "Save", Peter Muller of Hungary for "Shadow of the Vampire" and Isis Maria Pereira de Azevedo of Brazil for "Mont - de - Piete".

The foundation plans to repeat the competition every four years and will eventually add contests in other fields, like music, art and philosophy. The awards, along with the noncompetitive \$250,000 Onassis Prizes for International Understanding and Social Achievement, Culture and Environment, will be presented in Athens in September.

In reference to these latter prizes, the President of Georgia, Eduard Shevardnadze, is the 1997 winner of the Onassis foundation's award for International Understanding and Social Achievement. The former Soviet foreign minister will receive \$250,000 along with the biennial award. Shevardnadze played an intergal role in the Soviet government's improvement of relations with the United States.

In 1987 Shevardnadze completed the agreement to eliminate US and Soviet medium range nuclear missiles, and he helped negotiate a 1990 accord to reduce Warsaw Pact and Nato conventional forces in Europe. Shevardnadze, 67, returned to his native Georgia following the collapse of the former Soviet Union.

Two other Onassis Prizes for Culture were also announced on July 2. Sir Steven Runciman, a Byzantine historian, and Dolly Goulondris, curator of the internationally acclaimed Museum of Contemporary Art on the Aegean island of Andros, will share \$250,000 for the award for culture, arts and humanities. The prize for environmental protection will be given to IMO, the International Maritime Organisation, for its exclusive responsibility shown in safety of navigation and the protection of the sea environment from shipping pollution.

These prizes, representing the Foundation's well - established standard awards, have been awarded for 15 years now and are bestowed upon their recipients every two years. With regards to the awards of the International Cultural Competition, these were institutionalised three years ago and will be awarded every four years.

The official award winning ceremony is scheduled for 11am on September 16 at the Megaron Mousikis (Athens Concert Hall), and prizes will be presented to the winners by Greek President Costis Staphanopoulos. Furthermore, the Onassis Foundation announced that a national sculpting competition, dedicated to Greek merchant maritime employees, will be soon be launched.

The Alexander S. Onassis Public Benefit foundation was established in 1975 from the estate of the shipping magnate Aristotelis Onassis. It is named after his son, who died in a 1973 plane crash.

Greece to abolish all capital flow restrictions.

(ATHENS) - The Bank of Greece, is going to lift the few remaining restrictions on capital flows by end - July.

The bank's governor L. Papademos said that it will let residents open foreign currency accounts in local banks and increase limits on foreign exchange rate for travelling and studying abroad. Greece's exchange rate policy would not change in response to fluctuations in the dollar and the pound sterling in world markets, said Papademos.

He was speaking after meeting with Prime minister Costas Simitis and National Economy minister Yiannos Papadoniou to discuss the economy and EMU developments. Papadoniou, told reporters after the meeting, that Greece's fiscal adjustment is on track and there is no need for raising taxes.

Greece's CPI inflation firmed to 5.5 percent year - on year - in June from 5.4 percent in May.

The budget deficit is projected to drop to 4.2 percent of GDP in 1997,

from 7.4 percent in 1996.

Provisional government figures showed that the budget deficit was on target in the first half of this year, while revenues rose 17.5 percent year - on year, helped by OTE telecom's part - flotation proceeds.

Despite the progress made, a Reuters poll of EU economists and bankers showed that most do not expect Greece to join a single currency before 2003, with some postponing that date until 2010.



*Full range of Quality
ship management services*



Pyrsos Managing Co

57, Akti Miaouli - GR 18536 - Piraeus Greece

Telephones : 4293250 - 54, 4293496 • Facsimile : 4293504

Telex : 241145 PMC GR • e - mail : pyrsos1@fnet.gr

G.M.C. YACHTS S.A.

BROKERS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΜΕ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΚΑΦΗ ΠΡΟΣ ΑΓΟΡΑ
Ή ΠΩΛΗΣΗ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΙΔΙΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ.

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 9670807 ΚΙΝΗΤΟ: 094-307080



Baglietto 36m - 1988

CANTIERI DI PISA

31,70m/1992/GRP HULL
2x2600 HP MTU/SPEED (CRUISING: 29
KNOTS/MAX: 32KNOTS) CABINES:
5+3 CREW/TVA: PAID

VERSILCRAFT

30m/1988 2x1080 HP GENERAL
MOTORS/SPEED (CRUISING: 21
KNOTS/MAX: 27 KNOTS) CABINES:
4+2 CREW/TVA: NOT PAID

CANTIERI RIVA TRIGOSO

40m/1983/STEEL HULL
2x1860 HP MTU/SPEED (CRUISING: 15
KNOTS/MAX: 22 KNOTS)
CABINES: 6+4 CREW + CAPTAIN'S

VERSILCRAFT SUPERCHALLENGER

92f/1992/GRP HULL
2x1450 HP GENERAL MOTORS/SPEED
(CRUISING: 25 KNOTS/MAX: 28
KNOTS)
CABINES 4+2 CREW/VAT: NOT PAID

MOCHI

27m/1995/GRP HULL
2x1470 HP GENERAL MOTORS/SPEED
(CRUISING: 22 KNOTS/MAX: 27
KNOTS)
CABINES: 4+2 CREW/VAT: PAID

AZIMUT 80f/1986/GRP HULL

2x1450 HP GENERAL MOTORS/SPEED
(CRUISING: 20 KNOTS/MAX: 22 KNOTS)
CABINES: 4+1 CREW/VAT: NOT PAID

SAN LORENZO 24m/1993/GRP HULL

2x1400 HP GENERAL MOTORS/SPEED
(CRUISING: 22 KNOTS/MAX: 24 KNOTS)
CABINES: 5+2 CREW/VAT: PAID

BAGLIETTO 36m/1988/GRP HULL

2x1960 HP MTU/SPEED (CRUISING: 26
KNOTS/MAX: 29 KNOTS)
CABINES: 4+1 OFFICE+CREW/VAT: PAID



Cantieri di Pisa - 1992-31,7m

WORLDWIDE OCEAN CHARTERING S.A.



SHIPBROKERS · CONTRACTORS · CHARTERERS

S & P · MANAGEMENT · AGENTS · DEMOLITION

70 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
GREECE
CABLE: CHARTOCEAN

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

ναυτιλίας

παρλειπόμενα και όχι μόνον...

Γράφουν οι «Διόσκουροι»

Ευσεβείς πόθοι...

Η Intertanko, η Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων, δηλώνει πεπεισμένη ότι ποσοστό μεγαλύτερο του 85% των μελών της θα είναι συνεπές με τον International Safety Management Code (ISM) μέχρι τα τέλη του έτους. Όπως δήλωσε ο Ρίτσαρντ ντε Μουλέν, πρόεδρος της Intertanko, η συμμόρφωση των μελών της Ένωσης με τους κανόνες του ISM θα είναι τέτοια που θα ξεπεράσει τους υπόλοιπους κλάδους της ναυτιλίας.

Καλές και άγιες οι προθέσεις της Ιντερτάνκο, αλλά της τελευταίας εβδομάδας πληθαίνουν οι ψίθυροι στους διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους ότι, ενώ οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες έχουν ανασκουμπωθεί για τη διαδικασία ελέγχου και πιστοποίησης του τρόπου που διαχειρίζονται τα πλοία τους, παρατηρείται ένα "μπούκωμα" από πλευράς των κατάλληλων ανθρώπων που θα ελέγξουν τα συστήματα αυτά. Επισημαίνουμε ότι 6.500 εταιρίες και περίπου 19.000 πλοία πρέπει να έχουν ολοκληρώσει την σχετική διαδικασία πιστοποίησης μέσα σε 11 μήνες!!

Μερικοί δε προχωρούν περισσότερο την σκέψη τους, επισημαίνοντας ότι είναι πιθανό να μην επαρκούν πλέον οι υπάρχοντες άνθρωποι που έχουν την ειδικευση αυτοί και δεν αποκλείεται για μια ακόμη φορά η Ναυτιλία να πέσει στις ορέξεις των γνωστών "επιτηδίων".

Αλήθεια, το καλό μας Υπουργείο τι φροντίζει προς την κατεύθυνση αυτή; Θα χαρούμε ιδιαίτερα να ακούσουμε κάτι περισσότερο από καλές προθέσεις... και την αναβάθμιση της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων (ΕΕΠ). Πιστεύουμε ότι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο πρέπει να κινηθεί δυναμικά και να προστατεύσει τον στόλο της, παρέχοντάς του τη δυνατότητα να καλύψει έγκαιρα τις ανάγκες πιστοποίησης των διαχειριστικών μεθόδων, που άλλωστε, έχουν αποδειχθεί από τα πράγματα ότι είναι επιτυχείς και ασφαλείς.

Το μέλλον του Χόγκ Κόγκ

Πυροτεχνήματα του παλιού καιρού και υπερσύγχρονες ακτίνες λέιζερ, στολίσκος, που ολοφώτιστος διέπλευσε το λιμάνι, μουσική, χορός και τριήμερη αργία, γλέντια, τραπέζι για 4.000 VIP και μια τελευταία επίδειξη του βρετανικού μεγαλείου, επισφράγισαν το τέλος της βρεταννικής κυριαρχίας και την επιστροφή του Χόγκ Κόγκ στους Κινέζους ιδιοκτήτες του.

Το ίδρυμα "Για ένα καλύτερο Χόγκ Κόγκ" ισχυρίζεται ότι οργάνωσε το "πάρτι" για να δείξει στον κόσμο "με τρόπο που δεν επιδέχεται αμφισβήτηση, ότι το Χόγκ Κόγκ έχει εμπιστοσύνη στο μέλλον του ως ειδική διοικητική περιφέρεια της Κίνας". Δεν είναι βέβαιο ότι "οικοδομήθηκε η εμπιστοσύνη" σημειώνει σε άρθρο του στην "Γουόρλντ Στρίτ Τζόρναλ" ο κ. Μπελόαν. Βέβαιο, όμως είναι, ότι στο Χόγκ Κόγκ τα πάντα λειτουργούν άσφουα, αρχίζοντας από τον καθαρισμό των δρόμων, τους ουρανοξύστες και τα εκκεντρικά θεάματα, και καταλήγοντας στην υποδειγματική διοίκηση, αποτέλεσμα του συγκερασμού ικανοτήτων των Βρετανών αποικιοκρατών, των Κινέζων και των δραστήριων μη κυβερνητικών οργανώσεων.

Όσοι γνωρίζουν καλά το Χόγκ Κόγκ δεν περιμένουν αλλαγές δραματικής φύσεως. Μόνο ανησυχούν, μήπως τα ιδιαίτερα εκείνα προσόντα που το ανέδειξαν σε μοναδική πόλη ατονήσουν, λόγω της απειρίας της Κίνας σε ότι αφορά τη λειτουργία υγιών πολιτικών διοικητικών και δικαστικών θεσμών.

Το Πεκίνο φρόντισε να καταστήσει απολύτως σαφές ότι δεν σχεδιάζει να εφαρμόσει μη παρεμβατική πολιτική. Όσοι ανησυχούν όμως, όπως για παράδειγμα το Αμερικανικό Κογκρέσο για τις πιθανές επιπτώσεις της κινεζικής παρέμβασης στον τρόπο και την ποιότητα ζωής του Χόγκ Κόγκ, εστιάζουν τον προβληματισμό τους στο ενδεχόμενο, η ζωή εκεί να πάψει να είναι το ίδιο ευχάριστη όσο άλλοτε. Σαφής συμβολισμός, η άφιξη μονάδων του Λαϊκού Απελευθερωτικού Στρατού, η οποία δεν συνέβαλε στην αναπέρωση του ηθικού αυτών που ανησυχούν....



SABOUNJIAN JEWELLERY

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



Επανάληψη γνωστών συνθημάτων....

Με τα νέα μέτρα του Υπουργείου Ναυτιλίας, που εξήγγειλε στις αρχές Ιουλίου ο κ. Σουμάκης ασχολήθηκε στην τελευταία του συνεδρίαση το Εργατικό Κέντρο Πειραιά, και τα συμπεράσματα της συζήτησης περιελήφθησαν σε μια εγκύκλιο η οποία στάλθηκε σε όλα τα ναυτεργατικά Σωματεία.

Δυστυχώς, για μια ακόμη φορά οι Συνδικαλιστές δεν συλλαμβάνουν τα... μηνύματα των καιρών... και πάλι ομιλούν για "μέτρα που αρνούνται να ικανοποιήσουν τα αιτήματα του συνδικαλιστικού κινήματος για:

- Κατάργηση των διμερών συμβάσεων για τη ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών.
- Αμεση και ριζική αναδιάρθρωση του ΓΕΝΕ (σύμφωνα με τις προτάσεις των ναυτεργατών).
- και τήρηση της νομοθεσίας περί οργανικών συνθέσεων και απορρόφηση των ανέργων Ελλήνων ναυτεργατών".

Αλήθεια, τότε θα πάψουμε σ' αυτόν τον τόπο να χρησιμοποιούμε "Ξύλινη" γλώσσα και θα μπορέσουμε να δούμε ψυχρά και κατάματα κάθε πρόβλημα, ώστε να δώσουμε γρήγορες και αποτελεσματικές λύσεις για το κοινό συμφέρον, που δεν είναι άλλο από την ύπαρξη μιας ισχυρής Ναυτιλίας υπό την ελληνική σημαία, που θα συνεισφέρει στον εθνικό πλούτο και θα προσφέρει συνεχείς ευκαιρίες απασχόλησης στους πραγματικούς Έλληνες ναυτικούς.

Πρώτο μέλημα το κυκλοφοριακό

Χωρίς αμφιβολία, όλοι οι Πειραιώτες, και εννοούμε βέβαια και αυτούς που κατεβαίνουν καθημερινά για την εργασία τους στο λιμάνι, θα ανακουφίστηκαν ακούγοντας την εξαγγελία του Υπουργείου Χωροταξίας & Περιβάλλοντος για την αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού χάους της πόλης του Πειραιά με τη κατασκευή μιας γέφυρας που θα ξεκινά από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και θα καταλήγει στην Ακτή Κονδύλη.

Σύμφωνα με τη μελέτη του ΥΠΕΧΩΔΕ, από έναν νέο ανισόπεδο κόμβο που θα κατασκευασθεί έξω από το Στάδιο θα ξεκινούν δύο δίδυμες γέφυρες που θα περνούν πάνω από τις γραμμές του τραίνου, οι οποίες θα μετατοπιστούν.

Οι νέες γέφυρες μήκους 320 μέτρων και 220 μέτρων αντίστοιχα, θα καταλήγουν κάτω από την οδό Λαμπράκη και στην συνέχεια κοντά στην οδό Ρετσίνα θα δημιουργηθεί άλλη γέφυρα, μήκους 700 μέτρων, που θα καταλήγει στην Ακτή Κονδύλη. Ας ελπίσουμε ότι το αναγκαίο αυτό έργο θα υλοποιηθεί πολύ γρήγορα, γιατί ο Πειραιάς μας δεν αντέχει πλέον τη καθημερινή κυκλοφοριακή συμφόρηση, που είναι εν πολλοίς η αιτία που οδήγησε έναν αρκετό σημαντικό αριθμό ναυτιλιακών εταιριών να μετεγκατασταθούν σε άλλες περιοχές του λεκανοπεδίου.

Ο λόγος τους συμβόλαιο

Οι σπήλες αυτές δεν αρέσκονται στο "λιβανιστήρι" και ιδιαίτερα όταν αυτό είναι σχετικό με προσωπικότητες της Ναυτιλίας μας, για ευνόητους... λόγους.

Παρά ταύτα, δεν μπορούμε να μην σχολιάσουμε την άψογη στάση που έδειξαν τις μέρες αυτές οι Χανδρήδες, γεγονός που άλλωστε τονίστηκε ιδιαίτερα στον διεθνή τύπο από τον μεγαλομέτοχο της Royal Caribbean Cruise Line και πολυδισεκαμυριούχο κ. Pritzker.

Όπως είναι γνωστό-σχετικό ρεπορτάζ υπάρχει σε άλλες σελίδες του παρόντος τεύχους - η RCCL συμφώνησε με την Celebrity Cruise Line (των Χανδρήδων και της οικογένειας Ρεκανάτη) την συγχώνευση των δύο εταιριών με αντίτιμο που φθάνει τα 1,3 δισ. δολ., και θα καταβληθεί σε μετρητά και με την ανάληψη χρεών της Celebrity ύψους περίπου \$ 800 εκατομμυρίων. Μόλις έγινε γνωστή στη Νέα Υόρκη η συμφωνία αυτή, και πριν ακόμη υπογραφούν τα σχετικά συμφωνητικά, η Carnival Cruises, η μεγαλύτερη σήμερα εταιρία διαχείρισης κρουαζιεροπλοίων στον κόσμο και κύριος ανταγωνιστής της RCCL, πλησίασε τον όμιλο Χανδρή και προσέφερε μεγαλύτερο τίμημα, που φημολογείται ότι ήταν αυξημένο κατά 50 εκατ. δολάρια.

Οι Χανδρήδες όμως είχαν δώσει τον λόγο τους, και τον τήρησαν, δίνοντας μια ακόμη φορά το παράδειγμα του σωστού πατροπαράδοτου Έλληνα εφοπλιστή, του οποίου his word is his bond.

WINGATE NAVIGATION INC.

Πληρώματα από SRI LANKA (Αξιωματικοί - Κατώτερα - Εγγυήσεις)

- * Shipping Agents
- * Stevedores
- * Bunkering

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

- * Crew Agents
- * Dry Docking

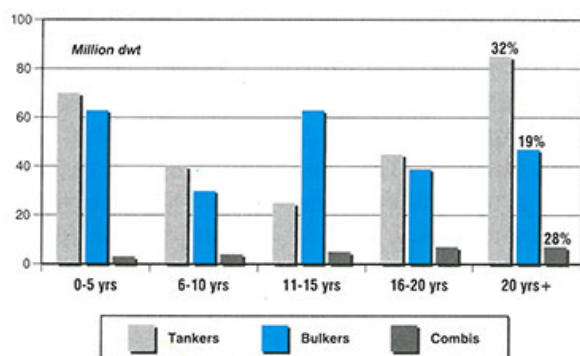
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 5, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
TEL. 4113005 FAX: 4113549 Κινητό: 094351007

Ορθή η απόφαση για newbuildings;

Κάνε με μάντη, να σε κάνω πλούσιο, λέει μια λαϊκή παροιμία.... και εμείς θα γράψουμε δύο λόγια σχετικά με τη μεγάλη ηλικία που έχει πλέον ο στόλος των πάσης κατηγορίας μπάλκ κάρριερς, που συνολικά πλησιάζει σε μεταφορική ικανότητα τους 250 εκατ. τόννους και αντιπροσωπεύει το 34% του παγκόσμιου στόλου.

Το 43% λοιπόν αυτού του στόλου των πλοίων μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων έχει ηλικία άνω των 15 ετών, ενώ οι παραδόσεις νέων πλοίων κατά την τελευταία πενταετία είχαν έναν ρυθμό της τάξης του 5% ετησίως.

Όπως φαίνεται και στον πίνακα, που συνέταξαν οι γνωστοί ναυλομεσίτες Gibsons του Λονδίνου, και τα τάνκερς δεν πάνε πίσω, καθώς το 32% της παγκόσμιας χωρητικότητάς τους υπερβαίνει τα 20 χρόνια!, ενώ για τα μπάλκερς και τα μικτά πλοία, τα άνω της 20ετίας αντιπροσωπεύουν αντίστοιχα το 19% και 28% της υπάρχουσας χωρητικότητας.



Μια και ξεκινήσαμε με τα μπάλκερς, αξίζει να σημειώσουμε τη διαπίστωση της στήλης ότι ένας μεγάλος αριθμός πλοίων θα οδηγηθεί σύντομα, εκών άκων στα διαλυτήρια, είτε λόγω της κακής ναυλαγοράς, είτε, και το σπουδαιότερο, λόγω της υπέρμετρης σε κόστος αξίας συντήρησης αυτών των πλοίων στο άμεσο μέλλον και κάτω από τη Δαμόκλειο Σπάθη σωρείας νέων αυστηρότερων κανονισμών.

Μήπως λοιπόν οι σημερινές τιμές για νέα πλοία συμφέρουν περισσότερο! ειδικά αν κρίνουμε και από τις πολύ υψηλές αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων καλών προδιαγραφών.

Μήπως είναι τώρα η εποχή που αξίζει να μελετήσει κανείς σοβαρότερα και με την συνεργασία των τραπεζών, την ανανέωση με newbuildings;

Θα χαρούμε να φιλοξενήσουμε και τις απόψεις των αναγνωστών μας.

Ναυτιλία και Ευρωκοινοβούλιο

Για μια ακόμη φορά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καταπιείστηκε με την ευρω - ναυτιλία, εγκρίνοντας αυτής την φορά μέτρα που στοχεύουν στην αύξηση του επιπέδου ασφαλείας των επιβατών και στην αναβάθμιση της εκπαίδευσης των ναυτικών.

Συγκεκριμένα, η Ολομέλεια του Κοινοβουλίου υιοθέτησε την έκθεση του κ. Watts (ΕΣΚ/UK), έγγρ. Α4-152/97, σχετικά με πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου, με την οποία θεσπίζεται η υποχρεωτική καταγραφή των ατόμων που επιβαίνουν επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων. Το Κοινοβούλιο ζητεί επιπροσθέτως, όπως πλήρης κατάλογος επιβατών κοινοποιείται στην πλοιοκτήτρια εταιρία, πριν από την αναχώρηση, εφόσον η απόσταση του ταξιδιού είναι τουλάχιστον 20 μίλια ή η χρονική διάρκεια του είναι τουλάχιστον 2 ώρες.

Η Ολομέλεια υιοθέτησε επίσης την έκθεση του κ. Parodi (ΕΓΕ/Ι), έγγρ. Α4-174/97, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Με την οδηγία αυτή επιδιώκεται η ενσωμάτωση της διεθνούς σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης επιφυλακής των ναυτικών (STCW), έτσι όπως αναθεωρήθηκε, στην κοινοτική νομοθεσία.

Για την πρώτη οδηγία της ονομαστικής κατάστασης των επιβατών, φαίνεται ότι οι Ευρωβουλευτές δεν έχουν ταξιδεύσει αρκετά με φέρις και ειδικότερα στην Μεσόγειο, για να αντιληφθούν το πόσο δυσχερές είναι, ιδιαίτερα τους μήνες της τουριστικής αιχμής, να τηρηθεί ορθά η οδηγία αυτή.

Ας ελπίσουμε ότι η χρησιμοποίηση της ηλεκτρονικής τεχνολογίας θα συνδράμει προς τη κατεύθυνση αυτή, και τουλάχιστον θα αποφευχθεί το απαράδεκτο φαινόμενο της ανεξέλεκτης υπερφόρτωσης των πλοίων.

Αναφορικά με την δεύτερη οδηγία, θα στάθουμε στην επισήμανση που έκανε στο Κοινοβούλιο ο ευρωβουλευτής Παύλος Σαρλής, που ορθά ανέφερε ότι ενώ η πρόταση της επιτροπής είναι πολύ καλή, δεν είναι σωστές οι τροποποιήσεις του εισηγητή, δεδομένου ότι προβλέπουν, μεταξύ άλλων, την αυτόματη εφαρμογή της Σύμβασης STCW απ' της στιγμής τεθεί σε ισχύ η οδηγία. Αυτή η τροπολογία δεν μπορεί να γίνει δεκτή, γιατί αυτομάτως δεσμεύει τα κράτη μέλη, πολλά από τα οποία δεν έχουν ακόμα κυρώσει τη Σύμβαση STCW.

Δεν είναι κρίμα

Πέρασαν περίπου 7 μήνες από τότε που, στο οικόπεδο του "Ιδρύματος Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή", βρέθηκαν αρχαία κτίσματα που πιθανώς ανήκουν στο Αρχαίο Λύκειο. Και πέρασαν περίπου άλλοι 5 μήνες από τότε που η πρόεδρος του Ιδρύματος Ελίζα Γουλανδρή και ο Υπουργός Πολιτισμού διαπίστωσαν ότι αποκλείεται η "συνύπαρξη" των αρχαίων ευρημάτων με το σχεδιαζόμενο Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, μια διαπίστωση που λογικά οδηγούσε στην ανταλλαγή του οικοπέδου του Ιδρύματος με κάποιο άλλο, κατάλληλο για την ανέγερση του Μουσείου που το ίδρυμα είχε την πρόθεση να χαρίσει στην Ελλάδα.

Σε πρόσφατη επίσημη καταγγελία του Ιδρύματος Γουλανδρή, επισημαίνεται ότι ο κ. Βενιζέλος επί δύο μήνες απέφυγε να μιλήσει, έστω και τηλεφωνικά με την κυρία Γουλανδρή, ενώ μέσω τρίτων προσώπων άφησε να διαρρεύσει η πρόθεση του υπουργείου του οποίου προΐσταται, να ανταλλάξει το οικόπεδο του Ιδρύματος με άλλο, αλλά μικρότερο εκείνου που θα ήταν αναγκαίο για τη κατασκευή του Μουσείου, το οποίο σχεδίασε ο φημισμένος αρχιτέκτων Ι.Μ.Ρεϊ.

Η κυρία Ελίζα Γουλανδρή επισημαίνει στην καταγγελία της, που είδε ήδη το φώς της δημοσιότητας στον ημερήσιο τύπο, ότι ύστερα από τα παραπάνω και ύστερα από πολυετείς ταλαιπωρίες από την Πολιτεία και δικαστικούς αγώνες για να κατορθώσει να πραγματοποιήσει τη δωρεά αυτή, με βαθύτατη λύπη είναι αναγκασμένη να δηλώσει ότι θεωρεί πως η Πολιτεία αποκρούει εμπράκτως την προσφορά του ιδρύματος για ανέγερση του Μουσείου. Αλλά όρια αναμονής και υπομονής δεν υπάρχουν προσθέτει.

Φαίνεται ότι οι κυβερνήσεις της Ελλάδας ούτε δωρεές δεν είναι σε θέση να αποδεχθούν. Κρίμα....

Συνεχίζει στην πρώτη γραμμή

Ο λόγος για τον Όμιλο επιχειρήσεων του φίλου Περικλή Παναγόπουλου, που συνεχίζει να επενδύει τεράστια ποσά στην προσπάθειά του να δημιουργήσει μια πρότυπη εταιρία μεταφοράς επιβατών και οχημάτων, που θα είναι ικανή να συνδέσει οποιαδήποτε λιμάνια και νησιά στην Ευρώπη, στη Μεσόγειο και στο Αιγαίο με πλοία - πρότυπα.

Τα νέα μεγαλόπνοα επενδυτικά σχέδια των Επιχειρήσεων Αττικής, που διαχειρίζονται τα φημισμένα Superfast φέρυς, περιλαμβάνουν τη ναυπήγηση σειράς πιο εξελιγμένων και ταχύπλοων οχηματαγωγών που θα παραδοθούν το 1998 με την συνδρομή της μεγάλης τράπεζας Chase Manhattan, που χρηματοδοτεί το νέο αυτό επενδυτικό πρόγραμμα με 200 εκατ. δολάρια.

Αλήθεια, αξίζει να αναρωτηθούμε: Εάν δεν είχε "μπεί" ο Παναγόπουλος στην ναυτιλία των επιβατηγών - οχηματαγωγών θα ταξιδεύαμε με τα σημερινά καλά πλοία που υπάρχουν τόσο στην Αδριατική, όσο και στο Αιγαίο;

AEGEAN OCEANIC S.A.

ISM DOC No. 024001/96

12, Akti Possidonos
Piraeus

TELEPHONE: 42.20.100 - 42.20.106

TELEFAX: 42.20.108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR

E MAIL: A34GR725

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

COULOUTHROS LTD.

Heathcoat house, 20 Savile Row, London W1X 2BD

Cable address: Androship London W1

TELEPHONE: 171-4374937

TELEFAX: 171-4374282 TELEX: 915911-2, A/B ANDROS G.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ναυτιλία

Οι αγορές περιμένουν το ορθό σήμα

Πληθαίνουν όλο και περισσότερο οι ενδείξεις ότι η ελληνική οικονομία βρίσκεται λίγο πριν τη λήψη ουσιαστικών αποφάσεων, οι οποίες θα σηματοδοτήσουν τη μελλοντική της πορεία.

Αυτό άλλωστε, δείχνει η στάση αναμονής που επικρατεί τις τελευταίες εβδομάδες στις αγορές χρήματος έναντι των κρατικών ομολόγων, του Χρηματιστηρίου και γενικότερα των επενδύσεων στην Ελλάδα.

Η επιφύλαξη αυτή μπορεί εύκολα να μετατραπεί σε αρνητική διάθεση, εάν διαπιστωθεί ότι η ελληνική κυβέρνηση δεν μπορεί να διασφαλίσει την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως τώρα στην οικονομία.

Αυτές οι αναμενόμενες διαρ-

θρωτικές παρεμβάσεις θα δώσουν την εμπιστοσύνη που αναζητούν οι αγορές.

Νομισματικές εξελίξεις και νομισματική πολιτική

Οι επισημάνσεις του Διοικητή της Τράπεζας Ελλάδος για την ελληνική οικονομία

Η Τράπεζα της Ελλάδος, προκειμένου να επιτύχει τον πρωταρχικό της σκοπό, δηλαδή την περαιτέρω αποκλιμάκωση του πληθωρισμού, εστίασε την πολιτική της κατά το παρελθόν έτος στην επίτευξη δύο ενδιάμεσων στόχων. Ο πρώτος και κύριος ενδιάμεσος στόχος ήταν η

διατήρηση της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής έναντι του ECU περίπου σταθερή κατά μέσο όρο στη διάρκεια του 1996. Παράλληλα, η Τράπεζα έθεσε ως **δ ε ύ τ ε ρ ο** **ε ν δ ι ά μ ε ν ο** στόχο τον περιορισμό του ρυθμού αύξησης της προσφοράς **χ ρ ή μ α τ ο ς** (M3) στη διάρκεια του έτους στο 69%. Επιπλέον, για την πληρέστερη αξιολόγηση της συμβατό-



τητας των νομισματικών συνθηκών με την επιδιωκόμενη επιβράδυνση του πληθωρισμού, ανακοίνωσε όρια 9-12% για τον προβλεπόμενο ρυθμό μεταβολής του ευρύτερου δείκτη ρευστότητας της οικονομίας (M4) και 5-7% για τη συνολική πιστωτική επέκταση.

Από τις εξελίξεις στις αγορές χρήματος και συναλλάγματος το περασμένο έτος, διαπιστώνεται ότι τόσο η συναλλαγματική ισοτιμία της δραχμής όσο και τα νομισματικά και πιστωτικά μεγέθη διαμορφώθηκαν σύμφωνα με τους στόχους ή τα όρια που είχαν τεθεί.

Συγκεκριμένα, η διολίσθηση της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής έναντι του ECU συγκρατήθηκε στο 1% μεταξύ αρχής και τέλους του έτους, από 3% το 1995. Η σταθμισμένη συναλλαγματική ισοτιμία της δραχμής, η οποία αντανάκλα τις συναλλαγές με τους κυριότερους εμπορικούς εταίρους της χώρας μειώθηκε κατά 1,1% σε μέσα επίπεδα, ακριβώς όπως προβλεπόταν στο πρόγραμμα σύγκλισης.

Οι ετήσιοι ρυθμοί ανόδου των βασικών νομισματικών και πιστωτικών μεγεθών διαμορφώθηκαν είτε εντός, είτε πλησίον των προβλεπόμενων ορίων. Κατά τη διάρκεια όμως του έτους σημειώθηκαν σημαντικές διαφοροποιήσεις των ρυθμών μεταβολής, οι οποίες επηρέασαν την πολιτική επιτοκίων και τις παρεμ-

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 διεύθυνσεως, εγγυάται την ταχύτητα και οικονομική εξυπηρέτηση των διερχομένων από το λιμένα μας πλοίων καθ' όλο το 24ωρο

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

βάσεις της Τράπεζας της Ελλάδας στη διατραπεζική αγορά. Επιπλέον, οδήγησαν στη λήψη συμπληρωματικών μέτρων τον Ιούνιο, ώστε να συγκρατηθούν οι ρυθμοί αύξησης της προσφοράς χρήματος και των πιστώσεων σε επίπεδα συμβατά με τους στόχους της νομισματικής πολιτικής.

Στους πέντε πρώτους μήνες του 1996, το Μ3 αυξανόταν με σχετικά υψηλούς ρυθμούς (περίπου 11%) κυρίως εξαιτίας αυξημένων εισροών κεφαλαίων από το εξωτερικό, καθώς και της υψηλής πιστωτικής επέκτασης προς τον ιδιωτικό τομέα. Η δημιουργία δραχμικής ρευστότητας, λόγω των εισροών κεφαλαίων από το εξωτερικό, αντισταθμίστηκε με παρεμβάσεις της Τράπεζας της Ελλάδος για την απορρόφηση της πλεονάζουσας ρευστότητας στη διατραπεζική αγορά, που κατά μέσο όρο ανήλθε στα 550 δισ. δραχμές ημερησίως. Η αύξηση του ποσοστού των δεσμεύσεων κατά μια εκατοστιαία μονάδα (στο 12%) τον Ιούνιο, αλλά και η διεύρυνση της βάσης υπολογισμού τους συνετέλεσαν στη σημαντική επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης του Μ3, που κατά το μεγαλύτερο διάστημα του δεύτερου εξαμήνου κινήθηκε μέσα στα όρια του νομισματικού στόχου και τελικά διαμορφώθηκε σε 9,3% στο τέλος του έτους.

Κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής

οικονομικής πολιτικής και η ευρωπαϊκή ενοποίηση

Από την επισκόπηση και αξιολόγηση των οικονομικών και νομισματικών εξελίξεων κατά το 1996 προκύπτουν ορισμένα γενικά συμπεράσματα για την κατάσταση και τις προοπτικές της οικονομίας, καθώς και τις επιδιώξεις και τα βασικά χαρακτηριστικά της οικονομικής πολιτικής που πρέπει να εφαρμοστεί.

Στη διάρκεια του προηγούμενου έτους έγιναν σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση της νομισματικής σταθερότητας. Πράγματι, ο πληθωρισμός έχει μειωθεί στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 24 ετών και έχουν δημιουργηθεί ευνοϊκές προοπτικές για υποχώρησή του κάτω από το 3% το 1998, εφόσον βέβαια ακολουθηθεί η ενδεδειγμένη μακροοικονομική πολιτική. Η σταθερότητα της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής που επιτεύχθηκε για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια, συνέβαλε καθοριστικά στην αποκλιμάκωση του πληθωρισμού και των επιτοκίων. Επιπλέον, η δημοσιονομική κατάσταση της χώρας βελτιώθηκε, με την περαιτέρω μείωση του δημόσιου ελλείμματος και τη σταθεροποίηση του δημόσιου χρέους σε σχέση με το ΑΕΠ. Είναι αξιοσημείωτο ότι η πρόοδος προς την σταθεροποίηση της οικονομίας και ειδικότερα, η άμβλυνση των δημο-

σιονομικών ανισορροπιών πραγματοποιήθηκαν στο έτος εκλογών και επομένως αποφεύχθηκε η επανάληψη του πολιτικο - οικονομικού κύκλου που συχνά επηρέασε δυσμενώς την οικονομία στο παρελθόν.

Η πορεία προς την νομισματική σταθερότητα συνοδεύθηκε από οικονομική ανάκαμψη και αύξηση της απασχόλησης. Το γεγονός ότι η επιτάχυνση της οικονομικής δραστηριότητας αντανάκλα και άνοδο των επενδύσεων αποτελεί ενθαρρυντικό στοιχείο, επειδή θα οδηγήσει στη διεύρυνση της παραγωγικής βάσης της οικονομίας και στη βελτίωση των πραγματικών εισοδημάτων στο μέλλον. Επιπλέον, οι εξελίξεις αυτές υποδηλώνουν ότι η αντιπληθωριστική νομισματική πολιτική και δημοσιονομική προσαρμογή δεν συνεπάγονται κατ' ανάγκην επιβράδυνση της οικονομικής δραστηριότητας ή συρρίκνωση των πραγματικών εισοδημάτων.

Αντίθετα, μπορεί να οδηγήσουν σε άνοδο των επενδύσεων και του εθνικού εισοδήματος, λόγω της πτώσης των επενδύσεων και του εθνικού εισοδήματος, λόγω της πτώσης επιτοκίων και της αυξημένης εμπιστοσύνης στην προοπτική σταθεροποίησης της οικονομίας.

Ενώ όμως σημειώνεται αξιολογική πρόοδος προς την ονομαστική και την πραγματική σύγκλιση και οι επιδόσεις της οικονομίας προσεγγίζουν



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

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

με ικανοποιητικό ρυθμό τα κριτήρια της συνθήκης που αφορούν τον πληθωρισμό και το δημόσιο έλλειμμα, είναι εξίσου σαφές ότι βασικά δημοσιονομικά προβλήματα και διαρθρωτικές αδυναμίες δεν έχουν αντιμετωπισθεί επαρκώς. Επομένως, δεν έχουν ακόμη διαμορφωθεί συνθήκες διατηρήσιμης σταθερότητας και ανάπτυξης.

Η ολοκλήρωση της δημοσιονομικής εξυγίανσης θα απαιτήσει εντονότερη και μακρόχρονη προσπάθεια, όχι μόνο επειδή είναι δυσχερής η αναγκαία διεύρυνση της φορολογικής βάσης αλλά και λόγω των δυσκολιών περιστολής των δαπανών, που οφείλονται στην αναποτελεσματική διαχείριση πολλών δημοσίων φορέων και επιχειρήσεων, τις μελλοντικές ακάλυπτες υποχρεώσεις ασφαλιστικών οργανισμών, καθώς και τις συσσωρευμένες υπο-

χρεώσεις φορέων και επιχειρήσεων εκτός του κυβερνητικού τομέα, οι οποίες εκτιμάται ότι τελικά θα επιβαρύνουν σε μεγάλο βαθμό τον κρατικό προϋπολογισμό.

Επιπλέον, παρά τη συντελούμενη σημαντική βελτίωση της υποδομής, ιδιαίτερα στους τομείς των συγκοινωνιών, οι γνωστές διαρθρωτικές αδυναμίες της παραγωγής παραμένουν. Η περιορισμένη παραγωγική βάση, η ποιοτική ανεπάρκεια πολλών προϊόντων και υπηρεσιών, η συγκριτικά χαμηλή παραγωγικότητα της εργασίας, καθώς και δυσκαμψίες και ατέλειες στις αγορές, επηρεάζουν αρνητικά την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας μέσα στο νέο περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης των αγορών και του εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού. Οι διαρθρωτικές αδυναμίες της παραγωγικής διαδικασίας περιορίζουν την αναπτυξια-

κή οικονομική δραστηριότητα στα αμέσως επόμενα χρόνια δεν θα αποδειχθεί διατηρήσιμη μεσοπρόθεσμα, αν το παραγωγικό δυναμικό της οικονομίας δεν αυξάνεται με ρυθμό αντίστοιχο με την επέκταση της εγχώριας ζήτησης.

“Φορολογικός παράδεισος” η Αιγούσα;;

Ενδιαφέροντα φορολογικά κίνητρα για τα μικρά νησιά του Αιγαίου, ανακοίνωσε πρόσφατα η κυβέρνηση με στόχο να συμβάλει στην ανάπτυξη της ακριτικής αυτής ζώνης της πατρίδας μας.

Οι ρυθμίσεις που εξαγγέλθηκαν, παράλληλα με τις υπόλοιπες διατάξεις του νέου φορολογικού νομοσχεδίου, είναι 10έτους διάρκειας και προβλέπουν ειδικότερα.

α) Αύξηση σε 3.000.000 δρχ. του αφορολόγητου εισοδήματος των φυσικών προσώπων που κατοικούν μόνιμα σε νησιά κάτω των 3.000 κατοίκων.

β) Μείωση κατά 40% του συντελεστή φόρου μεταβίβασης ακινήτων για αγορές ή μεταβιβάσεις ακινήτων των φυσικών προσώπων που κατοικούν μόνιμα σε νησιά κάτω των 3.000 κατοίκων.

γ) Εξαίρεση από τα αντικειμενικά κριτήρια επιχειρήσεων με έδρα νησιά μέχρι 500 κατοίκους.

δ) Μείωση κατά 50% του ελαχίστου ποσού καθαρού εισοδήματος για επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε μη παραλιακές περιοχές δήμων, κοινοτήτων ή οικισμών πληθυσμού κάτω των 4.000 κατοίκων.

ε) Μείωση κατά 40% του συντελεστή φορολογίας επί καθαρών κερδών όλων των νομικών προσώπων που δραστηριοποιούνται σε νησιά κάτω των 3.000 κατοίκων.

PANAMA CANAL



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS
S/A**

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

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL/COLON

CABLE: TONIOCOLON

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**

κή προοπτική της χώρας από την πλευρά της προσφοράς και, αν δεν αντιμετωπίσουν εγκαίρως, οι συνέπειές τους θα καθίστανται περισσότερο εμφανείς στα επόμενα έτη, ιδιαίτερα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών αλλά και στην ανεργία. Η προβλεπόμενη επιτάχυνση του ρυθμού ανόδου της

στ) Κατάργηση του Ειδικού Φόρου Τραπεζικών Εργασιών και της ειδικής εισφοράς του ν. 1228/1975 επί των δανείων και πιστώσεων που λαμβάνουν από τράπεζες οι μόνιμοι κάτοικοι των νησιών που έχουν κάτω από 3.000 κατοίκους.

Μήπως, λοιπόν, θα πρέπει ν' αρχίσουν να σκεπτόμαστε σοβαρά την επιστροφή και δραστηριοποίηση στην Αιγνούσα;

Ακαιρες και ανατιολόγητες αυξήσεις του ΟΛΠ στα επιβατηγά πλοία

Αντέδρασαν, απόλυτα δικαιολογημένα οι εφοπλιστές επιβατηγών πλοίων και ιδιαίτερα των κρουαζιεροπλοίων, ενάντια στην άκαιρη και ανατιολόγητη αύξηση των τελών προσδότησης και πλεύρισης των πλοίων, που αποφάσισε κατά πλειοψηφία...! το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

Με μια ουσιαστική παρέμβασή του, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ) Ανδρέας Ποταμιάνος απέστειλε επιστολή στον υπουργό Ναυ-

τιλίας Σταύρο Σουμάκη, στην οποία μεταξύ άλλων επισημαίνει:

"Για μια ακόμα φορά πληροφορούμεθα από τον Τύπο ότι το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ, απεφάσισε κατά πλειοψηφία, και παρά την αιτιολογημένα πλήρως αρνητική θέση του μετέχοντα εκπροσώπου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και νέα αύξηση των τιμολογίων του ΟΛΠ, ιδιαίτερα δε των τιμολογίων προσδότησης - πλεύρισης των επιβατηγών πλοίων ακτοπλοΐας και κρουαζιεροπλοίων.

Είναι απορίας άξιο κ. υπουργέ, σε τι οφείλεται η νέα επιβολή αυξήσεων των τιμολογίων, αφού είναι τόσο πρόσφατη η τελευταία σημαντική αύξησή τους.

Επισημαίνουμε εν προκειμένω ότι οι αλληπάλληλες και εν πολλοίς μη ανταποδοτικές αυξήσεις, έχουν έως αποτέλεσμα την αύξηση του ήδη βεβαρμένου κόστους εκμεταλλεύσεως των πλοίων του κλάδου μας και την περαιτέρω μείωση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Θα πρέπει να σημειώσουμε κ. υπουργέ, ότι τουρκικοί και αιγυπτιακοί λιμένες, όσον αφορά τέλη και δικαιώματα αναφερόμενα σε επιβατηγά - τουριστικά πλοία, προέβησαν σε αισθητές μειώσεις των τιμολογίων τους μέχρι και 50%.

Πρέπει ακόμα να ληφθεί υπόψη ότι οι εκάστοτε αυξήσεις των τιμολογίων και δικαιωμάτων του ΟΛΠ συμπαράσφουρουν και τα ισχύοντα τιμολόγια δικαιωμάτων υπέρ των λοιπών λιμένων της χώρας".

Μόλις τον προηγούμενο μήνα, τα "Ναυτικά Χρονικά" είχαν σημειώσει ότι το τραγικότερο στην όλη ιστορία των αυξήσεων είναι ότι, τα τέλη αυτά δεν έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα, ενώ πρέπει ακόμη να επισημανθεί ότι, το ισχύον λογιστικό σύστημα στον ΟΛΠ δεν επιτρέπει την ορθή κοστολόγηση των υπηρεσιών που προσφέρει, γεγονός που έχει παραδεχθεί επίσημα η διοίκηση του οργανισμού.

Βγαίνει λοιπόν αβίαστα το συμπέρασμα ότι για μια ακόμη φορά ένας δημόσιος φορέας προχωρεί μονομερώς σε αυξήσεις των τιμολογίων του και οι δυστυχείς υπήκοοι καλούνται να πληρώσουν τη ζημιά...!

Η τύχη της Western Bulk;

Εκπληξη και ερωτηματικά στους ναυτιλιακούς κύκλους της Νορβηγίας έχει προκαλέσει η κίνηση του γνωστού επενδυτή Παλ Κάσπερσεν,

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»

να αγοράσει πρόσθετο μερίδιο στην Western Bulk Shipping, τη γνωστή εταιρία διαχείρισης μπάκ κάρριερς, κατά πλειονότητα μεγέθους handy.

Ο κ. Κάσπερσεν είναι πλέον μεγαλομέτοχος στην εταιρία, αφού πριν από λίγες εβδομάδες απέκτησε επιπλέον μερίδιο της τάξης του 17%, έναντι 80 εκατομμυρίων νορβηγικών κορονών. Το συνολικό του μερίδιο στην Western Bulk Shipping ανέρχεται τώρα στο 26%.

Επί του παρόντος, και σύμφωνα με ναυτιλιακούς παράγοντες του Όσλο, οι περαιτέρω προθέσεις του κ. Κάσπερσεν παραμένουν ασαφείς. Ωστόσο, θεωρείται μάλλον απίθανο να προχωρήσει σε επιθετική προσφορά για την πλήρη εξαγορά της εταιρίας, καθώς μεγάλο μέρος των μετοχών της Western Bulk βρίσκεται στα χέρια ιδιωτικών συμφερόντων.

Επενδύσεις τώρα σε πλωτά διαμερίσματα...

Περί τις 50 γνωστές προσωπικότητες της διεθνούς ναυτιλίας, μεταξύ των οποίων και ο δικός μας Πόλυς Χατζηϊωάννου, περιλαμβάνονται μέχρι σήμερα στη λίστα των υποψηφίων αγοραστών ενός διαμερίσματος στον πλωτό κολοσσό που προτίθεται να κατασκευάσει η ResidenSea.

Τα φινλανδικά ναυπηγεία Kvaerner Masa είναι επικεφαλής

εκείνων που έχουν προσφέρει να ναυπηγήσουν το αξίας 550 εκατ. δολλαρίων πλοίο, στο οποίο τα πολυτελή διαμερίσματά του θα πωλούνται σε τιμές που ξεκινούν από 1 εκατ. και φθάνουν τα 4,5 εκατ. δολάρια.

Εκπρόσωπος της εταιρίας ResidenSea ανέφερε ότι για το 20% των 250 διαμερισμάτων που θα διατεθούν προς πώληση, έχει ήδη εκδηλωθεί ενδιαφέρον, σε μια μέση τιμή 2 εκατ. το καθένα. Αν και οι 50 αυτές κρατήσεις εξελιχθούν σε τελικά συμβόλαια, τότε η ResidenSea θα προχωρήσει στη ναυπήγηση του εν λόγω κρουαζιεροπλοίου, χωρητικότητας 85.000 τόννων γκρος.

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 τράπε-

ζες: Citibank Shipping S.A., Bayerische Vereinsbank AG, Citibank (Channel Islands) Ltd., ABN AMRO Bank NV., Christiania Bank og kredittkasse 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 Ακτοπλοίας Παντελής Σφηλιάς.

Εκ μέρους της διοργανώτριας τράπεζας Citibank παραβρέθηκαν, ο γενικός διευθυντής Δημ. Κροντηράς, η γενική διευθύντρια Ναυτιλιακού Μαρ. Μόσχου και ο διευθυντής ναυτιλιακού Τ. Κωνσταντάρας, ενώ τις τράπεζες που συμμετέχουν στο κοινοπρακτικό δάνειο εκπροσώπησαν οι Γ. Παπαθανασίου, υποδιοικήτης ETBA, 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, Μ. 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 διμήνου έγινε η καθέλκυση του φέρρου IKARUS και σύντομα αρχίζουν οι εργασίες για το PASIPHAE.

Κεφαλαιοποίηση

1,55 δισ.

στη ΔΑΝΕ

Στην επαναληπτική τακτική Γενική Συνέλευση της Δωδεκανησιακής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας (ΔΑΝΕ), που πραγματοποιήθηκε στις 13 Ιουλίου, αντι-

προσωπεύθηκε το 66,5% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου και εκλέχθηκε νέο διοικητικό συμβούλιο.

Η συντριπτική πλειοψηφία (99,8%) των παρισταμένων μετόχων, μειοψηφούντων μόνο 6.670 ψήφων, ενέκρινε τα πεπραγμένα της διοίκησης και όλα τα θέματα της ημερησίας διάταξης, μεταξύ των οποίων την δωρεάν διανομή πέντε (5) νέων μετοχών για κάθε δέκα (10) παλιές, με κεφαλαιοποίηση μέρους των αποθεματικών ύψους 1.549.858.500 δρχ., καθώς και την διανομή μερίσματος 30 δρχ. ανά μετοχή.

Δικαιούχοι του μερίσματος για την χρήση 1996, καθώς και των δωρεάν μετοχών, είναι οι μέτοχοι της εταιρίας μέχρι την ημέρα της Γενικής Συνέλευσης, δηλαδή μέχρι και τις 13/7/97. Από την Δευτέρα, 14 Ιουλίου οι μετοχές της ΔΑΝΕ διαπραγματεύονται στο χρηματιστή-

ριο, χωρίς το δικαίωμα λήψεως δωρεάν μετοχών και μερίσματος χρήσεως 1996.

Τα δάνεια στη Ναυτιλία

Τρεις τράπεζες, ισχυρίζονται ότι στήριξαν το μεγαλύτερο βάρος της χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας το πρώτο εξάμηνο του 1997, χορηγώντας δάνεια ύψους 4 δισ. δολλαρίων!

Οι εν λόγω τράπεζες - Εθνική, Εμπορική και Citibank συμμετείχαν επίσης σε κοινοπρακτικά δάνεια και σε χρηματοδοτήσεις νεοτεύκτων πλοίων, κατά κύριο λόγο επιβατηγών - φέρρους και δεξαμενοπλοίων. Πάντως, εκτός από τη παραπάνω σημαντική χρηματοδότηση της Ναυτιλίας, τα "N.X." υπολογίζουν ότι οι

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

Ελληνες εφοπλιστές δαπάνησαν άλλα 4 περίπου δισ. δολ. από τον Ιανουάριο μέχρι σήμερα στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, μέσω της οποίας απέκτησαν 150 μονάδες, στη πλειονότητα κατασκευής μετά το 1980.

Παρελθόν η Ναυτιλία για την Barclays Bank

Μια που μιλήσαμε για τράπεζες, υπάρχουν και ορισμένες που έχασαν πολλά χρήματα από τις χορηγήσεις του προς τη Ναυτιλία.

Σε ορισμένες περιπτώσεις όμως, που είναι αρκετά γνωστές..., οι λόγοι πρέπει να αναζητηθούν όχι στη κυκλική συμπεριφορά της ναυαγορίας και στα επακόλουθα από τη χαμηλή, ως μηδαμινή, ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά στο ότι εξ υπαρχής τα δάνεια που εγκρίθηκαν δεν πληρούσαν τις αναγκαίες προϋποθέσεις.

Μιλάμε, δηλαδή, για bad loans από την αρχή που ενέκριναν, για... ευνόητους λόγους, υπάλληλοι και διευθυντικά στελέχη τραπεζών με ελλειπή εμπειρία και κάτω από συνθήκες που γνωρίζουν οι παροικούντες την Ακτή Μιαούλη.

Δύο τράπεζες που επεδίωξαν τελικά την έξοδό τους από τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι η βρετανική Barclays και η γαλλική Credit Lyonnais, οι οποίες έμπλεξαν στη κυριολεξία σ' έναν κύκλο αποτυχημένων δανείων και τελικώς έχασαν σημαντικά κεφάλαια. Ειδικά στην περίπτωση της Barclays, αυτό που έγινε με ορισμένα δάνεια δεν είχε προηγουμένως στην ιστορία του Πειραιϊκού Shipping, και είναι απορίας άξιο πως το διοικητικό συμβούλιο της Τράπεζας δεν "πήρε" μερικά

κεφάλαια, κατά το κοινώς λεγόμενο, τουλάχιστον για παραδειγματισμό, αφού... στο μεταξύ τα δολαριάκια είχαν κάνει φτερά! Τελικώς η λύση της μεταβίβασης του χαρτοφυλακίου των ναυτιλιακών δανείων στην Mildand Bank, χωρίς να είναι πανάκεια, ήταν η μόνη λύση που της απέμεινε.

Η Midland Bank, που είναι γνωστή σαν μια πολύ συντηρητική τράπεζα, δείχνει αποφασισμένη να κινηθεί δυναμικά και να παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην σωστή χρηματοδότηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Εκδοση μετοχών της Frontline για επέκταση και εκσυγχρονισμό

Μια ακόμη σημαντική ναυτιλιακή εταιρία, η Σουηδική Frontline, της οποίας κύριος μέτοχος είναι ο Τζόν Φρέντρικσεν, στοχεύει να αντλήσει μέχρι το 1998 κεφάλαια ύψους 160 εκατ. δολ. μέσω του χρηματιστηρίου, προκειμένου να χρηματοδοτήσει το πρόγραμμα επέκτασης του στόλου της συνολικής αξίας 500 εκατ. δολ. Ηδη αυτές τις ημέρες, έκανε την πρώτη της κίνηση αντλώντας από την Σουηδική χρηματαγορά 40 εκατ. δολ. μέσω της έκδοσης 10 εκατ. νέων μετοχών.

Τα χρήματα θα χρησιμοποιηθούν για την αξιοποίηση οφίων ναυπήγησης τριών δεξαμενοπλοίων τύπου Σουέζμαξ στα ναυπηγεία Hyundai. Περίπου 100 εκατ. δολ. αναμένεται να προέλθουν από τη σχεδιαζόμενη έκδοση μετοχών στις ΗΠΑ, ενώ τα υπόλοιπα 20 εκατ. δολ. θα προέλθουν κατά πάσα πιθανότητα από εισροή ρευστού του κ. Φρέντρικσεν.

Η Frontline έχει δεσμευθεί επίσης να διαθέσει 483 εκατ. δολ. στα ναυπηγεία Hyundai για τη ναυπήγηση τεσσάρων Vloc αξίας 82,5 εκατ. δολ. έκαστο.

Τα Suezmax αναμένεται να είναι έτοιμα για παράδοση τον επόμενο Μάιο, ενώ το τελευταίο Vloc θα παραδοθεί τον Σεπτέμβριο του 1999.

Η Κομισιόν ενέκρινε τη διαγραφή χρεών των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε, και τυπικά, τη διαγραφή χρεών των Ελληνικών Ναυπηγείων του Σκαραμαγκά, εγκρίνοντας παράλληλα το σχέδιο ανασυγκρότησης της μεγαλύτερης επισκευαστικής μονάδος στην Ανατολ. Μεσόγειο.

Η έγκριση της Κομισιόν, έρχεται σαν φυσική συνέπεια της απόφασης του Συμβουλίου Υπουργών της Κοινότητας, οι οποίοι στις 2 Ιουνίου είχαν αποφασίσει ένα πακέτο μέτρων για την υποστήριξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ισπανία, τη Γερμανία και την Ελλάδα.

Ειδικότερα το σχέδιο ανασυγκρότησης του Σκαραμαγκά προβλέπει δαπάνες της τάξεως των 15,6 δισ. δρχ., ποσοστό 50% των οποίων θα καλυφθεί από κοινοτικούς πόρους, που θα επενδυθούν κυρίως στην απόκτηση σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού, ενώ η νέα διοίκηση του ναυπηγείου έχει αναλάβει να μειώσει το απασχολούμενο προσωπικό κατά 35%, δηλαδή σε 2.000 άτομα, μέχρι το τέλος του 1997.

Απόφαση του **Δικαστηρίου** των **Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων** στην υπόθεση της **Ρήτρας Διεθνούς Δικαιοδοσίας** των **φορτωτικών**

Μετά από σχετική προδικαστική απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ), ερμηνεύεται το άρθρο 17 της Συμβάσεως των Βρυξελλών 1968 για την ισχύ της ρήτρας δικαιοδοσίας των φορτωτικών.

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Με αίτηση των γερμανικών δικαστικών αρχών, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) εκλήθη να εκδόσει προδικαστική απόφαση σχετικά με την έννοια του άρθρου 17 § 1, δεύτερο εδάφιο, περίπτωση τρίτη της συμβάσεως των Βρυξελλών 1968, το οποίο ορίζει ότι η συμφωνία καθορισμού αποκλειστικής δικαιοδοσίας ορισμένων δικαστηρίων είναι δυνατόν να καταρτισθεί είτε εγγράφως, είτε προφορικά με γραπτή επιβεβαίωση, είτε κατά γενικό γνωστό τύπο που είναι σύμφωνος με τις συνήθειες του διεθνούς εμπορίου.

Τα ερωτήματα που ετέθησαν προς το Δικαστήριο είναι τα εξής:

α) Εάν θεωρείται ότι η μη διατύπωση αντιρρήσεων κατά αποστολής εμπορικής επιβεβαίωσης, στην οποία περιέχεται έντυπος ρήτρα δικαιοδοσίας, συνιστά σύναψη συμφωνίας περί δικαιοδοσίας επί της οποίας εφαρμόζεται το άρθρο 17 § 1, δεύτερο εδάφιο της εν λόγω συμβάσεως και

β) Εάν το γεγονός ότι οι χρησιμοποιούμενες από τον ένα συμβαλλόμενο θαλάσσιες φορτωτικές καθορίζουν τα αποκλειστικά αρμόδια δικαστήρια, θεωρείται ότι συνιστά συμφωνία διεθνούς δικαιοδοσίας κατά την ανωτέρω διάταξη, ή απαιτείται να

επέλθει και πραγματική σύμπτωση της βουλήσεως των συμβαλλομένων.

Η κρίση του ΔΕΚ επί των ανωτέρω ερωτημάτων ήταν φανερό ότι θα επηρέαζε τα συμφέροντα της ναυτιλίας. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη ναυτιλιακή πρακτική οι έντυποι όροι των φορτωτικών που εκδίδει ο εφοπλιστής ή εκδίδονται δια λογαριασμό του, ορίζουν τα έχοντα δικαιοδοσία δικαστήρια, δηλαδή, πρόκειται περί μονομερούς επιλογής της δικαιοδοσίας από τον εφοπλιστή. Η πρακτική αυτή εξασφαλίζει στον πλοιοκτήτη τη δυνατότητα επιλογής της δικαιοδοσίας που θεωρεί συμφέρουσα ως προς την ύπαρξη ασφάλειας δικαίου και εξοικονομήσεως χρόνου και εξόδων.

Ήταν προφανές το συμφέρον του εφοπλισμού όπως γίνει δεκτό και κατοχυρωθεί από το ΔΕΚ ότι, εφόσον το εθνικό δικαστήριο κρίνει ότι η μονομερής έκδοση φορτωτικής και η δια της αποδοχής αυτής συμφωνία αποτελεί τύπο του διεθνούς εμπορίου ανταποκρινόμενο στη γενική εμπορική συνήθεια, η περιεχόμενη στη φορτωτική ρήτρα δικαιοδοσίας είναι δεσμευτική, άνευ ανάγκης συναίνεσης του αντισυμβαλλομένου και υπάρξεως ουσιαστικού συνδέσμου μεταξύ της συναλλαγής και του τόπου της δικαιοδοσίας.

Δεδομένης της σημασίας του υπό

κρίση θέματος και κατόπιν ανταλλαγής επιστολών του ελληνικού εφοπλισμού με τα αρμόδια Υπουργεία, η Ελλάδα παρενέβη προφορικά στην εν λόγω διαδικασία υπέρ της αποδοχής της ανωτέρω ερμηνείας / συλλογιστικής.

Η ΑΠΟΦΑΣΗ

Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων υιοθέτησε την ανωτέρω ευνοϊκή για την πλοιοκτησία ερμηνεία του άρθρου 17 της διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών. Ειδικότερα, εθεώρησε ότι η ρήτρα διεθνούς δικαιοδοσίας, έστω και εάν διατυπωθεί μονομερώς από τον ένα εκ των συμβαλλομένων (π.χ. στη φορτωτική), εφόσον γίνεται κατ' εφαρμογήν των εμπορικών συνθηκών που διέπουν τον συγκεκριμένο κλάδο του διεθνούς εμπορίου, και τις οποίες οι συμβαλλόμενοι γνωρίζουν ή οφείλουν να γνωρίζουν, τεκμαίρεται ότι αποτελεί το αντικείμενο εγκύρωσης συναφθείσης συμφωνίας μεταξύ αυτών.

Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει την ύπαρξη μίας τοιαύτης συνήθειας καθώς και το κατά πόσον την γνώριζαν οι συμβαλλόμενοι.

Η εν λόγω νομολογία επικυρώνει για πρώτη φορά την ακολουθούμενη πρακτική.

Αγοραπωλησίες Πλοίων

Οι πρώτες εβδομάδες του φετινού καλοκαιριού πέρασαν, αφήνοντας ανάμεικτα συναισθήματα σχετικά με την πρόοδο της ναυλαγοράς, και κατά συνέπεια τις αναμενόμενες τάσεις στην αγορά των αγοραπωλησιών πλοίων.

Τα δεξαμενόπλοια εξακολουθούν να προσελκύουν το αγοραστικό ενδιαφέρον, ιδιαίτερα τα ποιοτικά μοντέρνα πλοία της δεκαετίας, αλλά η προσφορά τέτοιου τοννάζ παραμένει σε χαμηλά επίπεδα. Από την άλλη πλευρά η αγορά πλοίων ξηρού φορτίου παρουσίασε κάποια στασιμότητα, σαφώς επηρεασμένη από το κλίμα των διακοπών.

ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Όπως προαναφέρθηκε, σχετική ηρεμία επικράτησε στις αγοραπωλησίες πλοίων ξηρού φορτίου, ενώ σαν γενική παρατήρηση πρέπει να επισημανθεί ότι οι αξίες παραμένουν σε αρκετά υψηλά επίπεδα, συγκρινόμενες πάντοτε με το ύψος των ναύλων που επιτυγχάνονται στη ναυλαγορά.

Στην αγορά των **Capesize**, αν και το αγοραστικό ενδιαφέρον παραμένει έντονο, είχαμε μικρή σχετικά κινητικότητα. Χαρακτηριστικά πουλήθηκε το **BERGE MASTER**, 143, 745 DWT, κατασκευής του 1982 στην Ιαπωνία, στην **Good Faith** αντί 14.000.000 δολαρίων ΗΠΑ, και το **SILVERGATE**, 105 577 DWT, κατασκευής του 1982 στην Ιαπωνία, στη **Chrimar** αντί 17.200.000 δολαρίων ΗΠΑ.

Ο χώρος των **Panamaxes** εξακολουθεί να συγκεντρώνει το μεγαλύτερο αγοραστικό ενδιαφέρον. Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις είχαμε το **OCEAN ROSE**, 69,306 DWT, κατασκευής του 1990 στην Ιαπωνία, στην **Ipsat** αντί 18.700.000 δολαρίων ΗΠΑ. Το **TOXOTIS**, 79,493 DWT κατασκευής του 1975 στην Ιαπωνία, σε Έλληνες αντί 3.000.000 δολαρίων ΗΠΑ. Το **RED CHERRY** 66,980 DWT, κατασκευής του 1983 στην Αγγλία, σε Έλληνες αντί 10.500.000 δολαρίων ΗΠΑ. Επίσης το **ΕΥΝΙΚΙ** 64,926 DWT, κατασκευής του 1977 στην Ιαπωνία, στην **Ilios Shipping** αντί 4.100.000 δολαρίων ΗΠΑ.

Στην κατηγορία των **Handy / Handymaxes** και των μικρότερων μπάλκ κάρριερς σημειώσαμε μια σχετική μείωση των πράξεων, καθώς άρχισε να φαίνεται η επιρροή των καλοκαιρινών μηνών, σε συνδυασμό με μια, σε γενικές γραμμές αδύναμη ναυλαγορά.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται η πώληση του **FEDERAL KUMANO**, 45,875 DWT, κατασκευής του 1990 στην Ιαπωνία,

στην **Zodiac** αντί 17.200.000 δολαρίων ΗΠΑ. Το **YOUNG SPROUT** 25,517 DWT, κατασκευής του 1984 στην Ιαπωνία, στη **Navios** αντί 9.000.000 δολαρίων ΗΠΑ και το **ROYAL VENTURE**, 21,649 DWT, κατασκευής του 1986 στην Ιαπωνία, στην **Precious Shipping** αντί 8.250.000 δολαρίων ΗΠΑ.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η αγορά πλοίων υγρού φορτίου παρουσίασε αυξημένη κινητικότητα, καθώς το αγοραστικό ενδιαφέρον διατηρείται σταθερά στα υψηλά επίπεδα των τελευταίων μηνών.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις είχαμε το **SIENNA** 77,769 DWT, κατασκευής του 1986 στην Κορέα, στη **Thenamaris** αντί 26.500.000 δολαρίων ΗΠΑ. Το **AMERICAN CHEMIST** 16,900 DWT, κατασκευής του 1975 στη Νορβηγία, αντί του ποσού των 4.500.000 δολαρίων ΗΠΑ. Το **HELLESPONT HOPE** 96,555 DWT, κατασκευής του 1974 στην Ιαπωνία, στη **Dynacom** αντί 4.100.000 δολαρίων ΗΠΑ και το **THORSTREAM** 21,216 DWT, κατασκευής του 1975 στην Κορέα, σε Έλληνες αντί 2.900.000 δολαρίων.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ρευστή ήταν η εικόνα που παρουσίασε η αγορά των διαλύσεων πλοίων μέχρι τα μέσα Ιουλίου. Με την πώση των προσφερόμενων τιμών στην Ινδία, οι αγοραστές του Πακιστάν μπόρεσαν να γίνουν πλέον ανταγωνιστικοί.

Οι τιμές κυμαίνονται από δολ. ΗΠΑ 150-160/LDT για πλοία ξηρού φορτίου και μεταξύ δολ. 170-180/LDT για τα δεξαμενόπλοια.



Royal Olympic Cruises



THE BLUE WORLD OF SUN LINE



THE WHITE WORLD OF EPIROTIKI

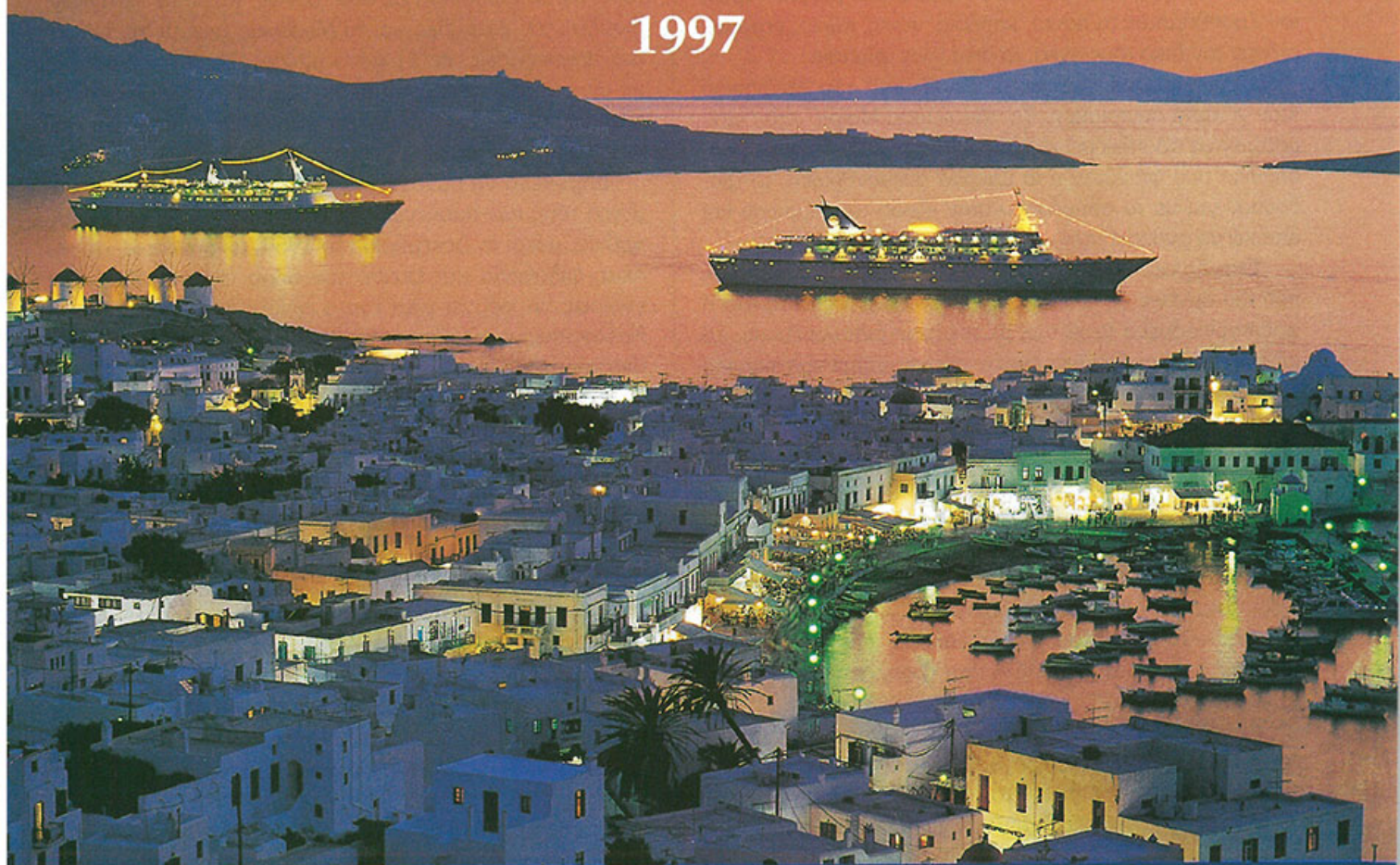


Greek Islands

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

ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗ

Πριν από 43 χρόνια

Οι τέσσερις "Βασίλισσες του Ατλαντικού": "Κουήν Μαίρν", "Κουήν Ελίζαμπεθ" και οι δικές μας "Βασίλισσα Φρειδερίκη" και "Βασίλισσα Άννα - Μαρία"

Δύο μεγαλοπρεπείς "Βασίλισσες" ηγεμόνευαν μέχρι το 1954, πριν από 43 χρόνια, τον Ατλαντικό.

Και οι δύο επιβλητικές, ταχύτατες, αντάξιες όλων των μεγάλων τεχνικών εξελίξεων εκείνης της εποχής. Ήταν το "Βασίλισσα Μαίρν" και το "Βασίλισσα Ελισάβετ". Τα δύο γνωστά σ' όλον τον κόσμο "Κουήνς", με την αγγλική ιθαγένεια και με τα στίλβοντα από τη βασιλική αίγλη ονόματα.

Και τα δύο συνέδεαν για 10 χρόνια με τακτικά δρομολόγια την Βόρειο Αμερική και την Ευρώπη.

Ήταν πραγματικός πλωτός κολοσσός το "Βασίλισσα Μαίρν" χωρητικότητας 81.129 τόννων γκρος. Θα έλεγε κανείς ότι από τη στιγμή που κατέπλεε στο μεγάλο λιμάνι του Σαουθάμπτον τα πάντα, καράβια, ντοκς, κτίρια, γερανοί, έχαναν τον δικό τους όγκο, τη δική τους σημασία.

Η σύγκριση με την πρώτη "Βασίλισσα" του Ατλαντικού ήταν γι' αυτά συντριπτική. Το "Βασίλισσα Μαίρν" όταν ετοιμαζόταν να αποπλεύσει το έζωναν τα ρυμουλκά και με προσπάθεια που φαινόταν από μακριά υπεράνθρωπη, το τραβούσαν για να το οδηγήσουν στην έξοδο του λιμανιού και από κει να ανοιχτεί στον ωκεανό.

Έτσι άρχιζε πάντα το κάθε ταξίδι του στον Ατλαντικό, που τον διέπλεε σε τέσσερις ημέρες, σχίζοντας τα ήρεμα ή φουρτουνιασμένα νερά του, με ταχύτητα αντιτορπιλικού, 28 μίλια την ώρα. Για την εποχή εκείνη, επίτευγμα τεχνικό μέγα!

Η δεύτερη "Βασίλισσα" του Ατλαντικού, ήταν το "Κουήν Ελίζαμπεθ" 83.677 τόννων γκρος, ναυπηγήσεως του 1940. Τέσσερα χρόνια πιο νέο από το "Κουήν Μαίρν". Είχε τον ίδιο τεράστιο όσο και επιβλητικό όγκο, την ίδια "κλασσική" - που λένε οι ειδικοί - γραμμή υπερωκεανείου και την ίδια μεγάλη ταχύτητα. Ο Κουανός Επισήων ανέμιζε στον πρωραϊόν ιστό και αυτής της "Βασίλισσας" για πολλά χρόνια. Και ήταν ο Κουανός Επισήων, η γαλάζια ταινία που απονεμόταν στο επιβατηγό καράβι που διάπλεε ταχύτερα τον Ατλαντικό.

Το 1955 τα δύο "Κουήνς" έχασαν τον Κουανό Επισήων και μαζί τον τίτλο του γρηγορότερου υπερωκεανείου.

Το "Γιουνάϊτεντ Σταίπς" το νεώτερο και το πιο σύγχρονο τότε, αμερικάνικο επιβατηγό, κατόρθωσε να πιάσει ταξιδεύοντας στον Ατλαντικό τα 38 μίλια την ώρα. Ο Κουανός Επισήων υπεστάλει από τους ιστούς των "Κουήνς". Ωστόσο οι δύο βρετανικές "Μεγαλειότητες" παρέμειναν στην ιστορία "Βασίλισσες" στον Ατλαντικό...

Αυτά μέχρι το 1954. Γιατί, τότε τα πράγματα αλλάζουν στον Ατλαντικό. Η μεγάλη αυτή θάλασσα, ο πιο επίκαιρος υδάτινος δρόμος της υδρογείου, αποκτά και τρίτη "Βασίλισσα" και μάλιστα ελληνικής ιθαγένειας αυτή τη φορά. Το υπερωκεάνιο "Ατλάντικ", που τότε ύψωσε ελληνική σημαία στον Πειραιά και μετωνομάσθηκε "Βασίλισσα Φρειδερίκη".

Ετσι ο Ατλαντικός για μια τουλάχιστον δεκαετία αποκτά πρόσθετη βασιλική αίγλη. Βέβαια, το ελληνικό "Κουήν" δεν είχε το ναυπηγικό ανάστημα των δύο βρετανικών "Μεγαλειοτήτων". Όμως είχε πολλά προσόντα για να σταθεί δίπλα τους. Με χωρητικότητα 22.000 τόννων, ταχύτητα 22 μιλίων, διαπλέει τον Ατλαντικό και τη Μεσόγειο μαζί με τις διάφορες προσεγγίσεις, σε 11 μόνο ημέρες. Ήταν εφοδιασμένο με όλα τα τότε σύγχρονα μέσα ναυσιπλοΐας, αλλά και με όλες τις ανέσεις που κάνουν το ταξίδι ευχάριστο κι ενδιαφέρον για τον επιβάτη.

Επρόκειτο να συνδέσει την Ελλάδα με τα δύο εκατομμύρια τότε, των ομογενών της Αμερικής για 10 ολόκληρα χρόνια, μέχρι το Δεκέμβριο του 1964, με συνέπεια, ασφάλεια, φιλοξενία και εκείνο τον αέρα της πατρίδας που γνώριζε να φέρνει μαζί του ο αείμνηστος ναύαρχος Κ. Κοντογιάννης, πλοίαρχος του πλοίου για αυτό το μεγάλο διάστημα.

Δύο μήνες αργότερα, το Φεβρουάριο του 1964 η άλλη ελληνική εταιρία υπερωκεανίων, η "Γκρική Λάιν" φέρνει μια ακόμη "Βασίλισσα" στον Ατλαντικό.

Αγοράζει από καναδική εταιρία το "Εμπρες Οφ Μπρίτεν", υπερωκεάνιο 21.716 τόννων ναυπηγημένο το 1956, με ταχύτητα 26 κόμβων και μετά από ευρύτατες μετασκευές αυξάνει τη μεταφορική του ικανότητα σε 1.054 επιβάτες. Τον Μάρτιο του ίδιου χρόνου το νέο πλοίο εγκαινιάζεται στον Πειραιά, με το όνομα "Βασίλισσα Άννα Μαρία".

Η τέταρτη τελευταία "Βασίλισσα" κατόρθωσε να επιζήσει μέχρι το 1975 στη γραμμή του Ατλαντικού, για να... καθαιρεθεί και αυτή με τη σειρά της από την ορμητική εισβολή του αεροπλάνου. Το ταξίδι για τον Νέο Κόσμο απόκτησε στον αέρα ταχύτητα 10 ωρών, αλλά έχασε τη γοητεία των 10 ημερών στη θάλασσα. Τα καλά και τα κακά της προόδου του εικοστού αιώνα.

Νίκος Καλλιανίδης



Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ - ΕΛΛΑΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ & ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ Α.Ε.

ΤΗΛ.: 4292730 - FAX: 4292523 - TELEX: 21 2428

100 % ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

**ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (ΗΕΛΜΕΡΑ)
ΜΕΓΙΣΤΗ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΔΙΑ ΤΗΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ
ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ**

Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ-ΕΛΛΑΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ & ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΑΕ
ΣΚΟΥΖΕ 6
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Πειραιάς '97

Χωρίς αμφιβολία, το γκαλά που οργάνωσε τον περασμένο μήνα το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων στο Γκόλφ της Γλυφάδας, μπορεί να χαρακτηριστεί ως το κορυφαίο κοινωνικό - ναυτιλιακό γεγονός του φετινού καλοκαιριού.

Η παρουσία ναυτιλιακών παραγόντων απ' όλο τον κόσμο ξεπέρασε κάθε αισιόδοξη πρόβλεψη, ενώ εμφανής ήταν η απουσία της Ελληνικής κυβέρνησης από μια εκδήλωση που όχι μόνο προάγει τις σχέσεις της ελληνικής ναυτιλίας με την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, αλλά καθιστά συνείδηση πλέον την παρουσία των Ελλήνων σε όλα τα επίπεδα της ναυτιλίας.

Παρέστησαν περίπου χίλιοι επαγγελματίες ναυτιλιακοί παράγοντες από όλο τον κόσμο, η πλειοψηφία των Ελλήνων εφοπλιστών, στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων και το σύνολο των Ελλήνων ναυλομεσιτών.

Την εκδήλωση τίμησαν επίσης ο ελληνοαμερικάνος Γερουσιαστής Γεώργιος Πανίτσας, η πρέσβειρα της Κούβας στην Ελλάδα Anna Maria Gonzales, ο Πρόξενος της Σλοβενίας Janus Vasles, καθώς και ο τέως υπουργός και βουλευτής Βύρων Πολύδωρας.

Η σειρά των συναντίσεων αυτών άρχισε πριν από δύο περίπου χρόνια,

όταν πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά η εκδήλωση "Πειραιάς '95", και τα πρώτα μηνύματα εκείνης της εκδήλωσης δημιούργησαν την πεποίθηση πως οι συναντήσεις που θα ακολουθούσαν θα χαρακτηρίζονταν όχι μόνο από τον μεγάλο αριθμό των συμμετεχόντων, αλλά κυρίως από το επίπεδό τους.

Το "Πειραιάς '97" δικαίωσε, τόσο τους ανθρώπους που εργάστηκαν για την επιτυχία της εκδήλωσης αυτής, αλλά κυρίως όσους πίστεψαν στην ιδέα και την στήριξαν, ώστε σήμερα να υπερηφανεύεται το Σωματείο ότι διοργανώνει παγκοσμίως την καλύτερη συνάντηση του ναυτιλιακού κόσμου.

Δυστυχώς, μόνο αρνητικό σημείο στην όλη προσπάθεια αποτέλεσε η απουσία της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που δεν παρέστη στην εκδήλωση, προφανώς διότι αγνοούσε το πόσο σημαντική είναι για τα ελληνικά ναυτιλιακά πράγματα.

Βέβαια το γεγονός πως οι Έλληνες ναυλομεσιτές με την βοήθεια των Ελλήνων Εφοπλιστών και άλλων ναυτιλιακών παραγόντων εκπροσώπησαν επάξια στη συγκεκριμένη περίπτωση την χώρα στην διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα δεν είναι πρωτόγνωρο. Αντιθέτως, είναι κάτι που συμβαίνει σχεδόν καθημερινά.

Ο πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων Νίκος Πενθερουδάκης σε σύντομη ομιλία του στο κατάμεστο Γκόλφ Κλάμπ, καλωσόρισε τους παρευρισκομένους, τους ευχαρίστησε για την παρουσία τους στην Ελλάδα, τόνισε τις δυνατότητες της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας και υπογράμμισε την πίστη όλων ότι η επόμενη συνάντηση, που θα πραγματοποιηθεί τον Ιούνιο του 1999, θα είναι ακόμα μεγαλύτερη.

Ιδιαίτερα ικανοποιημένα ήταν όλα τα μέλη της διοίκησης του Σωματείου που διαπίστωσαν ότι τα μέλη του Σ.Μ.Ν.Σ. παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς τα της διοίκησης και στηρίζουν τις επιλογές της, δημιουργώντας νέα δεδομένα στο Ναυτιλιακό Πειραιά.

Με την ευκαιρία της εκδήλωσης διανεμήθηκε μια αναμνηστική έκδοση με θέμα την ελληνική ναυτική παράδοση που αποτελεί συλλεκτικό κομμάτι, καθώς είναι υπογεγραμμένη και αριθμημένη σε περιορισμένο αριθμό αντιτύπων. Τα στοιχεία για την έκδοση αυτή αντλήθηκαν από το "Ελληνικό λογοτεχνικό και ιστορικό αρχείο" Ε.Λ.Ι.Α., το οποίο με περισσή προσοχή φροντίζει ο Μάνος Χαριτάτος, τον οποίον και ευχαρίστησε δημόσια ο πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων.

Οι συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών

Η Επιτροπή του Paris M.O.U. αποφάσισε σειρά επιθεωρήσεων προκειμένου να εκτιμηθούν οι συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών και ο βαθμός συμμορφώσεως προς τις σχετικές συμβάσεις του I.L.O.. Η εκστρατεία αυτή, όπως την χαρακτηρίζει σχετική απόφαση που θα αρχίσει την 1η Σεπτεμβρίου και θα τερματισθεί την 31η Δεκεμβρίου 1997, θα αναπτυχθεί στους λιμένες των χωρών - μελών του M.O.U. και συγκεκριμένα στις παράκτιες κοινοτικές χώρες, στην Νορβηγία, Πολωνία, Ρωσία, Κροατία και στις ακτές του Καναδά.

Αντίθετα με τους συνήθεις ελέγχους, που η έκταση τους σχετίζεται με ωρισμένα κριτήρια, διευκρινίζεται από τους επιθεωρητές του MOU ότι η έννοια και ο στόχος της εκστρατείας αυτής είναι ο έλεγχος σε όλα τα επιθεωρούμενα πλοία, ακόμη και σε ειδικότερα θέματα όπως είναι αυτά της τροφοδοσίας και της ενδιαιτήσεως των πληρωμάτων.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το Paris MOU και την κοινοτική οδηγία για το Post State Control, μπορεί να επιβληθεί απαγόρευση απόπλου μέχρι να αποκατασταθούν διαπιστωθείσες ελλείψεις.

Το Συνέδριο της Διεθνούς Ενώσεως Λιμένων

Στις αρχές Ιουνίου, πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο το 20 Συνέδριο της Διεθνούς Ενώσεως Λιμένων, το οποίο συγκέντρωσε μεγάλο αριθμό ηγετικών εκπροσώπων της ναυτιλίας και των παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. Γιάννης Λύρας, που μετέσχε στο συνέδριο, μίλησε για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πλοιοκτησία, και ειδικότερα οι πλοιοκτήτες πλοίων χύδην μεταφορών, από τη λειτουργία των λιμένων σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα κύρια σημεία που έθιξε ο κ. Λύρας είναι:

- Κοινός στόχος πλοίων και λιμένων είναι η παροχή ικανοποιητικών ποιοτικών, ασφαλών και οικονομικών θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών στο διεθνές εμπόριο.

Ο ρόλος των λιμένων προς τον σκοπό αυτό είναι καίριος. Επομένως συναντήσεις που δίνουν την δυνατότητα στα ενδιαφερόμενα μέρη να ανταλλάξουν απόψεις και προβληματισμούς, είναι ευπρόσδεκτες αλλά και απαραίτητες.

- Το κόστος των προσφερομένων λιμενικών υπηρεσιών αποτελεί από τα κύρια προβλήματα των χρηστών, δεδομένου ότι αυτό καθορίζει έως ένα σημείο, την ανταγωνιστικότητα των θαλασσίων μεταφορών έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Για τον λόγο αυτό οι εφοπλιστές ζητούν ένα σύστημα δίκαιης και διαφανούς τιμολόγησης χωρίς διακρίσεις σημαιών, όπου οι χρήστες θα χρεώνονται για το πραγματικό κόστος των υπηρεσιών που χρειάζονται. Ειδικότερα, οι εφοπλιστές που ασχολούνται με τις χύδην μεταφορές βρίσκονται σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τις τακτικές γραμμές, οι οποίες λόγω της συχνότητας προσεγγίσεως σε συγκεκριμένους λιμένες, αποκτούν ενίοτε εκπαιδευτικές τιμολογιακές χρεώσεις.

- Η αναγνώριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή του γεγονότος ότι κάθε μορφή μεταφοράς πρέπει να πληρώνει το πλήρες κόστος της και να μην υφίσταται επιδότηση, της μιας μορφής μεταφοράς προς την άλλη, (εσωτερική του εξωτερικού κόστους) αποτελεί σωστό βήμα για την προώθηση της ναυτιλίας έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς.

- Όσον αφορά τον ρόλο των λιμένων στην εν λόγω προσπάθεια αναπτύξεως των θαλασσίων μεταφορών, αυτός συνίσταται στις λειτουργικές διοικητικές υποδομές, στην κατάργηση των μονοπωλίων και άλλων διακριτικών πρακτικών, στη βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών, ώστε να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις στους λιμένες και τα αντίστοιχα έξοδα.

- Ο κ. Λύρας καλοσώρισε την πρωτοβουλία του Επιτρόπου Ν. Kinnock να εξετάσει τον τομέα της λειτουργίας των ευρωπαϊκών λιμένων με σκοπό τον εντοπισμό και την επίλυση των προβλημάτων που υφίστανται καθώς και τον ρόλο τους στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων.

- Εξ άλλου, τονίσθηκε από τον κ. Λύρα ότι σημαίνουν είναι ο ρόλος και οι ευθύνες των λιμένων όσον αφορά, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την αποφυγή περιστατικών ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η ελλειπής τεχνική υποδομή των λιμένων πολλές φορές είναι η αιτία για ατυχήματα στις προσεγγίσεις ή στον απόπλου των πλοίων. Η πλοήγηση αποτελεί σημαντικό στοιχείο της όλης διαδικασίας και όπου προβλέπεται ως υποχρεωτική δημιουργεί το σοβαρό ερώτημα του υπεύθυνου για την ασφάλεια του πλοίου κατά την διάρκειά της. Οι πρακτικές φορτώσεως - εκφορτώσεως, ειδικότερα δε στα χύδην φορτία, αποτελούν ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα για την ασφάλεια των πλοίων, ενώ σημαντικό στοιχείο για την αποφυγή ρυπάνσεως αποτελεί η ύπαρξη ανεπτυγμένων ευκολιών υποδοχής και αποβλήτων που σήμερα είναι από ανεπαρκείς έως ανύπαρκτες.

Ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. περάτωσε την ομιλία του τονίζοντας ότι πρέπει να φανταστούμε το πλοίο και το λιμάνι σαν τους δύο τροχούς ενός δίτροχου οχήματος, και τα δύο εξίσου ζωτικά για την ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, και κατέληξε με το μήνυμα - πρόσκληση, να προσαρμόσουν από κοινού τα εμπλεκόμενα μέρη, ώστε το δίτροχο αυτό όχημα να κινείται ομαλά.

Η Royal Caribbean και η Celebrity ενώνουν τις δυνάμεις τους



Οι εταιρίες Royal Caribbean International, εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και Celebrity Cruise Lines ανακοίνωσαν επίσημα ότι οι μέτοχοι των δύο εταιριών έχουν συνάψει μια οριστική συμφωνία για τη συγχώνευση των δύο εταιριών. Η Celebrity αποτελεί μια κοινοπραξία ανάμεσα στον όμιλο Χανδρή που εδρεύει στην Ελλάδα και στην εταιρία Overseas Shipholding Group Inc. Η συμφωνία αυτή υπόκειται μόνο σε έγκριση από τις αρχές των Η.Π.Α.

Αναφερόμενος στην συμφωνία αυτή, που δημοσιεύθηκε στο Monitor του Ιουνίου, ο πρόεδρος και γενικός διευθυντής της Royal Caribbean, Richard D. Fain, δήλωσε: "Η εταιρία Celebrity έχει δημιουργήσει έναν εξαιρετικό στόλο, έχει συγκροτήσει μια αξιόλογη ομάδα διοίκησης και έχει αποκτήσει αξιοζήλευτη φήμη στην αγορά. Από κάθε άποψη η εταιρία μας δεν θα μπορούσε να είχε επιλέξει καλύτερο συνεταιίρο".

Όπως έχει ήδη ειπωθεί, πρόθεση των δύο εταιριών είναι η συνέχιση της λειτουργίας κάθε γραμμής κρουαζιερόπλοιων από τις δύο ξεχωριστά. Οι δύο εταιρίες εκπροσωπούν μαζί με τα υπό παραγγελία πλοία στόλο 20 πλοίων με 38.000 καμπίνες συνολικά, δηλαδή κατέχουν το νεώτερο στόλο μεταξύ των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων.

Στο σύνολο τους τα πλοία συμπεριλαμβάνουν τρία νέα πλοία της Royal Caribbean και ένα νέο πλοίο της Celebrity, του οποίου η παραλαβή αναμένεται άμεσα.

Σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας, ο πρόεδρος της Celebrity, Γιάννης Χανδρής και ο πρόεδρος της OSG, Morton P. Hyman, θα αποτελέσουν μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Royal Caribbean, ενώ ο κύριος Richard Sasso θα παραμείνει πρόεδρος της Celebrity.

Αναφερόμενος στη νέα αυτή συμμαχία, ο Γιάννης Χανδρής σημείωσε: "Η στρατηγική μας επικεντρώνεται στο να εκμεταλλευτούμε κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα μεμονωμένα και διάφορα άλλα πλεονεκτήματα που έχουν να προσφέρουν αυτές οι δύο εταιρίες κρουαζιερόπλοιων. Η συμμαχία των δύο εταιριών είναι εξαιρετικά ισχυρή και οι πιθανότητες ανάπτυξης για τις δύο εταιρίες είναι τεράστιες".

Η Celebrity θα έχει σε υπηρεσία πέντε πλοία με 8.200 καμπίνες συνολικά όταν θα παραλάβει το Mercury τον προσεχή Οκτώβριο. Τα πέντε αυτά πλοία, τα οποία έχουν κατασκευαστεί στο σύνολό τους κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1990, πραγματοποιούν δρομολόγια προς Αλάσκα, Βερμούδα, Καραϊβική και στη Διώρυγα του Παναμά.

Η Royal Caribbean διαθέτει σε υπηρεσία 11 πλοία με 19.770 καμπίνες συνολικά, ενώ στις 4 Ιουλίου παρέλαβε το "Enchantment of the Seas", το πέμπτο από τα έξι πλοία της σειράς Vision class. Η παραλαβή του έκτου πλοίου στη σειρά, του "Vision of the Seas", έχει ήδη προγραμματιστεί για τον Απρίλιο του 1998, ενώ δύο πλοία της σειράς Eagle - class 130.000 τόννων αναμένονται να τεθούν σε λειτουργία το 1999. Η Royal Caribbean προσφέρει σήμερα 66 διαφορετικά προγράμματα κρουαζιέρας με 156 σημεία προορισμού, σε Αλάσκα, Μπαχάμες, Βερμούδα, Καραϊβική, Καναδά, Ευρώπη, Απω Ανατολή, Χαβάη, Μεξικό, Διώρυγα του Παναμά, Ρωσία και Σκανδιναβία.

Εκδήλωση του Προπέλλερ Κλάμπ

Με ιδιαίτερη επιτυχία πραγματοποιήθηκε η χοροεσπερίδα του "Προπέλλερ Κλάμπ" στο κλάμπ της Εκάλης, με την χορηγία της Ευρωπαϊκής Τράπεζας, του Ομίλου Λάτση, και με την συνεργασία της Αμερικανικής Πρεσβείας για να εορτασθεί η ημέρα Ανεξαρτησίας των Ηνωμένων Πολιτειών.

Ο πρεσβευτής των ΗΠΑ, Τόμας Νάιλις, διάβασε το μήνυμα του προέδρου Κλίντον, και στη συνέχεια, ο πρόεδρος του "Προπέλλερ Κλάμπ" Γεώργιος Δαλακούρας, απηύθυνε χαιρετισμό στους καλεσμένους και εξήγησε ότι τα έσοδα από το χορό και η χορηγία θα διατεθούν για υποτροφίες Ελλήνων σπουδαστών που φοιτούν στην Αμερικανική Γεωργική Σχολή Θεσσαλονίκης, στο Κολλέγιο Αθηνών και στο Αμερικανικό Κολλέγιο Ελλάδος.

Τη γιορτή τίμησαν με την παρουσία τους ο πρόεδρος της Ν.Δ. Κώστας Καραμανλής, ο γερουσιαστής των ΗΠΑ Πωλ Σαρμπάνης, ο επιτετραμμένος των ΗΠΑ Τομ Μίλερ, ο εμπορικός ακόλουθος Πάτρικ Σαντίλο και ο πρώην πρεσβευτής των ΗΠΑ και η κυρία Σωτήρχου.



Ο πρεσβευτής των ΗΠΑ Τόμας Νάιλις με τον Κώστα Καραμανλή

Πρόταση εκσυγχρονισμού του νομοθετικού πλαισίου του θαλάσσιου τουρισμού

Ο υπουργός Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης έδωσε στις 9 Ιουλίου στη δημοσιότητα σχέδιο νόμου, το οποίο στοχεύει να εκσυγχρονίσει τη νομοθεσία που αφορά τον θαλάσσιο τουρισμό, και να αντικαταστήσει τον Ν. 438/76.

Το σχέδιο νόμου επιγράφεται: Πλοία αναψυχής, επαγγελματικής και ιδιωτικής χρήσης με ελληνική ή ξένη σημαία", αποτελείται από 20 άρθρα και δόθηκε ήδη στους εμπλεκόμενους φορείς για να διατυπώσουν τις απόψεις τους.

Δύο από τα βασικά στοιχεία του σχεδίου νόμου είναι ότι καθιερώνεται Μητρώο Σκαφών και καθορίζονται τέλη κυκλοφορίας των σκαφών.

Στο άρθρο 1 προσδιορίζονται εννοιολογικά τι σημαίνει πλοίο αναψυχής, επαγγελματικό σκάφος αναψυχής, ναυαγιοθητικό πλοίο, επιβάτης, επιβαίνοντες, λιμένας αφετηρίας.

Στο άρθρο 2 αναφέρεται ο χαρακτηρισμός πλοίων αναψυχής ως επαγγελματικών.

Στο άρθρο 3 αναφέρεται πότε γίνεται θεώρηση αδειάς επαγγελματικού πλοίου, η ισχύς της και η παράτασή της.

Στο άρθρο 4 περιγράφεται πότε γίνεται ανάκληση αδειάς και επαναχα-

ρακτηρισμός.

Στο άρθρο 5 αναφέρεται κάθε τι σχετικό με το παράβολο.

Στο άρθρο 6 γίνεται αναλυτική περιγραφή για την διαδικασία της εκναύλωσης.

Στο άρθρο 7 αναφέρεται το ναυλοσύμφωνο.

Στο άρθρο 8 περιγράφεται το ειδικό δελτίο και η χρήση του.

Στο άρθρο 9 αναφέρεται το δελτίο κίνησης πλοίου αναψυχής υπό ξένη σημαία ιδιωτικής χρήσης.

Στο άρθρο 10 αναφέρεται το πλήρωμα του σκάφους αναψυχής.

Στο άρθρο 11 μνημονεύεται το Μητρώο και Αρχείο Επαγγελματικών Πλοίων Αναψυχής. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι στην αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ τηρούνται Βιβλίο Μητρώου και ατομικοί φάκελοι των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Στο Βιβλίο Μητρώου καταγράφονται τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και στους ατομικούς φακέλους καταχωρούνται και εντάσσονται όλα τα δικαιολογητικά χαρακτηρισμού των συγκεκριμένων πλοίων αναψυχής ως επαγγελματικών.

Στο άρθρο 12 αναφέρονται τα τέλη κυκλοφορίας. Αναλυτικότερα,

στο άρθρο αυτό αναφέρεται ότι τα μηνιαία τέλη ανέρχονται στο ποσό των 500 δρχ. ανά μέτρο ολικού μήκους για πλοία αναψυχής ιδιωτικής χρήσης που φέρουν ελληνική σημαία ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στο ποσό των 1.000 δρχ. ανά μέτρο ολικού μήκους για πλοία αναψυχής ιδιωτικής χρήσης που φέρουν σημαία άλλης χώρας, ενώ τα ετήσια τέλη ανέρχονται σε 3.000 δρχ. και 6.000 δρχ. ανά μέτρο ολικού μήκους, αντίστοιχα.

Στο άρθρο 13 αναφέρονται τα τέλη διέλευσης από την Διώρυγα της Κορίνθου.

Στο άρθρο 14 τα πλοία αναψυχής με ξένη σημαία.

Στο άρθρο 15 οι ασφαλιστικές ρυθμίσεις.

Στο άρθρο 16 οι ειδικές ρυθμίσεις.

Στο άρθρο 17 αναφέρεται η συμπλήρωση του άρθρου 11 του Νόμου 1940/91.

Στο άρθρο 18 αναφέρονται οι κυρώσεις.

Στο άρθρο 19 αναφέρονται οι καταργούμενες διατάξεις και τέλος το άρθρο 20 αναφέρεται στην έναρξη ισχύος του νέου νόμου.

Οι επιδοτήσεις στη Κοινοτική ναυπηγική βιομηχανία.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Κομισιόν) υιοθέτησε τον Απρίλιο την Ανακοίνωση των Επιτροπών Bangeman και Van Miert, για τη νέα κοινοτική ναυπηγική πολιτική, ένα από τα κύρια σημεία της οποίας είναι οι εναλλακτικές προτάσεις αναφορικά με την τύχη της Διεθνούς Συμφωνίας του Ο.Ο.Σ.Α. για την ναυπηγική βιομηχανία.

Για το θέμα αυτό, η άποψη του ευρωπαϊκού εφοπλισμού με την οποία ταυτίζεται και η Ε.Ε.Ε., είναι να καθυστερήσει η εφαρμογή της Συμφωνίας, προκειμένου να δοθεί χρόνος για την κύρωσή της από τις Η.Π.Α. Και τούτο, γιατί τυχόν αναδιαπραγμάτευση της Συμφωνίας αυτής, ή η εφαρμογή της μόνον από τις χώρες που την έχουν κυρώσει μέχρι σήμερα, αποτελούν λύσεις που συνεπάγονται κίνδυνο ανατροπής της ισορροπίας που

έχει επιτευχθεί κατά την αρχική διαπραγμάτευσή της. Άλλωστε, τόσο η Ιαπωνία όσο και η Κορέα θεωρούν ανεφικτη την εφαρμογή της, χωρίς την συμμετοχή των Η.Π.Α. Υπό το πρίσμα αυτό η απόφαση του Συμβουλίου Βιομηχανίας της Κοινότητας (24.4.97) με την οποία παρατείνεται η εφαρμογή της 7ης Οδηγίας - η οποία θέτει ως γνωστό ανώτατο όριο κοινοτικών ενισχύσεων το 9% μέχρι το τέλος του 1998, κρίνεται εύστοχη, αφού παρέχει επαρκή χρόνο προκειμένου να κυρωθεί η Συμφωνία του Ο.Ο.Σ.Α. και από τις Η.Π.Α. Η Ε.Ε.Ε., επανέλαβε τη θέση της περί σαφούς εννοιολογικού διαχωρισμού των επιδοτήσεων που χορηγούνται στη ναυπηγική βιομηχανία και αυτών που χορηγούνται στη ναυτιλία, για να αποφευχθεί ο κίνδυνος καταστρατηγήσεων.

Εγκαινιάσθηκε η ανακαινισμένη Σχολή Πλοιάρχων Οινουσών



Στην προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό και την μετεξέλιξη της ναυτικής εκπαίδευσης στην πατρίδα της μεγαλύτερης εμπορικής ναυτιλίας, εισέρχεται δυναμικά η Αιγνούσα με την ριζικά ανακαινισμένη Ανώτερη Δημόσια Σχολή Πλοιάρχων Ε. Ν., που έγινε πραγματικότητα με τη γενναία δωρεά του Ιδρύματος "Λέων Λεμός".

Η νέα φυσιογνωμία της ΑΔΣΕΝ Οινουσών στοχεύει σε υψηλό επίπεδο σπουδών και τεχνικής, αλλά και στη θεμελίωση των προϋποθέσεων για το πέρασμα της ελληνικής ναυτιλίας στον 21ο αιώνα.

Με το βλέμμα στο μέλλον, τα στελέχη του κοινωφελούς Ιδρύματος "Λέων Λεμός", το Διοικητικό Συμβούλιο και οι συνεργάτες του ζωογόνου για την Αιγνούσα Συνδέσμου Ναυτιλίας, προχώρησαν και σε σύντομο χρόνο ανακαίνισαν εκ βάθρων τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις της Σχολής, παρέχοντας στο νησί ένα εκπαιδευτήριο απαράμιλλης υποδομής, σύγχρονων ανέσεων και πλήρους λειτουργικότητας για την επίτευξη του μορφωτικού του έργου.

Η σημαντική αυτή επένδυση ανάπτυ-

ξης και προόδου καθιστά το ακριτικό νησί επίκεντρο της ναυτικής εκπαίδευσης στο Αιγαίο, σε συνδυασμό με την Σχολή Μηχανικών της Χίου.

Η Σχολή Πλοιάρχων αποτελεί πηγή ζωτικής για το ακριτικό νησί των Οινουσών. Είναι ενδεικτικό ότι, στη διάρκεια του χειμώνα, στη Σχολή ζουν και σπουδάζουν περισσότερα άτομα από το 1/3 των μονίμων κατοίκων της Αιγνούσας. Την σημασία της ύπαρξης της Σχολής Πλοιάρχων πάνω στις Οινούσσες, που είναι νησί που ανδρώνει και ταυτόχρονα ζει από την ναυτιλία, αλλά και βρίσκεται στις ανατολικές εσχατιές της Ελλάδας, από πολύ νωρίς είχαν συνειδητοποιήσει όλοι οι παράγοντες του νησιού, μαζί και ο αείμνηστος Καπτάν Λέων Λεμός.

Σήμερα η ανακαινισμένη σχολή περιλαμβάνει: **Διδασκαλία, Ενδιαίτηση σπουδαστών σε θαλάμους 4 ή 6 σπουδαστών, αντί 25!**, λειτουργία υπηρεσιών Λιμενικού Σταθμού Οινουσών, κοινόχρηστους χώρους. Η δυναμικότητα της σχολής αυξήθηκε από τους 100 περίπου σπουδαστές, που φοιτούσαν ανά σχολική χρονιά, στους 130, που φοιτούν σήμερα.

Οι λειτουργίες του ύπνου - μελέτη διαχωρίστηκαν από την διδασκαλία, όπως θα άρμοζε σε ένα σύγχρονο εκπαιδευτικό κτίριο και έτσι στον **Β' όροφο** της σχολής υπάρχουν τώρα 26 θάλαμοι σπουδαστών, που μπορούν να φιλοξενούν τέσσερις ή έξι σπουδαστές ο καθένας. Οι παλαιότεροι σπουδαστές, θα θυμούνται σε αντιδιαστολή, τους τέσσερις συνολικά θαλάμους ύπνου που υπήρχαν και στέγαζαν 25 άτομα ο καθένας, καθώς και τα μαζικά κοινόχρηστα λουτρά, με τις βουλωμένες υδραυλικές εγκαταστάσεις. Κάθε θάλαμος περιλαμβάνει τη γωνία μελέτης, όπου υπάρχει γραφείο με ατομικό συρτάρι και φωτι-

στικό, για την μελέτη κάθε σπουδαστή, την γωνιά ύπνου με τις αντίστοιχες κουκέτες ύπνου και μικρό φωτιστικό ύπνου, ατομική ντουλάπα για κάθε σπουδαστή και ιδιαίτερο λουτρό ανά θάλαμο. Σύστημα ανίχνευσης πυρκαγιάς υπάρχει σε κάθε θάλαμο, που συνδέεται και ειδοποιεί τον υπεύθυνο βάρδιας για την τυχόν εκδήλωση πυρκαγιάς σε κάποιον από τους θαλάμους. Σε κάθε θάλαμο υπάρχει φωτισμός κινδύνου για την περίπτωση διακοπής του ηλεκτρικού ρεύματος, που δείχνει την ασφαλή δίοδο διαφυγής των σπουδαστών. Δύο κοινόχρηστα τηλέφωνα υπάρχουν στον φωτεινό τώρα πια διάδρομο κυκλοφο-



Ο οραματιστής του κοινωφελούς
Ιδρύματος καπ. Λέων Χρ. Λεμός

ρίας του ορόφου.

Τα φινιστρίνια στις πόρτες, οι κουκέτες των θαλάμων και η τοποθέτηση των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων σε σχάρες, δίνουν την αίσθηση του καραβιού, κάνοντας έτσι την ζωή στο καράβι οικεία για τους μελλοντικούς καπετάνιους, ήδη από την περίοδο του σπουδών τους, όπως είχε ζητήσει το ίδρυμα.

Το ίδρυμα, δώρισε επιπρόσθετα το μεγαλύτερο τμήμα του εξοπλισμού του Β' ορόφου, αντικαθιστώντας τα παλιά θλιβερά σιδερένια κρεβάτια, προσθέτοντας τους πάγκους μελέτης, τα καθίσματα, τα φωτιστικά που προβλέπονταν από τη μελέτη, έχοντας πάντα σαν στόχο του τη δημιουργία ενός σύγχρο-



Ο Επιτ. Πρόεδρος του Συνδέσμου Ναυτιλίας
Παιδείας Οινουσών κ. Νίκος Διαμ. Πατέρας.

νου εκπαιδευτηρίου. Τμήμα του εξοπλισμού χρηματοδοτήθηκε και από το ΥΕΝ.

Στον **Α' όροφο** υπάρχουν τώρα οκτώ αίθουσες διδασκαλίας, ορισμένες από αυτές κατασκευασμένες να δέχονται ειδικά μαθήματα, όπως η αίθουσα Ηλεκτρονικών Υπολογιστών, η αίθουσα Προσομοίωσης Ραντάρ, η αίθουσα των Ναυτικών Ηλεκτρονικών Οργάνων Πλοήγησης, η αίθουσα Χαρτών και αίθουσα Πολλαπλών Χρήσεων, καθώς και οι χώροι διοίκησης της σχολής, δηλαδή το γραφείο του Διοικητή, η Γραμματεία, η Διεύθυνση Σπουδών και το γραφείο των Καθηγητών. Απλετος φωτισμός, σύμφωνα με τα απαιτούμενα στους σχετικούς κανονισμούς υπάρχει στις αίθουσες διδασκαλίας, ενώ οι πόρτες των αιθουσών ανοίγουν προς τα έξω σύμφωνα με τους κανονισμούς πυροπροστασίας. Δύο συστάδες κοινόχρηστων λουτρών, μια για τους σπουδαστές και μια για τους καθηγητές, υπάρχουν σε αυτόν τον όροφο.

Στο ισόγειο της σχολής υπάρχουν η αίθουσα ψυχαγωγίας, η τραπεζαρία, οι υπηρεσίες του Λιμενικού Σταθμού



Στην επιβλητική είσοδο του κτιρίου της ΑΔΣΕΝ τελέστηκε ο αγιασμός των ανακαινισθέντων χώρων.



Η αντιπρόεδρος του Ιδρύματος "Λέων Λεμός" κ. Ιωάννα Σαμωνά με τον Διοικητή της Σχολής κ. Μ. Παριάρο (αριστερά)

Οινουσών, αναρρωτήριο με ιδιαίτερο WC για τους νοσούντες σπουδαστές, το μαγειρείο, η αίθουσα γυμναστικής και WC κοινού.

Οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις της σχολής, μελετημένες και κατασκευασμένες σύμφωνα με τους κανονισμούς του κράτους, περιλαμβάνουν τις εγκαταστάσεις που αφορούν τους ορόφους του κτιρίου της σχολής και των μικρών κτιρίων που βρίσκονται κοντά σε αυτήν.

Εκτεταμένα, καινούργια υδραυλικά και ηλεκτρολογικά δίκτυα καλύπτουν το κτίριο. Σε αυτά περιλαμβάνονται δίκτυα ζεστού νερού χρήσης, αποχετεύσεις, κεντρική θέρμανση καθώς και δίκτυα φωτισμού και κίνησης. Επίσης περιλαμβάνονται δίκτυα TV, μεγαφωνικής και

τηλεφωνικής εγκατάστασης, πυρανίχνευσης και Data για δίκτυο Η/Υ. Έχουν εγκατασταθεί δίδυμο πιεστικό συγκρότημα ύδατος, εφεδρική γεννήτρια, (ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος) για την περίπτωση διακοπής του ηλεκτρινού ρεύματος του δικτύου.

Φυσικά από τις εγκαταστάσεις δεν έλειψε και η εξασφάλιση του κτιρίου και των διαβιούντων σε αυτό από τον κίνδυνο πυρκαγιάς. Ετσι έχει εγκατασταθεί πυροσβεστικό συγκρότημα, και έχουν τοποθετηθεί πυροσβεστικές φωλιές και συσκευές ανίχνευσης πυρκαγιάς σε όλους τους χώρους, που συνδέονται και ειδοποιούν τον υπεύθυνο βάρδιας, για την περίπτωση πυρκαγιάς. Δύο εφεδρικά κλιμακοστάσια κινδύνου προστέθηκαν σε κατάλληλες θέσεις, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού πυροπροστασίας για την γρήγορη και ασφαλή εκκένωση του κτιρίου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Το δύσκολο έργο ανακαίνισης της Σχολής Πλοιάρχων στην ακριτική Αιγνούσα ανέλαβε η εταιρία "Απλεθρον Τεχνική", με την αποφασιστική συμβολή του Χρήστου Λεμού και της Ιωάννας Σαμωνά, πρόεδρο και αντιπρόεδρο αντίστοιχα του ιδρύματος "Λέων Λεμός". Εξάλλου, το ουσιαστικό πρόβλημα στέγασης των συνεργατών στο νησί λύθηκε χάρις στην παρέμβαση του Νίκου Διαμ. Πατέρα, επίτιμου προέδρου του ΣΝΠΟ, που παραχώρησε τμήμα στους χώρους του παρακείμενου οικοτροφείου.

Η ΑΔΣΕΝ Οινουσών δημιουργήθηκε το 1950, με δωρεά του Διαμαντή και της Καλλιόπης Πατέρα.

Νέο πλοίο της Στρίντζης Λάϊνς στην Αδριατική

Με ένα νέο απόκτημα, η εταιρία Strintzis Lines, επιδιώκει να διευρύνει τον κύκλο εργασιών της στη γραμμή της Αδριατικής και να εδραιώσει τη θέση της στη διεθνή αυτή γραμμή.

Το νέο πλοίο της εταιρίας το Ionian Bringe, ξεκίνησε τα δρομολόγια του από το περασμένο Σάββατο και εκτελεί καθημερινά δρομολόγια από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας προς το Μπρίντζε.

Το πλοίο αγοράσθηκε τον Ιανουάριο του 1997 και μετασκευάσθηκε στην Ελλάδα και είναι εναρμονισμένο με τους τελευταίους κανονισμούς ασφαλείας της διεθνούς σύμβασης Solas 1990 και IMO 1996.

Το συνολικό κόστος της επένδυσης προσέγγισε τα 16 εκα. δολ.

Το νέο πλοίο είναι ένα πολυτελές και σύγχρονο σκάφος και έχει τα εξής χαρακτηριστικά: μήκος 141,64 μέτρα,

πλάτος 25,42 μέτρα και αναπτύσσει ταχύτητα 19 μιλίων. Μεταφέρει 800 επιβάτες και έχει την ικανότητα μεταφοράς ή 650 ΙΧ αυτοκίνητα ή 85 φορτηγά αυτοκίνητα. Το πλοίο διαθέτει σελφ σέρβις, μπαρ, καφέ, κινηματογράφο, αίθουσα βίντεο, καζίνο, καταστήματα Duty Free εκτελεί καθημερινά δρομολόγια από την Ηγουμενίτσα για Μπρίντζε και αντίστροφα σε 7,5 ώρες επιτυγχάνοντας την συντομότερη σύνδεση Ελλάδος - Ιταλίας.

Με τη δρομολόγηση του νέου πλοίου η εταιρία "Στρίντζης Λάϊνς" εδραιώνει την παρουσία της στις γραμμές της Αδριατικής πραγματοποιώντας 20 δρομολόγια την εβδομάδα μεταξύ Ελλάδος - Ιταλίας και αναβαθμίζει τη γραμμή Ηγουμενί-



τσας - Μπρίντζε.

Εξάλλου η γενική συνέλευση της εταιρίας ενέκρινε την καταβολή μερίσματος 70 δρχ. για τη χρήση του 1996.

Η διοίκηση της εταιρίας επίσης ανακοίνωσε την υλοποίηση της αδειας σκοπιμότητας που έλαβε πρόσφατα, με την ανάθεση παραγγελίας για την ναυπήγηση ενός πλοίου τύπου καταμαράν, το οποίο θα δρομολογηθεί στη γραμμή Υδρας, Σπετσών, Πόρτο Χέλι, από το καλοκαίρι του 1998.

Οι Ιάπωνες ενάντια σε μεγάλη πετρελαιοκηλίδα

Σε ανθρώπινο λάθος αποδίδουν Ιάπωνες αξιωματούχοι την οικολογική καταστροφή, από την οποία απειλήθηκαν οι ιαπωνικές ακτές. Η πετρελαιοκηλίδα που σχημάτισε η διαρροή χιλιάδων τόνων πετρελαίου από το υπερδεξαμενόπλοιο "Diamond Grace" εκτιμάται ότι έχει το ένα δέκατο του μεγέθους που είχε υπολογιστεί τις πρώτες ώρες μετά την πρόσκρουση του πλοίου σε ύφαλο ανοικτά του Τόκιο.

Στόλος από εκατό και πλέον πλοία έδωσε μάχη, για να περιορίσει τη θαλάσσια ρύπανση. Τα πλοία άπλωσαν ένα τεράστιο δίκτυο σε έκταση 15 χιλιομέτρων, για να συγκρατήσουν την πετρελαιοκηλίδα που από τους ανέμους έφθασε στα λιμάνια της Γιοκοχάμα και του Καβασάκι. Η πετρελαιοκηλίδα μήκους 18 χιλιομέτρων, και πλάτους 15, κινήθηκε προς το βορειοανατολικό τμήμα της Ιαπωνίας.

Το υπό παναμαϊκή σημαία "Diamond Grace", ιαπωνικής πλοικτησίας, το οποίο προσάραξε σε ύφαλο, υπέστη ζημιές σε δύο από τις 14 δεξαμενές του, από τις οποίες διέρρευσαν 13.400 τόνοι αργού πετρελαίου. Αποτέλεσμα ήταν να σχηματιστεί η μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα που έχει απειλήσει έως τώρα τις ιαπωνικές ακτές. Το πλοίο ρυμουλκήθη-

κε ήδη στο λιμάνι του Καβασάκι.

Δεκαέξι άνθρωποι, εκ των οποίων 13 μαθητές από την ευρύτερη περιοχή του Τόκιο, υπέστησαν δηλητηρίαση από τις αναθυμιάσεις του πετρελαίου και μεταφέρθηκαν σε νοσοκομεία, ενώ η κατάσταση τους δεν εμπνέει ανησυχία.



Οι χρεώσεις για καθυστερημένες πλοηγήσεις

Το θέμα των χρεώσεων από καθυστερήσεις πλοηγήσεων, έθεσε πριν λίγες εβδομάδες η Διεθνής Ναυτική Ένωση στον υπουργό Ναυτιλίας κ. Σουμάκη.

Με έγγραφό της η ΔΝΕ επισημαίνει ότι προκαλούνται αλυσιδωτές αντιδράσεις και επιπτώσεις από τις καθυστερήσεις των πλοηγήσεων κατά τον είσπλου και έκπλου των πλοίων, ειδικά εκείνων

που προορίζονται για το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Ν. Ικονίου.

Μια από τις επιπτώσεις αυτές αφορά τις υπέρμετρες χρεώσεις από τις υπηρεσίες του ΟΛΠ, αναίτιως για το πλοίο, λόγω μη έγκαιρης πλαγιοδέτησής του προ της έναρξης των φορτοεκφορτωτικών εργασιών, ή και μη έγκαιρης αποπλεύρισης από τους προβλήτες μετά το πέρας της φορτο-

εκφόρτωσης.

Επειδή τα προβλήματα από τις καθυστερήσεις των πλοηγήσεων έχουν ενταθεί από την έλλειψη πλοηγών λόγω της θερινής περιόδου, η Διεθνής Ναυτική Ένωση ζητεί την παρέμβαση του Υπουργού, ώστε να δοθούν οι αναγκαίες οδηγίες στις υπηρεσίες για την αποφυγή χρεώσεων σε βάρος των πλοίων.



Επιβλητικό και καλοτάξιδο το HIGH SPEED 1 της MINOAN

Εγκαινιάσθηκε στις 30 Ιουνίου, με έναν εντυπωσιακό περίπλου στον Φαληρικό Όρμο, το ταχύπλοο καταμαράν "Highspeed 1" της νέας εταιρίας Minoan Lines Highspeed Ferries" της οποίας κύριος μέτοχος είναι η κρητική πολυμετοχική εταιρία, ενώ συμμετέχουν και γνωστοί εφοπλιστές και επιχειρηματίες των Αθηνών.

Αναπτύσσοντας ταχύτητα 44 μιλίων, το νέο σκάφος εξέπληξε τους φιλοξενούμενούς του για την ευστάθειά του και

την άνεση των χωρών των επιβατών.

Ναυπηγημένο το 1996 στην Ολλανδία, έναντι 40 εκατ. δολλαρίων, μέρος της αξίας του οποίου χρηματοδοτήθηκε από την Εθνική Τράπεζα, έχει μεταφορική ικανότητα 620 επιβατών και 160 Ι.Χ. αυτοκινήτων. Έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει επίσης 12 φορτηγά οχήματα. Το Highspeed 1 εκτελεί από τις 3 Ιουλίου καθημερινά δρομολόγια από τον Πειραιά για τα νησιά Σύρο, Πάρο, Νάξο και Μύκονο.

Αξιολογική πρόσληψη λιμενικών

Με αντικειμενικό σύστημα θα εισέρχονται πλέον οι λιμενοφύλακες στο Λιμενικό Σώμα. Με άλλα λόγια, "ρουσφέτι, τέλος".

Ο υπουργός Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, ανακοίνωσε ότι προκηρύχθηκε διαγωνισμός για την κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα, 286 ανδρών και 14 γυναικών λιμενοφυλάκων, σύμφωνα με τις κατηγορίες που προσδιορίζονται στη σχετική απόφαση.

Σύμφωνα με τη ρητή δέσμευση του υπουργού, για πρώτη φορά θα γίνει αξιολόγηση και καθορισμός σειράς

κατάταξης των υποψηφίων με μηχανογραφικό σύστημα της αντικειμενικής μοριοποίησης. Θα λαμβάνεται υπόψη ο μέσος όρος του αθροίσματος του γενικού βαθμού απολύσεως από το Λύκειο και των τελικών βαθμών στα μαθήματα έκθεσης, μαθηματικά ή αρχαία ελληνική και ξένη γλώσσα.

Επίσης, στο μέρο όρο θα προστίθενται ανάλογες μονάδες σε όσους είναι κάτοχοι αναγνωρισμένου τίτλου ξένης γλώσσας.

Η δήλωση απόκτησης εισοδήματος από πλοία στην Αμερική

Στην υποβολή φορολογικής δηλώσεως προς τις αμερικανικές αρχές για τα εισοδήματα που αποκτώνται από την εκμετάλλευση πλοίων που προσεγγίζουν στους λιμένες των ΗΠΑ υποχρεούνται οι ξένοι πλοιοκτήτες. Η δήλωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται ακόμη και στην περίπτωση που το εισόδημα απαλλάσσεται της φορολογίας βάσει συν-

θήκης, συμφωνίας ή ρηματικής διακοινώσεως που έχει συνάψει ή ανταλλάξει η χώρα της σημαίας του πλοίου με την κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών.

Για τα εισοδήματα του 1996, η δήλωση αυτή πρέπει να υποβληθεί εντός του Ιουλίου, εκτός και αν εγκαίρως ζητηθεί εξάμηνη παράταση της προθεσμίας.

Το νέο συμβούλιο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου

Χωρίς ουσιαστικές αλλαγές στη σύνθεση του Συμβουλίου, πραγματοποιήθηκαν στο Λονδίνο στις 26 Ιουνίου οι αρχαιρεσίες της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, του γνωστού Κομμίτη, για την επόμενη διετία.

Ο Πρόεδρος Γιάννης Αδ. Χατζηπατέρας, αναφερόμενος στα Πεπραγμένα, έκανε ιδιαίτερη μνεία στις προσπάθειες που καταβάλλονται στους διαφόρους διεθνείς επαγγελματικούς και διακρατικούς οργανισμούς, αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για την υποστήριξη των συμφερόντων της

Ελληνικής Ναυτιλίας. Αναφέρθηκε ιδιαίτερα στη κατ' ανάγκη προσφυγή του Κομμίτη στην Commission, για το θέμα του ορίου της Liability των P&I Clubs που βρίσκει τώρα δικαίωση. Ο κ. Χατζηπατέρας, αναφέρθηκε επίσης στις καλές σχέσεις με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τον επί κεφαλής Σταύρο Σουμάκη και τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος και την ναυτεργασία, και ευχήθηκε να αποδώσουν οι κοινές προσπάθειες για την αποκατάσταση της ανταγωνιστικής ικανότητας της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας και την αύξηση των παραγομένων στελεχών Εμπορικού Ναυτικού. Εξέφρασε δε την ελπίδα, όπως και το NAT βρει τη λύση του μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τόνισε επίσης το ενδιαφέρον του ελληνικού εφοπλισμού για τον Έλληνα ναυτικό, ιδίως την περίοδο αυτή αναπροσαρμογής της διεθνούς ναυτιλίας.

Ο Πρόεδρος του Κομμίτη αναφέρθηκε ακόμη στην προσπάθεια για την έγκαιρη προετοιμασία της πλοιοκτησίας για την εφαρμογή του International Management Safety Code (ISM), και γενικότερα στην προσπάθεια ποιοτικής βελτιώσεως του στόλου μας, ώστε να ανταποκρίνεται στις πλέον αυστηρές απαιτήσεις των Port State Controls, και εξέφρασε την πεποίθησή του ότι όλα τα ελληνικά πλοία θα έχουν ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις τους, μέσα στις οριζόμενες προθεσμίες.

Αναφερόμενος στην πρωτεύουσα θέση της υπό Ελληνικό έλεγχο ναυτιλίας επί παγκοσμίου επιπέδου, ο Πρόεδρος επανέλαβε ότι στόχος πρέπει να είναι πάντοτε η Ελληνική Ναυτιλία να είναι όχι μόνο η μεγαλύτερη, αλλά και η καλύτερη και ασφαλέστερη ναυ-

τιλία του κόσμου.

Εκ μέρους της γενικής συνέλευσης του Κομμίτη ο αντιπρόεδρος Επαμεινώνδας Εμπειρικός, ευχαρίστησε τον κ. Χατζηπατέρα και τον συνεχάρη για την πολύχρονη προσφορά του στα θέματα της ναυτιλίας μας και την επιτυχή προεδρία του, που επί 16ετία κρατά την ναυτική οικογένεια του Λονδίνου ενωμένη, σε αγαθή συνεργασία και πνεύμα συναδελφικής αγάπης.

Στην συνέχεια διενεργήθηκαν οι αρχαιρεσίες, σύμφωνα με τις οποίες ανεδείχθη το νέο συμβούλιο που απαρτίζεται από τους κ.κ.:

Ιωάννη Αδ. Χατζηπατέρα,
Πρόεδρο

Επαμεινώνδα Γ. Εμπειρικό,
Α' Αντιπρόεδρο

Στάθη Ι. Κουλουκουνητή,

Β' Αντιπρόεδρο

Σπύρο Μ. Πολέμη,

Γ' Αντιπρόεδρο,

και μέλη τους κ.κ.:

Ιωαν. Α. Αγγελικουσή

Αλκη Α. Γουλανδρή

Δημήτρη Δραγάζη

Βασίλη Ν. Εμπειρικό

Νίκο Δ. Ιγγλέση

Κων/νο Σ. Καρούση

Διαμαντή Ι. Λαιμό

Ιωαν. Μ. Λύρα

Λεωνίδα Τ. Λω

Αναστάσιο Μαργαρώνη

Ζήνων Κ. Μούσκα

Στέλιο Νιώτη

Γρηγόρη Γ. Παρίση

Νίκο Μ. Περατικό

Ανδρέα Α. Τσαβλίρη

Νίκο Π. Τσάκο

Ιωαν. Δ. Φαφαλιό

Γεώργιο Χαγιαλίδη

Ιωαν. Χατζή

Δημήτρη Ψαρρό



Γιάννης Αδ. Χατζηπατέρας



Επαμεινώνδας Εμπειρικός

Οι εισακτέοι στις ΑΔΣΕΝ

Πλοίαρχων - Μηχανικών

Καθορίστηκε με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη, ο αριθμός των σπουδαστών που θα εισαχθούν στις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού - ΑΔΣΕΝ Πλοίαρχων και Μηχανικών, κατά το εκπαιδευτικό έτος 1997-98, σε 375 πλοίαρχους και 300 μηχανικούς.

Η υγειονομική εξέταση των υποψηφίων θα πραγματοποιηθεί μέχρι την Παρασκευή 5 Σεπτεμβρίου, ενώ η προθεσμία υποβολής δικαιολογητικών ορίζεται μέχρι και την Τρίτη 9 Σεπτεμβρίου.

Για τη λεπτομερή ενημέρωση των ενδιαφερομένων ως προς τα προσόντα των υποψηφίων, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, τον τρόπο υγειονομικής της εξέτασης, την επιλογή και την έκδοση των αποτελεσμάτων θα εκδοθεί σχετική προκήρυξη.

Εξάλλου, με απόφαση του γενικού γραμματέα του ΥΕΝ, Αθανάσιου Τσουροπλή, υπεγράφη η προκήρυξη για την εισαγωγή στα λύκεια του Εμπορικού Ναυτικού. Οι υποψήφιοι πρέπει να υποβάλουν το αργότερο μέχρι τις 2 Σεπτεμβρίου, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά.

Πιστοποιητικά ISM και ISO 9002 στις εταιρίες του Ομίλου Μανιού

Όπως αναφέρθηκε σε άρθρο του Monitor του περασμένου μήνα, οι υπηρεσίες πιστοποίησης του Αμερικανικού Νηογνώμονα (ABS) ολοκλήρωσαν πριν μερικούς μήνες τον έλεγχο των συστημάτων διαχείρισης των ναυτιλιακών εταιριών. Transman Shipping Enterprises και Transoil Shipmanagers, του Ομίλου Μανιού, και ενεχώρησαν τα σχετικά πιστοποιητικά ISM Code και ISO 9002.

Οι παραπάνω εταιρίες είναι από τις πρώτες εγκαταστημένες στην Ελλάδα, που ολοκλήρωσαν την

παράλληλη πιστοποίηση σύμφωνα με τον Κώδικα Ασφαλείας του IMO και την ποιότητα υπηρεσιών ISO 9002.

Στην φωτογραφία, στιγμιότυπο από την τελετή απονομής που οργανώθηκε στο κτίριο των εταιριών στο Καβούρι, στην οποία διακρίνονται από αριστερά οι κ.κ. Sember του ABS, Μ. Μπάρλας και Μ. Ιωαννίδης της Transman, Βασίλης Μανιός, Γ. Φωτέλογλου και Ν. Κανελλόπουλος της Transoil, C. Wiernicki και Γιαν. Κρουσουλλούδης του ABS.



Τα ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης

Τελικώς, έξι εταιρίες συμμετέχουν στο διαγωνισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας για την προμήθεια των ελικοπτέρων παντός καιρού.

Μετέχουν οι εταιρίες Sikorsky Export Corp. Asp Demco AEBE, Avia Export Plc / Ulansky, Eurocopter / France, Agusta / Casona Costa di Samarate Eltron AE, Scorpion Interna Serv και η International Private Invest, η οποία κατέθεσε επιστολή.

Οι προσφορές έχουν κατατεθεί στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων και θα ανοιχθούν μόλις ολοκληρωθεί η αξιολόγηση των τεχνικών προδιαγραφών από την επιτροπή των

εμπειρογνομόνων, πρόεδρος της οποίας είναι ο αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Παναγ. Χαβατζόπουλος.

Σύμφωνα με τη διακήρυξη του διαγωνισμού τα ελικόπτερα πρέπει να έχουν δυνατότητα να πετούν μέρα και νύχτα, να έχουν αυτονομία για 180 ναυτικά μίλια και να μεταφέρουν 12 ναυαγούς. Επίσης θα πρέπει να μπορούν να φιλοξενήσουν έξι ασθενείς και να διαθέτουν σύστημα ανύψωσης 300 κιλών. Το ελικόπτερο εξάλλου θα πρέπει να έχει διπλό χειριστήριο και να πετάει ακόμα και όταν ο άνεμος έχει ταχύτητα 45 κόμβους. Τα ελικόπτερα αυτά, όταν θα αγορασθούν, θα

ενταχθούν σε ένα σύστημα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας έρευνας, διάσωσης και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η διακήρυξη του διαγωνισμού έγινε από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αφού προηγήθηκε έγκριση από τη διακομματική επιτροπή που συγκροτήθηκε για το σκοπό αυτό. Το συνολικό ποσό της δαπάνης για την αγορά των ελικοπτέρων προσεγγίζει τα 18,5 δισ. δρχ. και κατά 70% θα επιδοτηθεί από τα Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το υπόλοιπο 30% θα καταβληθεί από την ελληνική κυβέρνηση.

Η σημαία του πλοίου κριτήριο για τις κοινοτικές ενισχύσεις

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε πρόσφατα την αναμενόμενη αναθεώρηση των κατευθυντηρίων οδηγιών για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία. Η επί του προκειμένου θέση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών είναι θετική για την βασική προσέγγιση που επιχειρεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναφορικά με την υιοθέτηση του κριτηρίου της σημαίας του πλοίου για την χορήγηση κοινοτικών ενισχύσεων, αντί για το κριτήριο του οικονομικού δεσμού κοινοτικής εταιρίας με Κράτος-Μέλος.

Η όλη τοποθέτηση της Επιτροπής κρίνεται ως ευέλικτη, προκειμένου να καλυφθούν τα διαφορετικά χαρακτηριστικά των κρατικών ενισχύσεων στα κράτη-μέλη.

Ο ελληνικός εφοπλισμός πάντως επισημαίνει την ανάγκη πλήρους διαφάνειας των σχετικών διαδικασιών στη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων, άποψη την οποία υιοθετεί και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Εξάλλου, και δεδομένου του μη καθορισμού ανωτάτου ορίου επιδοτήσεων, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών φρονεί ότι επιβάλλεται να υπάρξουν ασφαλιστικές δικλείδες προς αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και καταστρατηγήσεως

του όλου συστήματος.

Επίσης, τον περασμένο Μάρτιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση αναφορικά με τις "εξωτερικές σχέσεις της Ενωμένης Ευρώπης στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών".

Στην ανακοίνωση αυτή επιδιώκεται η διαμόρφωση μιας σφαιρικής εξωτερικής πολιτικής, 10 χρόνια μετά την υιοθέτηση του πακέτου των Ναυτιλιακών Κανονισμών του 1986.

Όπως ανακοινώθηκε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών συμφωνεί με τους σκοπούς και τους στόχους της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα των εξωτερικών σχέσεων, που αποβλέπουν στη βελτίωση των συνθηκών προσβάσεως της ναυτιλιακής βιομηχανίας των κρατών - μελών, στις αγορές των τρίτων χωρών στη βάση του θεμιτού ανταγωνισμού και της δημιουργίας νέων ευκαιριών για επιχειρηματικές δραστηριότητες, και στα πλαίσια ενός ευρύτερου κοινοτικού διαλόγου, μετέχει ενεργά στην επεξεργασία των σχετικών προτάσεων, σε συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας, την Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών (E.C.S.A.) καθώς και στις συζητήσεις της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της Ενωμένης Ευρώπης.

Νέα Ιπτάμενα Δελφίνια- Νέες γραμμές στις Κυκλάδες



Τρία νέα ταχύπλοα πλοία, τύπου Mega Dolphins, μεταφορικής ικανότητας 205 επιβατών το καθένα που ταξιδεύουν με ταχύτητα 35 μιλίων την ώρα, δρομολόγησε η Κοινοπραξία Υδροπτερυγών Ceres.

Το σκάφη έχουν κατασκευασθεί στα ναυπηγεία Rodrigues της Ιταλίας και προσφέρουν καθημερινές αναχωρήσεις από τον Πειραιά προς τα νησιά των Δυτικών

Κυκλάδων Κύθνο, Σέριφο, Σίφνο, Μίλο, με προσεγγίσεις και στη Κίμωλο, μειώνοντας κατά το ήμισυ σχεδόν τον χρόνο του ταξιδιού.

Την επόμενη άνοιξη, η Κοινοπραξία Ceres θα δρομολογήσει ακόμη ένα τέταρτο νέο σκάφος, τύπου Καταμαράν, το οποίο θα εξυπηρετεί τις γνωστές γραμμές στον Αργοσαρωνικό, αναπτύσσοντας ταχύτητα 50 μιλίων την ώρα.



Εγκαινιάστηκαν τα νέα γραφεία του Ομίλου Ωνάση

Μηχανικό Γ. Παπαδημητρίου και οι μελέτες των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων από τον Ηλεκτρολόγο - Μηχανολόγο Α. Τσούκαλα.

Στην διαμόρφωση της μορφής του κτιρίου συνετέλεσε το ιδιαίτερο σχήμα του οικοπέδου (αμβλεία γωνία) εμβαδού 1.950 τ.μ. καθώς και η "ναυτιλιακή" ιδιότητα του χρήστη.

Το έργο κατασκευάστηκε με ανάθεση όλων των επί μέρους τμημάτων του σε εργολάβους, κατόπιν μειοδοτικών προσφορών, ενώ την τεχνική επίβλεψη είχε η τεχνική εταιρία "Γενσώρ ΑΤΕ", ως συντονίστρια με μηνιαία αντιμισθία.

Το κτίριο είναι επταώροφο, με υπόγειο και έξι ορόφους συνολικής επιφανείας 3.800 τ.μ., εκ των οποίων 1.000 τ.μ. περίπου καλύπτει το υπόγειο, όπου υπάρχει χώρος στάθμευσης για 22 αυτοκίνητα, αποθήκες και χώροι των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων.

Στα μέσα Ιουλίου εγκαινιάστηκε επίσημα το νέο κτίριο γραφείων στην οδό Ζέφυρου 8 στο Παλ. Φάληρο, που στεγάζει πλέον τις εταιρίες του Ομίλου Ωνάση

Την αρχιτεκτονική μελέτη του κτιρίου, καθώς και τον συντονισμό των μελετών ανέλαβε το αρχιτεκτονικό γραφείο "Γ. Ζαμπέλας και Συνεργάτες", σε συνεργασία με την αρχιτέκτονα Ε. Ιωαννίδου. Η στατική μελέτη εκπονήθηκε από τον Πολ.

Επίσκεψη του Προέδρου των Φιλιππίνων στο Εμπορικό και Επιχειρηματικό Επιμελητήριο Ελλάδος - Φιλιππίνων

Κατά τη διάρκεια της επίσημης επίσκεψής του στην χώρα μας, ο πρόεδρος των Φιλιππίνων, κ. Fidel V. Ramos, επισκέφθηκε το ΕΒΕΑ, όπου είχε την ευκαιρία να συναντηθεί με επιχειρηματίες και εκπροσώπους διαφόρων παραγωγικών τάξεων, στους οποίους ανέπτυξε τις προοπτικές που διανοίγονται για περαιτέρω ανάπτυξη και σύσφιξη των εμπορικών σχέσεων μεταξύ Ελλάδος και Φιλιππίνων.

Στην φωτογραφία διακρίνονται, από αριστερά οι: κ.κ. Norberto Basilio πρόεδρος της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων στην Ελλάδα, Cesar Bautista υπουργός Εμπορίου και Βιομηχανίας των Φιλιππίνων, Χρήστος Στάθης, επιχειρηματίας - ταμίας του Επιμελητηρίου Ελλάδος - Φιλιππίνων, Ηλίας Γκότσης πλοιοκτήτης, πρόεδρος του Επιμελητηρίου, κ. Fidel V. Ramos πρόεδρος της Δημοκρατίας των Φιλιππίνων,

και Τ. Αθανασόπουλος πρόεδρος της Toyota Ελλάς, μέλος του Επιμελητηρίου Ελλάδος - Φιλιππίνων.



Νέο μεγάλο και ταχύπλοο φέρυ θα ναυπηγήσει η ΔΑΝΕ

Στο τελικό στάδιο των διαπραγματεύσεων με ξένα ναυπηγεία βρίσκεται η ΔΑΝΕ, προκειμένου να κατασκευάσει ένα σύγχρονο και ταχύτατο επιβατηγό φέρυ, το οποίο θα αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 28 μιλίων και θα επιτρέψει την εκτέλεση του κλασσικού

δρομολογίου Πειραιώς, Κώ, Ρόδου, μετ' επιστροφής σε 24 ώρες.

Το υπό σχεδιασμό νέο πλοίο θα έχει μήκος περί τα 170 μέτρα και πλάτος 32μ. και θα μπορεί να μεταφέρει 1500 επιβάτες, από τους οποίους 629 σε καμπίνες.

Οι αιτήσεις υποβολής στο YEN για τον ISM Code

Η Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, τμήμα Δ.Κ.Α.Δ. (ISM), υπενθυμίζει ότι με την υπ' αριθμό ISM/008/007/96 εγκύκλιο, έχει ενημερώσει όλες τις εταιρίες μέσω των αντιστοίχων ενώσεων, για την ανάγκη άμεσης δραστηριοποίησής τους και προετοιμασίας τους, ώστε να πιστοποιηθούν έγκαιρα. Στην εγκύκλιο μάλιστα αυτή είχε επισημανθεί ότι οι σχετικές αιτήσεις θα πρέπει να έχουν υποβληθεί 12 μήνες τουλάχιστον πριν από την τελική ημερομηνία πιστοποίησης κάθε εταιρίας.

Η Δ.Κ.Α.Δ. έχει καθωρίσει ως ανώτερο χρόνο υποβολής των σχετικών αιτήσεων τις 31 Οκτωβρίου 1997, ενώ ως ημερομηνία υλοποίησης του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης επί των πλοίων που θα πιστοποιηθούν, έχει θέσει την 31 Δεκεμβρίου 1997.

Τα ταξίδια των σπουδαστών ΑΔΣΕΝ

Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του YEN επισημαίνει σε έγγραφό της, ότι έχει παρατηρηθεί από την υπηρεσία ότι αρκετοί σπουδαστές ΑΔΣΕΝ προσέρχονται σε ναυτιλιακές εταιρίες και επικαλούμενοι την ιδιότητά τους ζητούν τη ναυτολόγησή τους σε πλοία τους με σκοπό την οικονομική τους ενίσχυση, εμφανιζόμενοι ως δήθεν υπόχρεοι σπουδαστές για πρακτική εκπαίδευσή της Α' ή Β' διδακτικής περιόδου, αλλά δεν περάτωσαν με επιτυχία τη θεωρητική εκπαίδευση και ως εκ τούτου δεν δικαιούνται να ναυτολογηθούν, και άλλοι φοίτησαν στη Γ' ή Δ' αντίστοιχα, και δεν είναι υπόχρεοι ναυτολόγησης.

Επίσης, η ΔΕΝ σημειώνει ότι αρκετές ναυτιλιακές εταιρίες ναυτολογούν υποψήφιους σπουδαστές ΑΔΣΕΝ σε πλοία τους Ελληνικά ή με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT άνω των 500 κοχ., προκειμένου να επιτύχουν την εισαγωγή τους στις ΑΔΣΕΝ, αφού προσμετράται στη βαθμολογία τους και η υπηρεσία άνω των 7 μηνών που διήνυσαν στη θάλασσα.

Οι ναυτολογήσεις αυτές έχουν ως συνέπεια τον περιορισμό των θέσεων που θα μπορούσαν να καλυφθούν από τους πράγματι υπόχρεους για την εκτέλεση του εκπαιδευτικού ταξιδιού σπουδαστές.

Οδηγία της ΕΕ για το Port State Control

Στο υπ' αριθμ. 90Α/16.5.97 ΦΕΚ δημοσιεύθηκε το Π.Δ. 88/97 "Επιβολή των διεθνών προτύπων στα πλοία που χρησιμοποιούν κοινοτικούς λιμένες ή πλέουν στα ύδατα δικαιοδοσίας της Ελλάδας και έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) σύμφωνα με την οδηγία 95/21 εκ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995".

Με το Προεδρικό Διάταγμα εισάγονται στην Ελληνική νομοθεσία οι απαιτήσεις της οδηγίας 95/21 ΕΚ, του Συμβουλίου της ΕΕ, για το Port State Control και εξειδικεύονται ορισμένες διατάξεις της για την εφαρμογή της στην Ελλάδα.

Ως "επιθεωρητής" ορίζεται Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος ή άλλο εξουσιοδοτημένο από την Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας πρόσωπο.

Το προβλεπόμενο από την οδηγία δικαίωμα προσφυγής κατά αποφάσεως απαγορεύσεως απόπλου ασκείται ενώπιον του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 45 του Κώδικος Δημο-

σίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/73, ΦΕΚ 261Α').

Οι δαπάνες που σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις και καταλογίζονται στα πλοία, υπολογίζονται και εισπράττονται σύμφωνα με τα καθορισμένα στο Π.Δ. 115/95 (ΦΕΚ 72Α') "Καθορισμός τελών υπέρ του Λογαριασμού επιθεωρήσεων και τρόπου είσπραξης και διαχείρισης αυτών".

Το άρθρο 1 του Διατάγματος παραπέμπει στις υποχρεώσεις και διαδικασίες του Paris MOU on Port State Control. Από της κυκλοφορίας του με την υπ' αριθμ. 4325/28.6.95 εγκύκλιο της ΕΕΕ, το κείμενο του MOU έχει υποστεί τέσσερις τροποποιήσεις, με πιά πρόσφατες τις ακόλουθες:

- στο κύριο σώμα του MOU, οι οποίες προβλέπεται να τεθούν σε ισχύ την 14.1.1998, και
- στα παραρτήματα, οι οποίες θα τεθούν σε ισχύ την 16.8.97.

Το Π.Δ. 88/97 και το νεώτερο κείμενο του MOU, στο οποίο έχουν ενσωματωθεί όλες οι τροποποιήσεις, διατίθενται στα γραφεία της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Παροχή βοήθειας σε κινδυνεύον σκάφος

Τα συγχαρητήριά του εξέφρασε ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Περικλής Ουσαντζόπουλος, με επιστολή του προς τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του φορτηγού πλοίου "Maria Angelicoussi" για την αποτελεσματική τους συμβολή στην παροχή βοήθειας και διάσωση του αλιευτικού σκάφους "Guaira".

Τοποθετήσεις Αξιωματικών Λ.Σ.

Με διαταγές του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρου Σουμάκη έγιναν οι παρακάτω τοποθετήσεις Αξιωματικών

του Λ.Σ.:

- Ο Πλωτάρχης Ιωάννης Φιλτικάκης από το Λιμεναρχείο Ισθμίας στο Π.Λ./Χ Αμβούργου ως Προξενικός Υπολιμενάρχης.
- Ο Ανθυποπλοίαρχος Ευστάθιος Μάϊνας από το Υ/Χ Καρπάθου στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά και
- Ο Ανθυποπλοίαρχος Χαράλαμπος Κοντραφούρης από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά στο Υ/Χ Καρπάθου ως Λιμενάρχης.

Για την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας

Συνήλθε στο Λονδίνο μεταξύ 14-18 Ιουλίου η Υποεπιτροπή Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας με συμμετοχή και εκπροσώπων του YEN.

Σύμφωνα με την ατζέντα της συνάντησης που καθώρισε η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO συζητήθηκαν θέματα που αναφέρονται:

- Στην αναμόρφωση του κανονισμού 5 της SOLAS σχετικά με θέματα ασφαλείας ναυσιπλοΐας.
- Στην ενδεχόμενη υιοθέτηση πρότασης για την αναμόρφωση των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων.
- Στα θέματα ασφαλούς ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου και Δαρδανελίων και της Θάλασσας του Μαρμαρά.
- Στον καθορισμό λωρίδων θαλάσσιας κυκλοφορίας σε διάφορες περιοχές του κόσμου, και
- Στα λοιπά τεχνικά θέματα που έχουν σχέση με την ασφαλεία ναυσιπλοΐας.

Μετεωρολογικά δελτία με φάξ

Η EMY έχει καθιερώσει πριν πολλά χρόνια τις εκπομπές RADIOFACSIMILE για υποστήριξη της ναυτιλίας, με τις οποίες διαβιβάζει προς τα πλοία μετεωρολογικούς χάρτες και χάρτες κυματισμού, καθημερινά από 0845 μέχρι 0915 UTC στη συχνότητα 8530 KHZ.

Η Μετεωρολογική υπηρεσία στα πλαίσια βελτίωσης των εκπομπών RADIOFACSIMILE, καθιέρωσε από 1-6-97 δύο νέες συχνότητες, τις 4481 και 8105 KHZ, καταργώντας την 8530 KHZ. Γίνονται επίσης προσπάθειες καθιέρωσης και τρίτης συχνότητας στην περιοχή μεταξύ 12000 και 13000 KHZ, με παράλληλη βελτίωση των προϊόντων των εκπομπών.

As you approach the threshold of a new Century, we THE MASTERS of the PASSENGER/CRUISE/ FERRY/RO-RO/CATAMARAN ship markets can steer your passage to the Horizon of Success.

What's more, our team of Brokers possess unique knowlegde of the International Dry Cargo and S+P market and can lead you on a Great Circle Course through the provision of our FIVE STAR quality service.



MASTERS SHIPPING Co.

4-6 FILELLINON STREET, 6TH FLOOR
185 36 PIRAEUS

TELEPHONE: 4293760 - TELEFAX: 4293772
TELEXES: 212248, 213529, 211447, 211776
213455, 212427, MAST GR.

«THE MASTERS» OF SHIPBROKING Since 1965

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

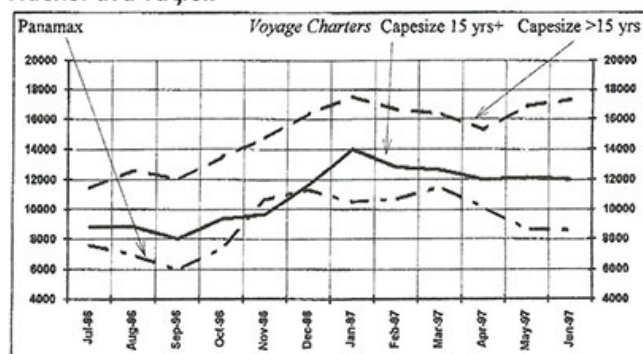
Κάπως καλύτερη η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τις πρώτες εβδομάδες του Ιουλίου, ιδιαίτερα στα μεγαλύτερα μπάλκερς, τα "κέϊπς" και τα "πάναμαζ".

Παρά την επιφυλακτικότητα των παρατηρητών της αγοράς, δεν πέρασε απαρατήρηση η ανοδική εξέλιξη των ναύλων στα μοντέρνα capesize μπάλκερς και οι ικανοποιητικοί ναύλοι που πληρώθηκαν στα πάναμαζ για φορτώσεις εντός του Ιουλίου.

Δυστυχώς όμως, από το τρίτο δεκαήμερο του μήνα παρατηρήθηκε μια στασιμότητα στην ανοδική αυτή εξέλιξη, με τον δείκτη BIFFEX να σταθεροποιείται κοντά στις 1.350 μονάδες, και με τους μεγάλους ναυλωτές μεταφοράς σιτηρών να προσπαθούν να διαπραγματευθούν ναύλους κάτω από τα δολ. 21,00 ανά τόνο, για φορτώσεις Αυγούστου στη κλασική διαδρομή των 50.000 τόννων από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, έναντι των δολ. 23,50 - 24,00 που πλήρωναν στις αρχές Ιουλίου.

Οι πίνακες που ακολουθούν και πηγάζουν από τους γνωστούς ναυλομεσίτες του Λονδίνου, Howard Houlder and Partners, προσφέρουν μία γενικότερη εικόνα της εξέλιξης της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου ανά ταξίδι, το τελευταίο 12μηνο για μπάλκερς μεγέθη capesize, πάναμαζ και handy / handymax:

Ναύλοι ανά ταξίδι:

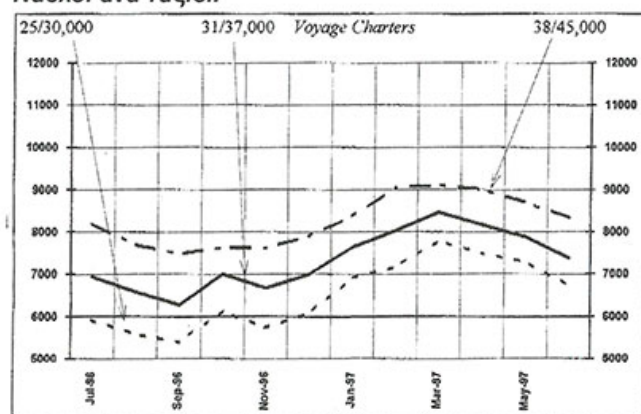


Σχολιάζοντας τη ναυλαγορά τώρα στα μικρότερα μπάλκερς, τα handymax 30.000 - 45.000 τόν. d.w. και τα μικρότερα handy, ο Ιούλιος υπήρξε ένας δύσκολος μήνας για την εξεύρεση επικερδούς απασχόλησης, με το Κόντινεντ και τη

Μεσόγειο να κατακλύζονται από "ανοικτά" πλοία και την αγορά του Ατλαντικού να δείχνει αδύναμη να απασχολήσει μεγάλο αριθμό πλοίων, καθώς τα έτοιμα προς φόρτωση φορτία ήταν περιορισμένα.

Καλύτερη, αντίθετα, υπήρξε η αγορά της Απω Ανατολής για τα μικρότερα μπάλκερς, με έναν ικανοποιητικό αριθμό πλοίων να κλείνεται για κυκλικά ταξίδια στην ευρύτερη περιοχή του Ειρηνικού.

Ναύλοι ανά ταξίδι:



Καθώς το παρόν τεύχος όδευε προς το πιεστήριο, ώστε να τυπωθεί και να διανεμηθεί νωρίς τον Αύγουστο, πριν τις καθιερωμένες διακοπές, πληροφορίες από την Αμερική μιλούσαν για σημαντικό όγκο φορτίων δημητριακών που πρέπει να διακινηθούν από τις Μεγάλες Λίμνες. Οι ίδιες πηγές όμως σημείωναν τον αρκετά μεγάλο αριθμό ανοικτών πλοίων στον Βορ. Ατλαντικό, που μπορεί να είναι τροχοπέδη στην προσπάθεια επίτευξης υψηλότερων από τους σημερινούς ναύλους.

Τα Κοντεϊνερπλοία

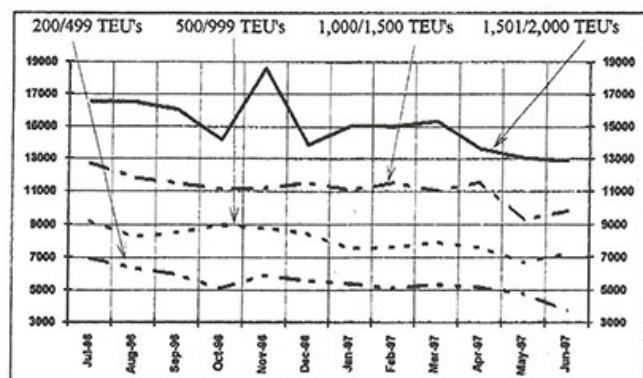
Δυστυχώς δεν υπάρχουν ουσιαστικές αλλαγές στα τεκταινόμενα στη ναυλαγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με τους ναυλωτές να συνεχίζουν να έχουν "το πάνω χέρι", ενώ η απουσία ναυλώσεων περιόδου εν πολλοίς σημαίνει ότι αυτοί πιστεύουν ότι οι ναύλοι δεν έχουν ακόμη φθάσει στο κατώτερο σημείο και εξακολουθούν να τους συμπίεζουν προς τα κάτω.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

9 FRAGOKLISSIAS
151 25 MAROUSSI
GREECE

TEL: 6804600
TELEX: 214404, 214432
FAX: 6804601

Η πτωτική εξέλιξη της ναυλαγοράς κοντεϊνερπλοίων φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί, ενώ ο σημαντικός αριθμός νέων πλοίων που τελούν υπό κατασκευή λειτουργεί σαν ανασταλτικός παράγοντας κάθε προσπάθειας για ανέλιξη της αγοράς, τουλάχιστον για το ορατό μέλλον.



Τα Δεξαμενόπλοια

Καλή και σταθερή διατηρείται η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων, και ιδιαίτερα των πολύ μεγάλων πλοίων, καθώς και αυτών που μπορούν να μεταφέρουν καθαρά προϊόντα του μαύρου χρυσού.

Σε σύγκριση με τα μέσα Ιουνίου 1997, ένας σημαντικός αριθμός ναυλωτών έχει δείξει ενδιαφέρον για 12μηνη χρονοναύλωση δεξαμενοπλοίων τύπου Αφραμαξ και Σουέζμαξ, με τα πρώτα να διαπραγματεύονται ναύλους της τάξεως των 18.500 δολ. την ημέρα, και τα μεγαλύτερα να συζητούν ναύλους πλέον των 23.000 δολ. την ημέρα.

Στις ναυλώσεις ανά ταξίδι, οι ναύλοι των VLCC's έδειξαν ανοδικές τάσεις, με ικανοποιητικό αριθμό πλοίων να κλείνεται για ταξίδια από τον Περσικό Κόλπο για την Απω Ανατολή στα WS 70, αντίστοιχα ταξίδια προς Δυτικούς προορισμούς συμφωνήθηκαν περί τα WS 60 - 62,5.

Στα φορτία του 1 εκατ. βαρελιών, παρατηρήθηκε μια ελαφρά κάμψη των ναύλων με ναυλώσεις από τη Δυτ. Αφρική για τον Αμερ. Κόλπο στα WS 82,5 και για την Ευρώπη στα WS 77,5.

Τέλος, ικανοποιητική κρίνεται η ναυλαγορά πλοίων μεταφοράς καθαρών φορτίων, που ιδιαίτερα στην περιοχή της Καραϊβικής πέτυχαν ναύλους της τάξεως WS 225.

Αξίζει ακόμη να επισημανθεί η πληροφορία, ότι η Petrobras φημολογείται ότι έκλεισε τρία 40.000 τον πρόντακτ κάρριερς του Ομίλου Βαρδινογιάννη, ναυπήγησης 1986, για 12 μήνες, αντί 14,200 δολ. ανά πλοίο την ημέρα.

Ας ρίξουμε τώρα μία ματιά και στην διαμόρφωση της παραγωγής του πετρελαίου, που άμεσα επηρεάζει τους μεγάλους οίκους διακίνησης του μαύρου χρυσού και κατά συνέπεια τους ναύλους.

Κυλιόμενες ανά εξάμηνο ποσοστώσεις στην παραγωγή πετρελαίου αποφάσισε ο ΟΠΕΚ, με την ελπίδα ότι η εποχική ζήτηση καυσίμων θα "διορθώσει" τις τιμές του "μαύρου χρυσού".

Η Σαουδική Αραβία και το Ιράν έχουν προειδοποιήσει τις άλλες χώρες - μέλη του ΟΠΕΚ, ότι πρέπει να σταματήσουν να παραβιάζουν τις ποσοστώσεις στην παραγωγή πετρελαίου, προκειμένου να περιοριστεί η υπερβολική προσφορά και να ενισχυθούν οι παγκόσμιες τιμές πετρελαίου.

Αλλά οι Σαουδάραβες δείχνουν πεπεισμένοι ότι η αυξανόμενη ζήτηση πετρελαίου προς το τέλος του έτους θα στηρίξει την αγορά ακόμη και υπό την πίεση της παραγωγής του ΟΠΕΚ, η οποία βρίσκεται στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων δεκαεπτά ετών.

Ορισμένες χώρες - μέλη του οργανισμού, μεταξύ αυτών και το Ιράν, επιρρίπτουν ευθύνες σε όσους παραβιάζουν τις ποσοστώσεις για τις τρέχουσες τιμές πετρελαίου, οι οποίες έχουν διαμορφωθεί περί τα 18 δολάρια ανά βαρέλι, έναντι 26 δολαρίων ανά βαρέλι που ήταν στα τέλη του 1996. Τα χαμηλά αποθέματα των εταιριών πετρελαίου και ο κρύος χειμώνας που επικράτησε στο βόρειο ημισφαίριο βοήθησαν το "ράλι" των τιμών.

Λοιπόν, καθώς εχόντων των πραγμάτων, η τιμή του μαύρου χρυσού προβλέπεται στους επόμενους μήνες να πέσει μέχρι και 3 δολάρια ανά βαρέλι, ενώ αν στη διεθνή αγορά εισρεύσουν και οι παρτίδες του Ιράκ, σύμφωνα με το σχέδιο του ΟΗΕ "πετρέλαιο για τρόφιμα", τότε είναι λογικό η ναυλαγορά των τάνκερς να διατηρηθεί σταθερή με μικρές αποκλίσεις από τα σημερινά επικερδή επίπεδα ναύλων και μισθωμάτων.

SPYROS ADR. KARABETSOS

GENERAL SHIPCHANDLER

PORT OF KALAMATA - PYLOS

173 NAVARINOU ST. T.T. 24 100 KALAMATA - GREECE

TEL: (0721) 29677 24 HOURS • FAX: (0721) 26038

TELEX: 252 181 KRM. GR.

MOBILE PHONE 094-201105



SERVICE DIVISION

Τα ποντοπόρα πλοία που πλέουν υπό τη Κυανόλευκο

Όπως όλοι γνωρίζουμε, οι αριθμοί ομιλούν πάντα την αλήθεια, και εκείνοι που γνωρίζουν να τους διαβάσουν καταλήγουν σε χρήσιμα συμπεράσματα.

Δυστυχώς, στην προκειμένη περίπτωση η έρευνα των μεγεθών της ελληνικής ναυτιλίας και των διαφόρων κατηγοριών των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο εθνικό νηολόγιο, οδήγησε στο πολύ δυσάρεστο συμπέρασμα ότι τα ποντοπόρα πλοία, στα οποία κυματίζει σήμερα η κυανόλευκος δεν ξεπερνούν τα 700, συνολικής μεταφορικής ικανότητας περί των 46,7 εκατ. τον d.w..

Αφορμή για την έρευνα αυτή έδωσαν τόσο οι πολύμηνες συζητήσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και του YEN, όσον αφορά τα κίνητρα που πρέπει να δωθούν για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία στόλου, όσο και τα μέτρα που ανακοινώθηκαν πρόσφατα από τη κυβέρνηση προς την κατεύθυνση αυτή.

Ας δούμε λοιπόν, για ποιά πλοία γίνεται στην ουσία όλη αυτή η προσπάθεια, μιας και από τα ανεπαρκή μέτρα που πρότεινε το YEN δεν αναμένεται να υπάρξει επαναπατρισμός πλοίων, και αφήνουμε στους αναγνώστες μας να βγάλουν τα, όποια νομίζουν συμπεράσματα.

Εμείς σημειώνουμε, ότι στους αριθμούς που ακολουθούν περιλαμβάνονται και τα υπό ναυπήγηση πλοία, κυρίως εκείνα που έχουν κατεσκευασθεί και έχουν πάρει το νέο τους όνομα.

Συγκεκριμένα, και μετά από τον αποκλεισμό από τη καταμέτρηση αυτή των κρουαζιεροπλοίων, των επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων, των πορθμείων, των ρυμουλκών και των μικρών φορτηγών και δεξαμενοπλοίων, καθώς και των πλοίων τύπου Ro - Ro, τα οποία απασχολούνται σχεδόν αποκλειστικά σε εσωτερικές γραμμές ή στην αγορά της Αδριατικής, η έρευνα απέδειξε ότι σήμερα είναι εγγεγραμμένα στο εθνικό νηολόγιο 363 μπάλκ κάρριερς και μικτά πλοία, τα οποία μεταφέρουν χύδην στερεά φορτία, και τα οποία δραστηριοποιούνται σε διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, συνολικής χωρητικότητας 17.920.631 τον d.w..

Υπάρχουν ακόμη 232 δεξαμενόπλοια, από μεγάλα U/VLCC και τα μικρότερου μεγέθους, συμπεριλαμβανομένων και των πρόντακ κάρριερς και των χημικών πλοίων,

συνολικής χωρητικότητας 27.169.442 τον d.w..

Τέλος, ο κύριος κορμός του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου συμπληρώνεται από 106 φορτηγά πλοία, ψυγεία και κοντεϊνερόπλοια, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.635.132 τον d.w..

Είναι βέβαια γνωστό, ότι σε ορισμένες κατηγορίες φορτηγών πλοίων όπως τα ψυγεία και τα μεταφοράς κοντεϊνερς, δεν είναι η μέτρηση της χωρητικότητας σε τόννους d.w. ο ορθός τρόπος για τον υπολογισμό του μεγέθους τους, αλλά χάριν της συνολικής εικόνας της έρευνας κρίθηκε απαραίτητο.

Εν πάσει περιπτώσει, βασικό μήνυμα που βγαίνει από την έρευνα αυτή είναι, ότι ο ελληνικός στόλος συρρικνώνεται σε αριθμό, ενώ από την άλλη πλευρά το μέγεθος των αγοραζομένων πλοίων από την αγορά των μεταχειρισμένων και τα αρκετά νεότευκτα μεγάλα μπάλκερς και δεξαμενόπλοια έχουν βοηθήσει ουσιαστικά ώστε, η μείωση αυτή εκπεφρασμένη σε μεταφορική ικανότητα να μην είναι πολύ σημαντική.

Ακόμη, από την έρευνα προκύπτει ότι η μέση ηλικία των πλοίων που εντάσσονται στο ελληνικό νηολόγιο δεν υπερβαίνει τα 12 έτη.

Δυστυχώς, όμως, όπως προαναφέρθηκε, οι Έλληνες αγόρασαν το πρώτο εξάμηνο του 1997 περί τα 150 πλοία, και από αυτά μόνο περίπου το 25% ύψωσε ελληνική σημαία.

Επεξήγηση όρων και χαρακτηρισμού των διαφόρων κατηγοριών πλοίων που αναφέρονται στους πίνακες που ακολουθούν:

bbu = bulk	grf = reefer
bcb = bulk/c.c.	lpg = lpg
bce = cement carrier	pass = passenger/ferry
bor = ore carrier	tch = chem. tank
bwc = wood-chip carrier	tta = tanker
cbo = bulk/oil	ucc = container carrier
coo = ore/oil	ucr = c.c.ref
ffc = fish carrier	urc = ro/ro/c.c.
ggc = general cargo	urr = ro/ro
gpc = part c.c.	

Η κίνηση του υπό ελληνική σημαία στόλου

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Acropolis	tta	78	402934
Adamas	cbo	83	82201
Adventure	bbu	81	32587
Aegean I	pass	73	4174
Aegean Wind	bbu	83	38915
Aeolic Reefer	grf	78	9592
African Glory	ggc	77	9115
African Lion	ggc	82	22430
Agapi	bbu	78	34291
Agathonissos	tta		45435
Aghia Sophia	bbu	85	41146
Agia Dynamis	bbu	77	68018
Agia Fotia	bbu	76	60740
Agia Philothei	bbu	76	27532
Agiodektini	bbu	77	18611
Agios Dionissios S.	pass	72	3207
Agios Minas	bbu	75	64040
Agios Minas	bbu	75	64040
Agios Nikolas	bbu	83	63378
Agios Simeon I.	tch	69	1804
Agios Spyridon K.	pass	71	1410
Agni	bbu	78	27358
Akmi	bbu	77	26874
Akragas	ggc	78	23168
Akrop	bbu	83	63883
Akti	bbu	77	28935
Alaska Rainbow	bbu	85	22782
Aldebaran	tta	64	2205
Alexandria	bbu	81	29372
Alexandros	tta	75	81552
Alexandros II	ggc	77	3850
Alexandros III	ggc	77	3953
Alexia	bbu	81	58412
Alkimos	bcb	85	41416
Alkyonis	tta	92	66895
Alma	ggc	80	17520
Almar	bbu	86	37197
Alpha Bravery	ggc	85	23278
Alpha Faith	bbu	84	37611
Alpha Gemini	bbu	85	65298
Alpha Intelligence	tta	82	53524
Alpha Jupiter	ggc	85	23278
ALS Amalia	ggc	84	22322
ALS Danaos	ggc	84	22339
ALS Mary	ggc	84	22323
Amadeus	bbu	84	66916
Amazonia	bbu	77	15661
Amfitriti	ggc	78	17224
Amilla	bbu	72	22589
Amoliani	bbu	75	72070
Amorgos	bbu	84	65105
Anameli	ggc	77	23151
Anangel Ambition	bbu	94	150264
Anangel Ares	ggc	80	17154
Anangel Argonaut	bbu	81	65668
Anangel Dignity	bbu	84	41479
Anangel Eagle	bbu	83	34070
Anangel Endeavour	ggc	78	23571
Anangel Enosis	bbu	95	73556
Anangel Express	bbu	82	61537
Anangel Fidelity	ggc	79	22000
Anangel Friendship	bbu	96	161524
Anangel Honesty	bbu	83	31774

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Anangel Honour	bbu	76	22670
Anangel Hope	bu	74	22670
Anangel Horizon	bbu	77	27090
Anangel Liberty	bbu	76	22668
Anangel Might	ggc	78	23130
Anangel Omonia	bbu	96	73519
Anangel Power	bbu	82	34070
Anangel Pride	bbu	93	161643
Anangel Progress	bbu	89	69406
Anangel Prosperity	bbu	76	22314
Anangel Sky	ggc	79	17199
Anangel Solidarity	bbu	93	161545
Anangel Spirit	ggc	78	22109
Anangel Splendour	bbu	93	161643
Anangel Success	bbu	84	41502
Anangel Triumph	bbu	76	22311
Anangel Venture	bbu	89	69406
Anangel Victory	ggc	79	17188
Anangel Wisdom	bbu	74	22353
Androleon	bbu	76	45779
Andromeda	tta	84	63953
Andros	bbu	84	64843
Andros Georgios	tta	76	232719
Andros Oceania	bbu	77	37208
Anemone	ggc	79	17179
Angelica P.	bbu	79	22549
Angelic Faith	bbu	84	65772
Angelic Grace	bbu	71	68847
Angelic Protector	bbu	77	77961
Angelic Spirit	bbu	83	65767
Angelina L.	bbu	75	21196
Anna	bbu	81	65077
Antiparos	tta	93	68232
Antipolis	tta	81	60525
Antoine	ggc	75	10190
Antonis I. Angelicoussis	bbu	89	69346
Antonis P.	bbu	84	77078
Apanemo	tta	75	64990
Apnoia	tta	81	51527
Apollon	pass	61	9551
Apollonia Lion	bbu	77	72044
Aquafaith	bbu		166900
Aquagem	bbu		166900
Aguagrace	bbu	97	166900
Aquahope	bbu		166900
Arabella	ggc	83	23440
Arachovitika	ggc	70	3292
Arcadia	tta	82	62654
Archangelos	bbu	76	60250
Archimedes	bcb	84	40940
Arete	bbu	89	40315
Argironissos	tta	92	45425
Argonaftis	tta	80	134000
Arietta	bbu	73	37765
Aris	bcb	86	38792
Aristotelis	ggc	85	23286
Arkas	bbu	88	64944
Armata	tta	80	89920
Arosa	tta	93	291381
Artemis	bbu	87	64425
Artine	tta	67	1632
Asian Reefer	grf	78	12299
Asphalt Champion	tta	73	32046

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Asphalt Leader	tta	76	32265
Aspilios	tta	76	84000
Astro Alpha	tta	76	268298
Astro Antares	tta	96	84999
Astro Arcturus	tta		98870
Astro Beta	tta	76	268312
Astro Gamma	tta	75	268298
Astro Sirius	tta	96	98805
Atalanti	bbu	86	42609
Ateni	bbu	82	63770
Athena	bbu	87	42552
Athena	bbu	79	61500
Athina M.	tta	95	96001
Athinai P.	bbu	73	22274
Athos	tch	71	32737
Atlantic Savior	bbu	83	64754
Atlantic Sovereign	bbu	86	68641
Atlantic Splendour	bbu	81	64919
Atlantic Statesman	bbu	81	65015
Atlantic Sun	tta	78	69705
Attalos	tta	78	1345
Avin Oil Trader	tta	68	108550
Avlis	ggc	79	17187
Agia Marina	bbu	84	38816
Agia Markella	bbu	84	39225
Balkan Reefer	bbu	78	12310
Barenbels	ggc	76	18500
Barnadette T.	bbu	81	64236
Brahms	bbu	86	33700
Buena Fortuna	bbu	79	27477
Bulk Venturer	bbu	83	63883
Byzantine Monarch	ggc	59	14296
Byzantion	cba	79	54600
Calliope Patronicola	bbu	85	29607
Canarian Reefer	grf	97	5100
Cap Vilano	grf	77	27893
Cape Moreton	ggc	77	13650
Capetan Michalis	tta	70	1650
Capetan Michalis	bbu	81	28600
Capetan Tassos	bbu	83	35340
Captain Diamantis	bbu	71	68847
Captain George	ucc	78	15451
Captain George	pass	96	1500
Captain George L.	bbu	82	64584
Captain John L.	bbu	82	64584
Captain Leon Chr. Lemos	bbu	81	61754
Captain Nicholas	bbu	94	40926
Caraibe	ucc	78	23058
Cargo Endurance	bbu	78	45244
Cargo Trader	bbu	78	37880
Caribbean Carrier	bce	62	23784
Caribia Express	ucc	76	27795
Centaur	tta	75	81586
CGM Sevilla	ucc	96	22900
Chariot	bbu	87	68407
Chemsky	tch	67	2006
Chemstar	tch	63	1405
Cherry Flower	bbu	78	22670
Chios	tta	93	301824
Chios Beauty	bbu	77	34291
Chios Glory	bbu	72	29191
Chios Harmony	bbu	77	29337
Chios Venture	bbu	77	27461
Chiotisa Ex: Mini League	ggc	70	3063
Choyand Express	ucc	78	15271
Christina C.	bbu	78	27499
Chryssi	tta	73	227441
Chryssi V.	tta	61	19950

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Chrysoula L.	bbu	78	64388
City of Dublin	ucc	78	19316
Clipperventure L.	tch	81	31745
Comet	ggc	78	24300
Condor	tta	80	54026
Conquestventure L.	tch	80	31766
Costis	bbu	85	39670
Courageventure L.	tch	80	31729
Crete	tta	73	237183
Crudesky	tta	88	151803
Crudestar	tta	89	151910
Crudesun	tta	88	152412
Crystal Venture L.	tch	80	31676
Daedalus	tta	75	36192
Daphne	bbu	84	64873
Delfini	bbu	75	34995
Delos	tta	74	277748
Demetra	tta	82	61361
Desert Falcon	bbu	80	27490
Despina	bbu	93	65644
Devon	ggc	81	23438
Dhokos	tta	(N)	46000
Diaporos	bbu	73	104850
Dimitrios	bbu	76	129882
Dimitris A.	bbu	83	63866
Dion	tta	84	40321
Doric Carrier	bce	69	19082
Coric Chariot	bbu	94	73350
Coric Herald	bbu	95	73350
Coric Trident	bbu	85	35368
Dory	bbu	83	36850
Dover	ggc	81	23438
Eagle	tta	79	54044
Eastwind	bbu	81	27471
Efdim Hope	ggc	80	17181
Efdim Junior	ggc	79	17195
Egeon P.	bce	71	2070
Eirini L.	cbo	82	149640
El Flamenco	bbu	89	69351
Elefsina	bce	81	13336
Eleftherios Venizelos	pass	92	4500
Eleni V.	tch	64	3084
Elli	bbu	87	42183
Elli B.	bbu	80	61632
Elpida	tta	65	1957
Emerald	bbu	86	46793
Empros	ggc	78	14980
Enalios Proteus	tta	65	20766
Enalios Triton	tta	77	96457
Endeavor II	tta	76	84000
Ephesos	tta	75	123348
Erimanthia	bbu	76	20162
Ethnic	tta	75	274630
Ethnos	bbu	77	29039
Eugenia C.	bbu	78	27427
Evgenia	bbu	81	69428
Evripas	ggc	70	2175
Evros	tta	84	40632
Evrotas	tta	80	51248
Faethon	bbu	84	45090
Fair Alpha	tch	67	1536
Fair Delta	tta	59	20953
Falcon	tta	79	54049
Fassa	bbu	83	37994
Federal Calliope	bcg	78	30353
Federal Dora	bcg	78	30353
Fereniki	bbu	77	17587
Fertility L.	tch	87	39611

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Fippos	urr	75	4462
Finix	bbu	77	123125
Flag Williams	bce	62	29643
Flaminia	tta	85	63774
Flavia	bbu	85	65282
Folegandros	coo	74	127209
Folegandros	tta	92	45425
Fortune	bbu	86	65716
Frangiskos C.K.	bbu	84	37611
Fraternity L.	tch	87	45593
Frio Marathon	grf	(N)	5100
Fulmar	Ro/Ro	89	39521
Galaxy	urr	79	10270
Galene	bbu	95	73670
George	bbu	84	77078
George L.	bbu	75	27418
Georgios	bbu	72	21916
Georgios D.	bbu	77	30242
Georgios Hadjikyriakos	bce	77	5634
Geortina	bbu	77	19511
Ghikas	ggc	80	17349
GL Panorama	tta	74	36505
Golden Chase	bbu	74	19495
Golden Condor	bbu	83	43214
Golden Eagle	bbu	76	22059
Golden Empire	bbu	76	26587
Golden Evagelistra	bbu	73	29334
Golden Falcon	bbu	83	43219
Golden Glow	bbu	81	63990
Golden Horizon	bbu	75	22057
Golden Polydinamos	bbu	78	24329
Gortys	bbu	93	71504
Grace M.	pass	72	2453
Greveno	bbu	78	22170
Gulfwind	bbu	83	38915
Halki	tta	89	46538
Hamburg Trader	grf	86	9351
Hawk	tta	79	54059
Heliopolis	bbu	77	64464
Hellas Fos	tta	79	554982
Hellas Macedonia	bcb	85	33857
Hellespont Capitol (st)	tta	76	381913
Hellespont Energy	tta	74	96493
Hellespont Hope	tta	74	96550
Hellespont Orpheum (st)	tta	75	315700
Hellespont Paradise (st)	tta	75	279994
Heracles Glory	bce	81	6135
Heraklia	bbu	82	65159
Heron	bbu	84	37692
Heung -A Carmen	ucc	72	21834
Heung - A Grace	ucc	72	21876
Heung - A Strait	ucc	79	19261
Hiona	bbu	81	23982
Hyundai Vancouver	ucc	79	27738
Ikaria	tta	77	267808
Iliad	tta	75	83466
Iman	bbu	72	27398
Invader	bbu	82	64471
Ioannis L.	bbu	72	22637
Ioannis Zafirakis	bbu	82	64916
Ioicos Eternity	bor	76	115977
Ioicos Glory	bbu	82	74841
Ionia	bbu	77	37522
Ionian Wind	bbu	84	38915
Ionic Reefer	grf	77	9592
Ionikos	tta	81	119990
Irene	bbu	87	42620
Irene	tta	94	96315

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Irene	tta	70	3269
Irene	bbu	93	65671
Irenes Viston	bbu	82	145177
Irina	tta	83	24593
Irini	ggc	85	17420
Isabella	tta	76	272495
Island Gem	bbu	84	28005
Island Skipper	bbu	84	28031
Island Sky	bbu	76	19050
Jeannie	bbu	77	27541
Jewel I	bbu	83	65402
Kalamos	tta	74	128250
Kallisti	bbu	77	27540
Kalma	bbu	81	34681
Kandilousa	tta	95	45962
Kapetan Giannis	tta	77	516895
Kapetan Giorgis	tta	76	456368
Kapetan Hatzis	tta	76	412595
Kapetan Hiotis	tta	77	413098
Kapetan Michalis	tta	77	516423
Kapetan Panagiotis	tta	77	457062
Kardamyla	bbu	82	65239
Karoline	tta	76	339308
Kassos	coo	77	127209
Kastelorizo	tta	91	45425
Kastor P.	bbu	83	22713
Katerina L.	ggc	78	13600
Katerina T.	tta	68	3819
Kavo Alexandros	bbu	77	26414
Kavo Delfini	bbu	83	64583
Kavo Sidero	bbu	76	26671
Kavo Yerakas	tta	81	25854
Keiko	tta	76	87682
Kent Navigator	ggc	83	23443
Kerkyra	tta	73	140462
Kimolos	tta	74	123965
King Alexander	tta	78	491120
Kirsten	tta	75	339005
Kleon	cbo	76	90966
Konkar Star	bbu	85	69582
Konkar Victory	bbu	73	77996
Konstantinos A.	bbu	95	71550
Koriana	tta	85	63736
Korinthia	tta	69	2907
Kriti Akti	tta	86	41483
Kriti Ambassador	tta	75	123619
Kriti Amber	tta	95	45614
Kriti Amethyst	tta	96	45564
Kriti Art	tta	86	41483
Kriti Champion	tta	87	45874
Kriti Color	tta	87	45243
Kriti Diamond	tta	(N)	44990
Kriti Episkopi	tta	68	24900
Kriti Filoxenia	tta	86	45243
Kriti Gerani	tta	68	24900
Kriti Gold	tta	72	29967
Kriti Land	tta	73	81212
Kriti Palm	tta	86	45184
Kriti Pearl	tta	(N)	44990
Kriti River	tta	86	41483
Kriti Rubi	tta	73	32590
Kriti Sea	tta	74	123436
Kriti Sky	tta	74	123386
Kriti Star	tta	73	81212
Kriti Wave	tta	74	81212
Kythira	tta	74	140512
Kyvernitis	bbu	78	35112
Laconia	tta	60	22455

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Lady Ema	tta	77	32368
Lamyra	bbu	83	64879
Land	bbu	81	37991
Latria	ggc	70	3165
Leader	bbu	84	34681
Leni	tta	81	19999
Lia	bbu	78	69447
Libra	ggc	70	3063
Lika	bbu	76	118733
Lion of Olympia	ggc	86	5700
Lioness	ggc	72	3035
Litrotis	bbu	81	64120
Lory	ggc	71	3054
Louros	tta	80	60695
Ludolf Oldendorff	bbu	84	64442
Lydi	bbu	70	22394
Lydia Fortune	ggc	69	1300
M.G. Tsangaris	bbu	81	64310
Maasslot L.	tta	82	38039
Maasstad L.	tta	83	38039
Maasstroon L.	tta	83	38039
Macedonia Hellas	bbu	80	40200
Maersk Houston	ucc	76	37872
Maersk Taupo	ucc	72	20215
Maersk Tekapo	ucc	71	20215
Maersk Vancouver	ucc	76	37852
Magda P.	bbu	74	34194
Major Basil	bbu	80	26026
Makedonia	tta	63	3342
Makedonia 2	RoRo	70	1180
Mana	bbu	77	53521
Manamaria	bbu	78	23928
Mantinia	tta	83	62901
Margaró R.	bbu	73	38406
Maria	bbu	81	61451
Maria Angelicoussi	ggc	78	16934
Maria F.	bbu	80	24712
Maria IA.	bbu	84	37593
Maria S.	ggc	79	17800
Marianna VII	tta	75	135900
Marianna 9	mpr	61	8738
Marietta II	RoRo	76	3548
Marigo	ggc	72	15188
Marina	tta	80	97839
Marina I	RoRo	68	1155
Marina M.	tta	96	148017
Mariprima	tta	76	59543
Marka L.	bbu	75	27418
Markos Lyras	bbu	83	35780
Markos N.	bbu	83	38054
Maro L.	bbu	85	40048
Maroudio	bcu	78	34825
Marquise	bbu	75	53836
Mary	bbu	68	40501
Mary M.	bbu	75	40999
Mary S.	bbu	73	41125
Master Patros	bbu	69	40501
Mastropetros	ggc	68	3819
Mayor	ggc	86	18030
Mazal II	tta	65	3970
Meandros	tta	82	40632
Megalochari	bbu	83	35419
Menites	bbu	81	64896
Meraklis	bbu	75	53836
Mesitria	bbu	77	24738
Michalakis	bbu	68	41151
Michalis	ggc	74	1500
Mihalis P.	bbu	82	64930

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Milenaki	bbu	70	25524
Mini Labor	ggc	71	3022
Mini Lap	ggc	70	3063
Mini Laud	ggc	70	3062
Mini Lee	ggc	71	3213
Mini Light	ggc	70	3213
Mini Link	ggc	71	3064
Mini Loom	ggc	74	3169
Mini Lot	ggc	71	3213
Minos	bbu	75	54686
Mister Michael	bbu	74	53836
Montana	tta	78	132207
Montauk	bbu	82	64976
Montrose	tta	80	85619
Morias	bbu	77	21743
Mount Pentell	bbu	80	63569
MSC Briannas	ucc	70	34873
MSC Pamela	ucc	72	35969
Mykinai	ggc	79	16600
Nafkratis	tta	75	261074
Nafsika	bce	70	2743
Nea Doxa	bbu	84	30820
Nea Elpis	bbu	78	28668
Nea Tyhi	bbu	78	28648
Neapolis	tta	81	60525
Nedimar	tta	95	44000
Nedlloyd Java	ucc	78	24383
Nedlloyd Korrigan	ucc	73	33967
Nelson	bbu	81	22655
Nemea	bbu	89	68870
Nena	bbu	74	71705
Nephele	bbu	83	71927
Neptune	pass	55	642
Neptune Olympic	RoRo	84	7200
Neptune Sky	urr	67	926
Nereis P.	bbu	74	22631
New York Express	ucc	77	40624
Nicolas A.	RoRo	78	5571
Nicopolis	tta	83	60525
Niki	tta	77	127004
Nikolas	bbu	86	43352
Nilos	tta	81	88666
Ninemia	tta	75	123246
Nireus	ggc	56	13956
Nissos Amorgos	tta	86	89427
Nissos Christiana	tta	96	105274
Nissos Delos	tta	78	84814
Nissos Kythnos	tta	76	90955
Nissos Santorini	tta	80	64487
Nissos Serifos	tta	83	64035
Nissos Sifnos	tta	78	87926
Nissos Sikinos	tta	78	87926
Nissos Thera	tta	78	63028
North Countess	bbu	86	70280
North Duchess	bbu	85	63785
North Emperor	bbu	87	67232
North Princess	bbu	96	71290
Ocean Majesty	pass	66	1031
Ocean Wind	bbu	83	38915
Oceanus	bbu	93	73670
Odysseus	pass	62	3300
Oinoussian Father	bbu	87	64313
Oinoussian Lion	bbu	96	71400
Oinoussian Navigator	bbu	87	64368
Oinoussian Seaman	bbu	87	64235
Oinoussian Sky	bbu	87	64377
Oinoussian Strength	bbu	87	64201
Olympia	tta	67	1016

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Olympian Spirit	tta	77	357100
Olympic	pass	56	8912
Olympic Breeze	tta	76	273856
Olympic Faith	tta	91	147457
Olympic Flair	tta	91	147396
Olympic Galaxy	bbu	82	64931
Olympic Legacy	tta	96	302789
Olympic Loyalty	tta	93	303184
Olympic Melody	bbu	84	29640
Olympic Mentor	bbu	84	29693
Olympic Merit	bbu	85	29611
Olympic Miracle	bbu	84	29670
Olympic Serenity	tta	91	96733
Olympic Spirit II	tta	(N)	96300
Olympic Sponsor	tta	94	96547
Olympic Symphony	tta	90	96672
Omegaventure L.	cbo	86	98358
Omikronventure L.	cbo	87	97179
Orlando	bbu	76	71999
Orpheus	pass	48	942
Orpheus	cbo	71	51480
Osaka	ucc	78	19261
Pacific Prosperity	RoRo	78	9332
Pacific Trader	ggc	79	17199
Paeon	cbo	84	54500
Pallas Athina	tta	76	155250
Panagia Chrisoskalitissa	tta	77	1806
Panagiotis A.	bbu	95	71550
Panagiotis L.	bbu	83	64166
Panayia Moutsaina	bbu	84	66908
Pandesia	bbu	82	61806
Panoria	bbu	82	61615
Panos G.	tta	82	86983
Pantazis L.	bbu	74	27436
Pantellis A. Lemos	bbu	81	144348
Pantodinos	bbu	83	58074
Pantokrator	bbu	83	37585
Parapola	tta	94	68232
Paraskevi II	ggc	77	23645
Paraskevi M.Y.	bbu	75	35430
Paris	tta	75	362118
Paris II	tta	80	88723
Paros	tta	69	3794
Parthenon	tta	78	409400
Pateras	bbu	81	65535
Patriotic	tta	77	274284
Paxi	bbu	78	20850
Peaceventure L.	tta	87	45655
Pearl	ggc	84	9611
Pelamber	urc	79	8820
Pelchaser	ggc	78	3817
Pelflyer	ggc	82	4200
Pelias	ggc	66	2090
Peliasper	urc	78	8820
Pella	ggc	79	17190
Pella	tta	84	40231
Pelmariner	ucc	79	4352
Pelranger	urc	78	6943
Pelstrider	urc	79	6943
Peltrader	ggc	78	3614
Petra	bbu	81	64848
Petralia	bcu	83	25855
Petrolagas 2	lpg	77	49880
Pindar	cho	84	54500
Pistis	bbu	73	22627
Platinum	tta	96	44990
Platytera	bbu	83	37614
Policos	bce	73	7174

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Polis	bbu	72	22582
Polydefkis	bbu	76	30244
Polydefkis P.	bbu	82	22713
Polykratis	bbu	76	21148
Pontoporos	bbu	74	26523
Popi	bbu	73	32466
Poseidon	bce	63	5175
Poseidon 8	bbu	58	20335
Powerventure L.	tch	87	45655
Praxitelis	bbu	76	30242
President G.	bbu	88	69344
Prestige	ucc	78	24382
Prideventure L.	tta	87	39586
Primar	tta	88	39538
Primaventure L.	tch	87	45655
Prime Velvet	ggc	80	3300
Prime Venture II	ggc	81	4025
Prime View	ggc	79	4133
Prime Vigor	ggc	83	4150
Prinaritis	bbu	73	37580
Prosperventure L.	tch	87	39574
Protoporos	ggc	72	5385
Psara	tta	89	46538
Rabigh Bay 3	tta	77	135500
Ratana Pailin	ucc	78	15270
Rena	bbu	81	64219
Rex Friendship	bbu	77	61271
Rhea	bbu	78	28961
Rhodos	coo	77	137587
Rigel	tta	96	39580
Rodenthi	pass	74	1930
Rodanthi	bbu	69	29168
Rokos Vergottis	bbu	73	17915
Rosana	bbu	78	19511
Ruby	bbu	76	26977
Sailor	ggc	72	1181
St. Michaelis	tta	81	45574
St. Nikolai	tta	82	45574
Sakura	ggc	70	3213
Sakura Rex	grf	79	8072
Salamina	tta	91	45425
Samjohn Captain	bbu	85	65051
Samjohn Light	bbu	94	71756
Samjohn Spirit	bbu	94	71730
Samos	gpc	78	21383
Samothraki	tta	89	46538
San Giovanni	tch	87	9999
San Marino	tch	88	9999
San Mateo	tch	88	9990
San Nicolas	tch	85	10400
San Pedro	tch	88	9999
Sandvik	ggc	76	6357
Santa Anna	tta	88	40257
Santa Maria	tta	86	40269
Sea Dream	bbu	74	41102
Sea Trident	bbu	83	45107
Sea Union	bbu	77	72017
Sea Wave	ucc	76	12700
Sea Wind	ucc	76	12700
Seaford	tta	77	31600
Seaprincess	tta	96	148500
Senicoli Sierra	ggc	73	13869
Sereno	tta	83	89500
Serifopoulo	tta	95	46700
Serifos	tta	95	45962
Serifos	tta	67	1974
Shinoussa	tta	90	46538
Sienna	tta	86	77769

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Sierra Express	ucc	77	27800
Sir John	tta	76	155200
Skiathos	bbu	77	34237
Skiropoula	tta	95	68232
Skopelos	tta	74	274949
Skopelos	gpc	78	21230
Skopelos	tta	70	2979
Skyros	tta	76	323100
Skyros	gpc	78	21383
Sofia	bbu	75	36999
Solon	ggc	77	15080
Sophie C.	bbu	78	27348
Sotiras	bbu	82	58055
Spetses	tta	96	148000
Sporades	tta	93	66895
Spyros	tta	96	96174
Spyros	bbu	74	22670
Stamos	bbu	85	63865
Standard Endeavour	bbu	72	68314
Standard Valor	bbu	77	72311
Standard Virtue	bbu	73	66493
Star	tta	81	85925
Star	tta	56	16258
Star Antares	bbu	84	42208
Star Canopus	bbu	85	42842
Star Castor	bbu	84	34607
Star Hero	tta	91	154448
Star Libra	bbu	85	42512
Star Michalis	bbu	85	37574
Star Nitsa	bbu	83	36941
Star Polaris	bbu	96	43775
Star Pollux	bbu	96	43769
Star Sirius	bbu	85	38099
Stavronisi	tta	96	68232
Stavros G.L.	tta	76	357054
Stefanos	ggc	78	15767
Stella	bbu	74	22059
Stella Maris II	pass	60	622
Stella Oceanis	pass	66	740
Stella Solaris	pass	53	3400
Sun Vil	bbu	78	33581
Sunny	ggc	77	6357
Super Georgia	ggc	74	1643
Superterry	pass	72	2815
Symi	tta	73	269349
Syra	tta	77	128358
Taboti	tta	68	1604
Tanav	tta	71	10857
Tarina	tta	64	1229
Taxiarhis I	tch	69	3114
Taxiarhis P.	bbu	85	39013
Tetien	bcb	84	40045
Thalassini Avra	bbu	81	129237
Thalassoporos	bbu	68	20278
Thalia	bbu	82	64135
Theagenis	bbu	72	16990
Thelisis	RoRo	79	9450
Theomitor	bbu	82	77300
Theonymphos	bbu	83	66713
Theotoko	bbu	83	37612
Theseus	bce	74	6508
Thessaloniki	lpg	71	870
Thetis	bbu	93	73000
Thraki Hellas	ggc	87	18110
Tina	tta	76	355023
TMM Chetumal	ucc	96	42938
TMM Manzanillo	ucc	96	42938
TMM Sinaloa	ucc	96	42938

Vessel Name	Type	Blt	Dwt.
Tomis Progress	tta	82	86810
Ton Hil	bbu	78	33588
Topaz	bbu	85	46874
Topaz	ggc	77	24424
Toscana	bbu	76	63159
Tradewind	bcb	81	27471
Treasure Island	bbu	74	22289
Trias	bbu	77	38568
Tribels	ggc	74	18029
Trident Fortune	bbu	83	64165
Trident Mariner	bbu	84	29617
Triena	ggc	91	16979
Triton	pass	71	2314
Troia Ex: Nedi	bbu	81	34832
Union	tta	75	276776
Valerios	ggc	78	1700
Varkiza	tta	68	19335
Vasillios	tta	71	2519
Vasillios II	tta	54	1530
Vasillios V	tch	64	1578
Vasillios VII	tta	59	2180
Vasillios VIII	tch	64	1566
Vasillios IX	tch	65	1601
Vasillios X	tta	65	1890
Vasillios XI	tta	59	2744
Vasillios XIII	tta	67	2513
Vasillios XIV	tta	69	1356
Vasillios XVI	tta	69	3201
Veiopoula	tta	93	66895
Venetia	tta	95	149997
Venture	tta	76	82212
Verona	tta	89	258076
Vitali	bbu	82	65739
Vivi M.	ggc	78	3776
Voltaz	tta	72	3805
Vori	bbu	84	34544
Vorios Ipiros Hellas	bbu	81	38097
Waimea	bbu	84	61751
Wave	tta	58	20124
WEC Rotterdam	bcb	81	25160
Wastmed	ucc	72	22111
White Opal	bbu	77	23651
Wilmington	tta	83	87656
Windward	ucc	74	21834
Winner	bbu	72	27152
World Aegeus	bbu	79	37428
World Amphion	bbu	79	37428
World Argonaut	bbu	76	37451
World Kinship	tta	80	87158
World Kudos	tta	81	79600
World Process	tta	84	29990
World Prodigy	tta	86	29988
World Produce	tta	84	29990
World Prologue	tta	85	29990
World Prophet	tta	86	29988
Xifias	bbu	78	22670
Yannis M.	tta	95	96125
Yosona	ggc	74	3170
Yria	bbu	77	26425
Yvonne	bbu	77	23791
Zante	tta	75	274513
Zeno	bbu	82	40947
Zephyros	bbu	74	22593
Zim Colombo	ucc	70	29204
Zim Pusan	ucc	76	39730
Zini	bbu	76	19511
Zoodotis	bbu	83	64741

από μήνα σε μήνα

Για μία Εθνική Πολιτική Ναυτιλίας

Της Στέλλας Αλφιέρη
Βουλευτού Πειραιά του Συναπ-
σμού

Είναι κοινή διαπίστωση, ότι η ναυτιλία και σ' ό,τι μας αφορά, η ελληνική εμπορική ναυτιλία βρίσκο-

νται σ' ένα σημείο καμπής. Το διεθνές περιβάλλον αλλάζει με γοργούς ρυθμούς. Μέσα στην Ευρώπη τα τελευταία έξι χρόνια δημιουργήθηκαν νέες κρατικές οντότητες που διεκδικούν τη δική τους θέση στην διεθνή οικονομία και σκηνή.

Παράλληλα χώρες τρίτες προς την Ευρώπη, όπως η Κίνα και η

Κορέα, αναπτύσσουν σημαντικές ναυτιλιακές δραστηριότητες με το προνόμιο του χαμηλότερου κόστους. Τέλος, η αποδιάρθρωση των οικονομιών των χωρών του πρώην υπαρκτού σοσιαλισμού, δημιούργησε μεγάλα κύματα μετανάστευσης που έχουν το προνόμιο επίσης της προσφοράς χαμηλού



سبا للملاحة العالمية
SABA SHIPPING INTERNATIONAL

Superior Services

Saba Shipping International can offer a wide range of maritime activities

M/s Saba Shipping International (formerly known as Alyah Shipping International) is a highly-reputed and very reliable shipagency firm in Dubai, which was established in 1991. It comprises a dedicated and well-experienced team of executives and staff who are fully conversant with the various facets of shipping and allied activities and are engaged in: Shipagency; Freight forwarding; Chartering and freight broking; Customs clearance and Ship supply services. With experience and expertise, along with professionalism and excellent dedicated teamwork, Saba is fully geared to

take up challenges in any field of shipping at the most competitive rates. M/s Saba Shipping International specialises in comprehensive agency/husbandry services such as tallying and supervision, crew change, arrangement for supply of bunkers, provisions, deck/engine stores, clearance and delivery of spares, arranging repairs to ship equipment, drydocking, surveys, freight collection, claim handling etc, to all kinds of vessels ranging from liners and tramps, to tankers and livestock carriers, at all UAE ports, namely Dubai, Jebel Ali, Abu Dhabi, Sharjah, Ras Al Khaimah, Fujairah and Khorfakkan.

- Shipping Agents & Freight Forwarders • Charterers & Freight Brokers
- Customs Clearance & Ship Supply Services

☎ **349733 - 373742**

Tlx.: 49872 SABA EM, FAX: 358062, P.O. Box: 15091 - Dubai - U.A.E.

κόστους εργασίας, που δεν είναι σίγουρο αν βοηθά στην ανάπτυξη μιας μεγάλης όσο και σύγχρονης ναυτιλίας.

Τα παραπάνω μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι χρειάζονται νέες πολιτικές και δομές στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, που να μπορούν να ανταποκρίνονται στο διεθνή ανταγωνισμό. Πολύ περισσότερο χρειάζονται να καθορίσουμε νέες φιλοσοφίες και στρατηγικές.

Αν δούμε και αντιμετωπίσουμε έγκαιρα τις καινούργιες ανάγκες, θα εξακολουθήσουμε σαν χώρα να παίζουμε πρωταγωνιστικό ρόλο στο βαθμό που διαθέτουμε το μεγαλύτερο στόλο (3.204 πλοία, ήτοι 74.982.110 κόρους), σημαντική

γνώση και εμπειρία.

Παρόλα αυτά, η κυβέρνηση φαίνεται να μην κατανοεί τη στρατηγική σημασία της εμπορικής ναυτιλίας για την ανάπτυξη της χώρας μας, αφού δεν υιοθετεί την κοινή ευρωπαϊκή πολιτική που στόχο έχει τη μείωση του κόστους λειτουργίας του ευρωπαϊκού πλοίου, όχι μόνο ως προς το ανθρώπινο δυναμικό. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αμήχανο παρακολούθησε το τελευταίο διάστημα από τη μια τις κινητοποιήσεις των ναυτικών για τις οργανικές συνθέσεις των πληρωμάτων κι από την άλλη τις κλιμακούμενες πιέσεις των εφοπλιστών για την αλλαγή νηολογίου.

Ολο και πιο συχνά ακούμε ότι η ελληνική σημαία δεν είναι ανταγωνιστική.

Θεωρώ ότι αυτό είναι ένα μεγάλο λάθος. Το ελληνικό πλοίο και το διεθνές κύρος της ελληνικής ναυτιλίας είναι σοβαρό διαπραγματευτικό ατού της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στους διεθνείς Οργανισμούς και, βέβαια, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κράτη - μέλη της οποίας υιοθέτησαν μέτρα που εμείς είχαμε θεσμοθετήσει για την ναυτιλία το 1955 (π.χ. το φορολογικό).

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν πρέπει να ξεχνούν ότι έχουν τη τύχη να συνεργάζονται με τον Έλληνα

ναυτικό, που το δέσιμο του με το πλοίο και την εταιρία υπερβαίνει το ωράριο εργασίας και η αφοσίωσή του στο πλοίο είναι γνωστή διεθνώς. Αυτή η στάση του Έλληνα ναυτικού φέρνει κέρδη στην εταιρία του και θα το διαπιστώσουμε αυτό από τους ισολογισμούς των εταιριών που έχουν ελληνικό νηολόγιο.

Η περιφρόνηση του Έλληνα ναυτικού πέρα από το ηθικό πρόβλημα που δημιουργεί, θεωρώ ότι θα δημιουργήσει επίσης σοβαρά προβλήματα στον ελληνικό και ελληνόκτητο στόλο. Πριν πάρουμε, λοιπόν, μέτρα εξαφάνισης του Έλληνα ναυτικού που είχε και έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανάπτυξη της εμπορικής μας ναυτιλίας σε πρώτη διεθνή δύναμη, αρκετά χρόνια τώρα, θα πρέπει να συζητήσουμε για την χάραξη νέων πολιτικών στο χώρο της ναυτιλίας. Κι εδώ ο ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ επιμένει να πιστεύει ότι το να επιτεθούμε αποκλειστικά και μόνο στο ανθρώπινο δυναμικό προκειμένου ν' αντιμετωπίσουμε τον διεθνή ανταγωνισμό, δεν αποτελεί λύση στα στρατηγικής φύσης προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας.

Ας καθίσουμε τώρα να συνεργαστούμε για την χάραξη συνολικής στρατηγικής για τη ναυτιλία, που θα ξεκινά από το πλοίο, το ανθρώπινο δυναμικό και την εκπαίδευσή του, τις υποδομές των λιμανιών, την αναδιάρθρωση των υπηρεσιών λιμένων και των τελωνείων, τις επιχορηγήσεις, τις επενδύσεις και τις διακρατικές συμφωνίες και φτάνει μέχρι τη βιομηχανία της κατασκευής και επισκευής, περιλαμβάνοντας και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που αναπτύσσονται δίπλα στο χώρο της ναυτιλίας.

Ο ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ επιμένει ότι χρειάζεται:

Η χάραξη ενιαίας κοινοτικής και

Fraise s.a. - Catering

Αναλαμβάνουμε:

Δεξιότητες, Επαγγελματικά Γεύματα,

Εξοπλισμό, Στολισμό

από 10 έως 1.000 άτομα

και σε δικό μας χώρο.

Κουζίνα διεθνής

(γαλλική, ιταλική, πολυνησιακή).

Μοναδικές τούρτες για κάθε

περίπτωση!

(από 2.000-6.000 δρχ. το άτομο)

Τηλ: 9634932-9618675-9616798

από μήνα σε μήνα

εθνικής πολιτικής για την αντιμετώπιση της σημαίας ευκαιρίας και άξονα την ενιαία σημαία όλων των κοινοτικών πλοίων.

Να δοθούν κίνητρα, μέσω επιχορηγήσεων και χαμηλότοκων δανείων για την ανανέωση του εμπορικού στόλου, υπό την προϋπόθεση ότι η κατασκευή των πλοίων θα γίνεται ελληνικά ναυπηγεία.

Η ανάπτυξη υποδομών στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, ώστε ν' ανταποκριθούν στις αυξανόμενες ανάγκες. Ας μην ξεχνάμε ότι τα περισσότερα λιμάνια μας, όπως ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, ο Βόλος, το Ηράκλειο κ.λπ.,

βρίσκονται σε εξαιρετική γεωγραφική θέση για να εξυπηρετήσουν μεταφορές ανθρώπων και αγαθών από τις χώρες της Ευρώπης, της Βαλκανικής Χερσονήσου, του Εύξεινου Πόντου, της Ασίας και της Αφρικής.

Ο εκσυγχρονισμός της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας που ας σημειωθεί ότι στη χώρα μας έχει το πλεονέκτημα να λειτουργεί κάτω από ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες.

Η σύναψη νέων διακρατικών συμφωνιών, αλλά και η ενεργοποίηση όλων συμβάσεων ψήφισε η Βουλή των Ελλήνων και περιλαμβάνει

νουν ναυτιλιακές δράσεις, όπως με τη Μολδαβία, αλλά και άλλα κράτη.

Ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ως προς την εξυπηρέτηση των αναγκών της ναυτιλίας αλλά και ως προς την αγορά, με τη αναδιάρθρωση του ΓΕΝΕ, την κατάργηση της μεσιτείας και την ουσιαστική προσφορά υπηρεσιών.

Ο εκσυγχρονισμός διοίκησης και πολιτικής των Οργανισμών Λιμένων και των Τελωνείων.

Ο εκσυγχρονισμός και η ανανέωση της τεχνολογίας στα ναυπηγεία και στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, με τρόπο που να μειώνει

Brazil - Rio de Janeiro

M A B I N R I O N A V E G A C A O

Underwater Hull Services

"BRUSH - POWER"

equipment/cleans 2500 sq/m/h.

Piraeus branch: Piccard Divers

Tel: (301) 4514208 - 4180277

Fax: (301) 4518528

το κόστος και το χρόνο επισκευής και να τηρεί το χρονοδιάγραμμα παράδοσης του πλοίου.

Η ανανέωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που λειτουργούν δίπλα στο χώρο της ναυτιλίας και παράλληλα η χορήγηση κινήτρων για ανανέωση εξοπλισμού, μηχανοργάνωσης και εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού τους.

Η καθιέρωση ενιαίου φορολογικού συστήματος στα κράτη μέλη της Ε.Ε.

Η προστασία των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών στα υπό κοινοτική σημαία πλοία. Είναι απαράδεκτο να οδηγούνται εργαζόμενοι ηλικίας 37 έως 55 ετών με θαλάσσια προϋπηρεσία 20 ετών, ναύτες και λωστρόμοι, στην ανεργία. Είναι υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίσει τις θέσεις εργασίας των κατωτέρων πληρωμάτων στο βαθμό που είναι απαραίτητοι στα

πλοία, αλλά και δεν υπάρχει γι' αυτούς άλλος τρόπος επαγγελματικής αποκατάστασης. Θα πρέπει εδώ όμως, να πούμε και κάτι επίσης σημαντικό. Το βέβαιο έσοδο για τη χώρα μας είναι η πρόοδος από την απασχόλησή τους, και μ' αυτήν την έννοια υπάρχει πολλοπλό όφελος για τη διατήρηση της οργανικής σύνθεσης των ελληνικών πληρωμάτων.

Η ένταξη της ναυτικής εκπαίδευσης στην πανεπιστημιακή βαθμίδα με την παράλληλη δημιουργία θεσμών και προγραμμάτων διαρκούς εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και εξειδίκευσης των ναυτικών. Χρειάζονται επίσης, σύγχρονα κτίρια και διδακτικά προγράμματα, σωστά αμειβόμενοι καθηγητές, εξοπλισμένα όλα με την τελευταία τεχνολογία.

Δε μπορώ να μην αφιερώσω ακόμη δύο λόγια στον ιδιαίτερο ρόλο που καλείται να παίξει ο Πει-

ραιάς. Θεωρούμε ότι ο Πειραιάς θα μπορούσε να είναι ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, αλλά δεν έχει γίνει τίποτα προς αυτή την κατεύθυνση. Η Πολιτεία δεν έχει μεριμνήσει για τη δημιουργία ναυτικού δικαστηρίου, όπου θα εκδικάζονται μεγάλες ναυτιλιακές υποθέσεις, χρηματιστήριο ναυτιλιακών αξιών, ασφαλιστικούς οργανισμούς με κύρος. Και βέβαια σε όλα τούτα, η εκπαίδευση των ναυτικών μας, θα έπρεπε να έχει τον πρώτο ρόλο στην κοινωνία του Πειραιά. Στην κατεύθυνση αυτή θα μπορούσαμε να δούμε την αναβάθμιση της Σχολής Δοκίμων σε Πανεπιστημιακή Σχολή με υψηλού επιπέδου σπουδές και διεθνές κύρος.

ΣΤΕΛΛΑ ΑΛΦΙΕΡΗ
Βουλευτής ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΥ
Α' Πειραιά και Νήσων

Sri Lanka - Colombo

MASTER DIVERS

Underwater Hull Services

"BRUSH - POWER"

equipment/cleans 2500 sq/m/h.

Piraeus branch: Piccard Divers

Tel: (301) 4180277 - 4514208

Fax: (301) 4518528

Συντονισμένη δράση για το short - sea shipping

Γράφει ο Λεωνίδας Κονδύλης

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε τον περασμένο μήνα στον Πειραιά ημερίδα, με θέμα την "Συντονισμένη δράση στη ναυτιλία των μικρών αποστάσεων" στα πλαίσια του ομώνυμου κοινοτικού προγράμματος.

Την ημερίδα προλόγισε ο πρόεδρος της ΕΕΕ Γιάννης Κ. Λύρας, που στη σύντομη ομιλία του τόνισε το ενδιαφέρον της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας για την προώθηση και ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων στα πλαίσια της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ενωσης. Ειδικότερα, αναφέρθηκε στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων, στην αναγνώριση της αναγκαιότητας μετατοπίσεως φορτίων από τη ξηρά στη θάλασσα και στα μέσα που χρειάζονται για τον σκοπό αυτό. Επισήμανε την αναγκαιότητα συνεργασίας κρατών, εφοπλισμού και λιμένων για την επίλυση των υφιστάμενων προβλημάτων που δυσχεραίνουν την ανάπτυξη του εν λόγω τομέα. Τέλος, τόνισε την σημασία των χύδην μεταφορών (ξηρών και υγρών φορτίων) οι οποίες καλύπτουν ποσοστό πολύ μεγαλύτερο του 50% των φορτίων που μεταφέρονται στη ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων και επομένως, την ανάγκη να λαμβάνονται υπ όψη στις οποιεσδήποτε στρατηγικές που θα υιοθετηθούν για τον τομέα αυτό.

Στην ημερίδα, ως εκπρόσωπος της ΕΕΕ, παρίστατο ο Μιχάλης Σαρλής, ο οποίος στην ομιλία του αναφέρθηκε στην αναγκαιότητα βελτιώσεως των λιμενικών και χερσαίων υποδομών, ως προϋπόθεση για την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων.

Ομιλητής στην ημερίδα ήταν και ο Γιώργος Γράτσος, πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου, ο οποίος αναφέρθηκε στην σημασία της Ελλάδας στα πλαίσια της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων και επισήμανε την δυνατότητα της χώρας μας να διαδραματίσει σημαντικό

ρόλο στις προσπάθειες για την ανάπτυξη του τομέα αυτού.

Εξ άλλου ο Σπύρος Αλεξανδράτος, πρόεδρος της Ενωσης Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων, στην ομιλία του αναφέρθηκε στον ανταγωνισμό που υπάρχει μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς και στο ρόλο των χύδην φορτίων στην ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων.

Τέλος, ο Δημήτρης Νομικός, εκπρόσωπος της Ενωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, τόνισε τον σημαντικό ρόλο του ελληνικού επιβατηγού στόλου στην προώθηση της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων και στις νησιωτικές μεταφορές της Ελλάδας, επισημαίνοντας ότι ο ελληνικός επιβατηγός στόλος αποτελεί το 40% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ενωσης.

Οι απόψεις του ελληνικού εφοπλισμού για το θέμα της αναπτύξεως της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων είχαν θετική αποδοχή από το ακροατήριο, ενώ τέθηκαν ενδιαφέρουσες ερωτήσεις από τους εκπροσώπους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και τους ξένους παρισταμένους. Διευκρινίζεται ότι κατέστη απολύτως σαφές ότι η ελληνική ναυτιλία δεν χρειάζεται εμπορευματικά κέντρα αλλά καλή λειτουργία λιμένων, διαπίστωση που έγινε αποδεκτή από τους εκπροσώπους των ελληνικών λιμένων, οι οποίοι και δήλωσαν ότι ήδη καταβάλλονται προ-

σπάθειες προς την κατεύθυνση αυτή.

Η επόμενη φάση του αναγκαίου διαλόγου μεταξύ των ενδιαφερομένων και εμπλεκόμενων μερών αναμένεται να πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της ενεργοποίησης του ελληνικού panel για την ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Έλληνες ομιλητές ζήτησαν από τους εκπροσώπους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να διευκρινίσουν τις προθέσεις της, όσον αφορά την ύπαρξη ενός ισχυρού στόλου υπό ευρωπαϊκές σημαίες. Εάν τούτο αποτελεί σαφή επιδίωξη της κοινοτικής πολιτικής, πρέπει να καταβληθούν οι σχετικές προσπάθειες για να αποτραπεί η φυγή από τα ευρωπαϊκά νηολόγια.

BOURGAS SHIPYARDS Co. S.A.

Your reliable shipyard in BULGARIA

- Drydocking facilities up to 7.000 lightweight tonnes
- General ship repairs
- Engineering and electrical works
- Steel works, all at:

**VERY COMPETITIVE PRICES
AND EFFICIENCY - FOR OFFERS
PLEASE CALL BOURGAS,**

at Tel.: (0035) 956-42634/43157

Fax: (0035) 956-43006/45304, Telex: 67-83511

Δεν φορολογούνται οι καταθέσεις των ναυτιλιακών εταιριών



Με ερμηνευτική εγκύκλιο του υφυπουργού Γιώργου Δρύ, διευκρινίζονται οι διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 10 του Ν. 2459/1997 (ΦΕΚ 17 Α') αναφορικά με το κατά πόσον επιβάλλεται φόρος στους τόκους καταθέσεων σε συνάλλαγμα των ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα.

Η εγκύκλιος με αριθμό 1071124/1267/Α.0012/2-7-1997 ΠΟΛ. 1195 ορίζει τα εξής:

1.- Με τις διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 10 του ν. 2459/1997 (ΦΕΚ 17 Α') "Κατάργηση φορολογικών απαλλαγών και άλλες διατάξεις" αντικαταστάθηκαν οι διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 12 του ν. 2238/1994, με τις οποίες ορίζονταν οι τόκοι που απαλλάσσονται από την αυτοτελή φορολόγηση με συντελεστή 15%.

2.- Με τις νέες διατάξεις περιορίστηκαν οι εξαιρέσεις από την αυτοτελή φορολόγηση των τόκων. Ειδικότερα, με τις διατάξεις αυτές, που ισχύουν σύμφωνα με την περίπτωση β' του άρθρου 40 του ν. 2459/1997 για τους τόκους που προκύπτουν από την 1η Ιανουαρίου 1997 και μετά, εξαιρούνται από την αυτοτελή φορολογία και δεν γίνεται παρακράτηση φόρου εισοδήματος στους τόκους που προκύπτουν από:

α) Κατάθεση οποιασδήποτε μορφής μη μόνιμων κατοίκων Ελλάδας σε Τράπεζες, που είναι στην Ελλάδα ή το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, εφόσον το ποσό των καταθέσεων αυτών είναι σε ξένο νόμισμα.

β) Εκούσιες καταθέσεις όψεως ή ταμιευτηρίου μη μόνιμων κατοίκων Ελλάδας στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, εφόσον το ποσό αυτών είναι σε ξένο νόμισμα.

γ) Καταθέσεις στεγαστικού ταμιευτηρίου, με την προϋπόθεση ότι το προϊόν τους χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξασφάλιση στεγαστικού δανείου για την απόκτηση πρώτης κατοικίας του φορολογούμενου.

δ) Καταθέσεις σε δραχμές μετατρέψιμες σε συνάλλαγμα μη μόνιμων κατοίκων Ελλάδας, στις οποίες όμως δεν περιλαμβάνονται οι τόκοι των καταθέσεων από ομόλογα ή από ομολογιακά δάνεια με ρήτρα ξένου νομίσματος (η προηγούμενη διάταξη ήταν η περίπτωση ε' της παραγράφου 7).

ε) Καταθέσεις τραπεζών και πιστωτικών ιδρυμάτων που λειτουργούν με τη μορφή αμιγούς πιστωτικού συνεταιρισμού του ν. 1667/1986 (ΦΕΚ 196 Α') σε άλλες τράπεζες, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι υποχρεωτικές ή μη καταθέσεις αυτών στην Τράπεζα της Ελλάδος, καθώς και από καταθέσεις του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου και του Ταμείου Πρακαταθηκών και Δανείων στην Τράπεζα της Ελλάδος, όπως άλλωστε προβλεπόνταν και από τις προϊσχύσασες διατάξεις της περίπτωσης στ' της παραγράφου 7.

στ) Ομόλογα ή ομολογιακά δάνεια γενικά, που έχουν εκδοθεί ή έχουν συναφθεί μέχρι και την 31η Δεκεμβρίου 1990, καθώς και οι τόκοι από ομολογιακά δάνεια σε συνάλλαγμα, που εκδίδονται από την Τράπεζα της Ελλάδος από την 1η Ιανουαρίου 1991 και μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1996.

ζ) Καταθέσεις σε δραχμές σε ξένο νόμισμα, που έχουν συναφθεί από μόνιμους κατοίκους Ελλάδας μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1996 και για το χρονικό διάστημα μέχρι την

πρώτη ανανέωσή τους, μετά από αυτή την ημερομηνία.

3.- Μετά τον περιορισμό των εξαιρέσεων, οι τόκοι που φορολογούνται αυτοτελώς με συντελεστή 15% είναι αυτοί που προκύπτουν από:

α) Καταθέσεις σε ξένο νόμισμα κατοίκων Ελλάδας σε Τράπεζες που είναι στην Ελλάδα ή στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο.

β) Καταθέσεις όψεως ή ταμιευτηρίου σε ξένο νόμισμα κατοίκων Ελλάδας στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων.

γ) Καταθέσεις στεγαστικού ταμιευτηρίου για εξασφάλιση στεγαστικών δανείων με εξαίρεση τους τόκους καταθέσεων για την εξασφάλιση στεγαστικού δανείου προς απόκτηση πρώτης κατοικίας του φορολογούμενου.

δ) Καταθέσεις σε δραχμές μετατρέψιμες σε συνάλλαγμα κατοίκων Ελλάδας.

ε) Ομόλογα που εκδίδονται από τις ελληνικές τράπεζες επενδύσεων και αγοράζονται από τράπεζες, που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα.

στ) Έντοκους τίτλους που εκδίδονται από τους δήμους και τις κοινότητες (Εισηγητική Έκθεση ν. 2459/1997).

Διευκρινίζουμε ότι οι τράπεζες προκειμένου να προβούν στην παρακράτηση φόρου με συντελεστή 15% στους τόκους καταθέσεων σε συνάλλαγμα των μόνιμων κατοίκων Ελλάδας, θα λαμβάνουν υπόψη τους την τιμή FIXING που ισχύει την ημέρα που οι τόκοι γίνονται απαιτητοί, δηλαδή την ημέρα λογισμού των τόκων.

4.- Περαιτέρω, όπως ρητά προβλέπεται στις προαναφερθείσες δια-

τάξεις, για τους τόκους καταθέσεων των μη μόνιμων κατοίκων Ελλάδας η απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος ισχύει εφόσον:

α) Το κεφάλαιο των καταθέσεων είναι σε συνάλλαγμα.

β) Το κεφάλαιο των καταθέσεων είναι σε δραχμές που έχουν προέλθει από δραχμοποιημένο συνάλλαγμα και ο καταθέτης έχει εφοδιασθεί με ΒΑΣ.

Στην περίπτωση αυτή θα φυλλάσσεται στο φάκελο του πελάτη αντίγραφο της σχετικής βεβαίωσης.

Με βάση τα ανωτέρω οι τόκοι από:

- Καταθέσεις μη κατοίκων σε δραχμές, που δεν προέρχονται από εισαγωγή και δραχμοποίηση συναλλάγματος, δεν απαλλάσσονται της φορολογίας.

- Καταθέσεις μη κατοίκων σε δραχμές από ενοίκια που δικαιούνται από ακίνητα που βρίσκονται στην Ελλάδα, φορολογούνται.

- Καταθέσεις σε δραχμές μη κατοίκων που προέρχονται από το τίμημα παραχώρησης οποιουδήποτε δικαιώματος στην Ελλάδα, φορολογούνται.

- Καταθέσεις σε δραχμές μη κατοίκων, οι οποίες τροφοδοτούνται με δραχμές από το εισόδημα κτηθέντων περιουσιακών στοιχείων (ακίνητα - μετοχές κτλ.) στην Ελλάδα και τα οποία στοιχεία αποκτήθηκαν με εισαγωγή συναλλάγματος, φορολογούνται.

5.- Όσον αφορά τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, από τα οποία θα αποδεικνύεται ότι ο καταθέτης είναι μη κάτοικος Ελλάδας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η Ένωση Ελληνικών Τραπεζών, με το αριθμ. 1175/10-10-1995 έγγραφό της μας γνώρισε ότι, τα καταστήματα των διαφόρων τραπεζών κατά το άνοιγμα λογαριασμού καταθέσεων σε δραχμές από ΜΗ κατοίκους Ελλάδας, ζητούν, για διασφάλιση εφαρμογής της συναλλαγματικής και φορολογικής νομοθεσίας, να υποβάλλουν τα ακόλουθα δικαιολογητικά, ανάλογα αν είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα:

α) Εφόσον πρόκειται για φυσικά πρόσωπα, βεβαίωση αρμόδιων αρχών (π.χ. Οργανισμών Τοπικής

Αυτοδιοίκησης, Αστυνομικών, Φορολογικών ή Ελληνικών Προξενικών Αρχών κτλ.) της χώρας εγκατάστασης του καταθέτη, από την οποία να προκύπτει η ιδιότητά του ως κατοίκου της, η οποία πρέπει να φέρει επισημείωση (Apostille) από τις κατά νόμο αρμόδιες αρχές.

β) Εφόσον πρόκειται για νομικά πρόσωπα, η ιδιότητά τους ως μη κατοίκων Ελλάδας πιστοποιείται είτε από το εταιρικό ή το καταστατικό τους είτε από άλλα στοιχεία τα οποία προσδιορίζουν την έδρα, όπως βεβαιώσεις αρμόδιων αρχών (π.χ. φορολογικές αρχές, επιμελητήρια κτλ.).

6.- Ενόψει των ανωτέρω και προκειμένου να εξασφαλιστεί η μη παρα-

κράτηση φόρου 15% στους τόκους των περιπτώσεων α', β', δ' και ζ' της παραγράφου 7 του άρθρου 12 του ν. 2238/1994, γίνεται δεκτό με την παρούσα ότι, τα δικαιολογητικά από τα οποία θα προκύπτει ότι οι δικαιούχοι των πιο πάνω τόκων ΔΕΝ είναι μόνιμοι κάτοικοι Ελλάδος θα είναι αυτά που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο.

Κατά συνέπεια, αν τα διαλαμβανόμενα δικαιολογητικά υπάρχουν ήδη στις διάφορες Τράπεζες, αυτές υποχρεούνται για τους τόκους που προκύπτουν μέσα στο έτος 1997 να μην προβαίνουν σε παρακράτηση φόρου 15%. Σε αντίθετη περίπτωση, θα γίνεται κανονικά η παρακράτηση μέχρι να προσκομισθούν αυτά.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height(O.B.) (m)	Cranage (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 — EMMA 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

Όταν προσκομίσουν τα δικαιολογητικά από τους δικαιούχους στις τράπεζες ή στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, αυτές θα τους επιστρέψουν τον παρακρατηθέντα φόρο. Στη συνέχεια, οι τράπεζες κτλ. θα συμψηφίσουν τα ποσά φόρου που επέστρεψαν με τα ποσά που οφείλουν να αποδώσουν στο Δημόσιο, εφαρμόζοντας ανάλογα όσα έχουν γίνει δεκτά με την 1050810 / 893 / Α0012 / ΠΟΛ.1124 / 4-6-1991 διαταγή μας.

Για τα επόμενα έτη και προκειμένου ο καταθέτης να τύχει της απαλλαγής, υποχρεούται να προσκομίζει μέχρι το τέλος του μηνός Μαρτίου κάθε έτους τα προαναφερθέντα δικαιολογητικά στην τράπεζα ή Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο ή Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, κατά περίπτωση. Τα δικαιολογητικά αυτά πρέπει να είναι θεωρημένα από την αρμόδια ελληνική προξενική αρχή και νόμιμα μεταφρασμένα.

7.- Διευκρινίζεται ότι σε περίπτωση κοινού λογαριασμού, για να μη γίνεται παρακράτηση φόρου εισοδήματος 15%, πρέπει όλοι οι συνδικαιούχοι να είναι μόνιμοι κάτοικοι Ελλάδας και να προσκομίζουν όλοι τα ανωτέρω δικαιολογητικά.

8.- Εξάλλου, με τις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975, μεταξύ των άλλων ορίζεται ότι, γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, δύναται, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Τα παραπάνω γραφεία ή υποκατα-

στήματα απολαμβάνουν των προβλεπόμενων στην παράγραφο 3 αυτού του άρθρου διευκολύνσεων και απαλλαγών, εφόσον καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος μή υποχρεωτικά εκχωρητέου: α) τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα με ισόποσο τουλάχιστον πενήντα χιλιάδες (50.000) δολλαρίων ΗΠΑ και β) όλες γενικά τις πληρωμές στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων. Η ως άνω κοινή απόφαση, με την οποία παρέχεται η άδεια εγκατάστασης, έχει πενταετή ισχύ και δεν δύναται να ανακληθεί προ της παρόδου του χρόνου τούτου αρχομένου από της δημοσίευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η απόφαση αυτή μετά τη λήξη της πενταετίας ανανεώνεται αυτοδίκαια για ίσο χρονικό διάστημα, χωρίς να απαιτείται έκδοση νέας απόφασης, εφόσον κατά το χρόνο λήξης της εξακολουθούν να ισχύουν οι γενικοί και ειδικοί όροι που ισχύουν κατά το χρόνο έκδοσης της αρχικής άδειας εγκατάστασης.

9.- Επίσης, με τις διατάξεις του α.ν. 89/1967, όπως συμπληρώθηκαν με το α.ν. 378/1968 και τροποποιήθηκαν μεταγενέστερα, μεταξύ των άλλων ορίζεται ότι, αλλοδαπές εμποροβιομηχανικές εταιρίες υπό οποιοδήποτε τύπο ή μορφή, που λειτουργούν νόμιμα στην έδρα τους και ασχολούνται αποκλειστικά με την εκτέλεση εμπορικών εργασιών των οποίων το αντικείμενο βρίσκεται εκτός της Ελλάδας, δύνανται να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν ειδικής άδειας, που παρέχεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας. Στην σχετική αίτηση οι ως άνω εταιρίες πρέπει επιπλέον να δηλώσουν αν είναι διατεθειμένες να καταθέσουν τραπεζική εγγύηση αναγνωρισμένης τράπεζας του εσωτερικού ή του εξωτερικού, η οποία θα καταπίπτει υπέρ του Δημοσίου σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του αναγκαστικού αυτού νόμου εκ μέρους του προσωπικού της. Οι ως άνω εταιρίες που τυγχάνουν της εν λόγω άδειας εγκατάστασης απολαμβάνουν χωρίς άλλη διατύπωση των προβλεπόμενων δασμολογικών, φορολογικών και λοιπών διευκολύσεων, υπό την προϋπόθεση ότι ασχο-

λούνται αποκλειστικά με την εκτέλεση εμπορικών εργασιών το αντικείμενο των οποίων βρίσκεται εκτός της Ελλάδας.

10.- Από τις διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 7 της παρούσας, συνάγεται ότι αναγκαία προϋπόθεση, για να λάβουν αλλοδαπές επιχειρήσεις άδεια εγκατάστασης γραφείου ή υποκαταστήματός τους στην Ελλάδα κατά τα οριζόμενα από τις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 27/1975 και να απολαμβάνουν των προβλεπόμενων από αυτές τις διατάξεις διευκολύνσεων και απαλλαγών, είναι να εισάγουν κάθε έτος στην Ελλάδα συναλλάγμα ύψους τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δολλαρίων ΗΠΑ. Αποκλειστικός σκοπός δε του εισαγόμενου τούτου συναλλάγματος είναι η χρησιμοποίησή του αφενός για την κάλυψη των ετήσιων δαπανών λειτουργίας του εγκαθιστάμενου στην Ελλάδα γραφείου ή υποκαταστήματός τους και αφετέρου για την κάλυψη όλων γενικά των πληρωμών που οι αλλοδαπές επιχειρήσεις πραγματοποιούν στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων. Η παραπάνω προϋπόθεση τίθεται, με βάση ρητό όρο της σχετικής παρεχόμενης άδειας εγκατάστασης, για τους ίδιους λόγους και τις για άλλες αλλοδαπές επιχειρήσεις, οι οποίες επιθυμούν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα κατά τα οριζόμενα από τις διατάξεις των α.ν. 89/1967 και 378/1968.

11.- Ενόψει των παραπάνω, δηλαδή της αναγκαστικής εισαγωγής από τις ως άνω αλλοδαπές επιχειρήσεις συναλλάγματος προοριζόμενου αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιούν τα γραφεία ή τα υποκαταστήματά τους που εγκαθίστανται στην Ελλάδα προσωρινώς, γίνεται δεκτό ότι οι τόκοι καταθέσεων σε συναλλάγμα των εγκατεστημένων στην Ελλάδα προσωρινώς γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών επιχειρήσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 27/1975, α.ν. 89/1967 και α.ν. 378/1968, όπως αυτοί ισχύουν, εξαιρούνται της αυτοτελούς φορολόγησης με συντελεστή 15%.

Ο Υφυπουργός Οικονομικών
Γεώργιος Δρύς

The ISM Code - a positive force

Good things do not come alone in life. The bad gets mixed up with the good and they arrived together. Recently we have all been busy reading about the ISM Code. Conference after conference, article after article, meeting after meeting, and all have a common subject. The ISM Code, this pure and by now world - famous infant code, is fed up and tired of people talking about it, even before it is born.

If the ISM Code could speak, it would undoubtedly paraphrase Gardo: "Please leave me alone".

From every corner of the shipping industry, and now even from outside it, every day someone presents a further analysis.

A simple and innocent set of "minimum" standards which must be defined in the International Maritime Organisation, wisely established and manipulated in November 1993, has been taken and manipulated and blown up to enormous proportions, creating panic and fear all round.

Civil and criminal liabilities, responsibilities, exposure, prosecution, costs, incriminating paper trails, corporate veils and many other bad and ugly things have been attributed to the ISM Code, none of which was the purpose of the sensible and practical people who first conceived a rather wider application of the best practice of good ship operators.

Legal advisers are pointing out to the industry that the real danger is "waiting around the corner" and will appear when the ISO Code is in force. Not long ago, a speaker was urgently advising his audience to employ a counsel to look into their companies corporate structure, assets, shares, etc. It is a long way



Lloyd' List, the international shipping newspaper, recently published an article which expressed the thoughts of Mr. Emmanuel Papalexis, Chairman and Managing Director, of Global Maritime Services Ltd., on the subject of the IMO I.S.M. Code and its apparent misperception by certain sectors of the shipping industry. Here we take the opportunity to present this article.

from efficient and safe ship operation. What a pity!

While the industry is trying so hard to improve its image, to make friends with the public in order to attract investment, to attract the bright young people we so desperately need, we face all this. At the time when the industry will require more than US \$300 billion in the next few years to replace its ageing tonnage, we scare the investors away with fears of frightening liabilities.

Coincidentally, at a time when shipping is suffering from chronic shortages of mariners, we are telling the young people who might be contemplating a career afloat - which genuinely offers excellent prospects at present - that our fixation with liabilities give them the unwelcoming message, "do not come, you may end up in jail". And all this without good reason.

It was a long time ago, well before the ISM Code, that the industry as a whole decided to improve itself, to become environmentally friendly, safer, more efficient and transparent. It was long ago that the responsibility existed, it was long ago that the rules were laid down by the IMO itself, by classification societies, by P&I clubs, by port state control, by the activities of the US Coast Guard, by the Oil Companies International Marine Forum, by flag states, charterers and the market itself.

The ISM itself does not establish any additional provision for pollution responsibility. The protocols, OPA 90 and all other schemes and programmes, are valid and empowered and the code does not change them.

Statutory requirements relating to class and flag states are in position and will remain so. The requirements of the code are related to Solas / Marpol and STCW 78/95 requirements. As a matter of fact, the ISM Code will become part of Solas as a new chapter IX and will become a statutory requirement of every flag state.

The question of having qualified and trained mariners does not change because of the implementation of the code. The IMO regulated this need by the first STCW in 1978.

The ISM Code does not change the concept of "seaworthiness" and although it makes the relationship between owners and employees closer, it does not change the concept of "due diligence". Why, then, is there such panic!

If there is anyone who has cause for fear, it is the unscrupulous owner or operator, who is not delivering the

necessary quality, not the industry as a whole. Legitimate owners and operators who run vessels properly, from their professionally manned offices, can rest assured.

Of course, the code imposes certain disciplines on the recording or execution of a Safety Management System and introduces certain new elements such as the designated person, internal auditing and management review but to the well - run companies, even these "new" elements are by no means alien and will not contain any surprises.

In the well - managed company, the responsible person who could take charge at difficult times was always available. We did not call him "designated person" but the person we referred to as a port captain or port engineer, superintendent or a director, was doing the same job the code requires now.

We may have had no formal auditing and management review,

but we always had internal meetings to discuss the operational events and we often had managers meetings to verify the systems and the procedures.

Of course, we have had to modify quite a lot of the practices of the old days, but that is progress and we cannot justify the pandemonium and the general anxiety regarding the code.

There is no doubt that the ISM Code will improve things and will assist in promoting safe operational practices on board vessels and in the office. But sadly, there is a degree of misunderstanding and even signs of phobia. The effects of the changes have been the subject of exaggeration. The new situation we are called to work with is not a nightmare. It should be viewed the code as the yardstick of excellence for the clean - up of the industry, to push out the unscrupulous owners and operators, to eliminate the substandard vessels, to exclude

from the market the nonprofessional shipping outfits.

We should, however, be careful, as the above can only be achieved if the code is treated and implemented as it is meant to be - one way or another. We have to be careful. Our days are full of paradoxes.

In the days which follow, we may well have to adopt garbage management plans, embrace training to train the trainers, produce procedures to establish procedures, but we should not forget that the old good seamanship values and practices should remain. We should not be carried away by the paperwork and neglect the real work. The ISM certainly does not require that. On the contrary, it must be viewed as a wholly positive force, to preserve the good practices of seamanship and excellent ship operation.

Emmanuel Papalexis

Προς: **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**
Ρήγας Εκδοτική - Υψηλάντου 7 - 106 75 Αθήνα

ΕΝΤΥΠΟ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ Ή ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΝΕΟΥ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

Στοιχεία Συνδρομητή:.....

Διεύθυνση - Ταχ. Κωδ.:.....

Περίοδος Συνδρομής:

Παλαιός ☐

Νέος Συνδρομητής ☐

Παρακαλούμε ταχυδρομείστε το παρόν μαζί με φωτοτυπία κατάθεσης της αξίας συνδρομής στην ALPHA ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΙΣΤΕΩΣ αριθμ. λογαριασμού: 115/002002017729.

ΑΞΙΑ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ:

Ιδιώτες/ Εταιρίες: 20.000 δρχ. • Ναυτικοί και μέλη οικογενειών τους: 16.000 δρχ.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET



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



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 TSAKOS GROUP



Facing New Horizons

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