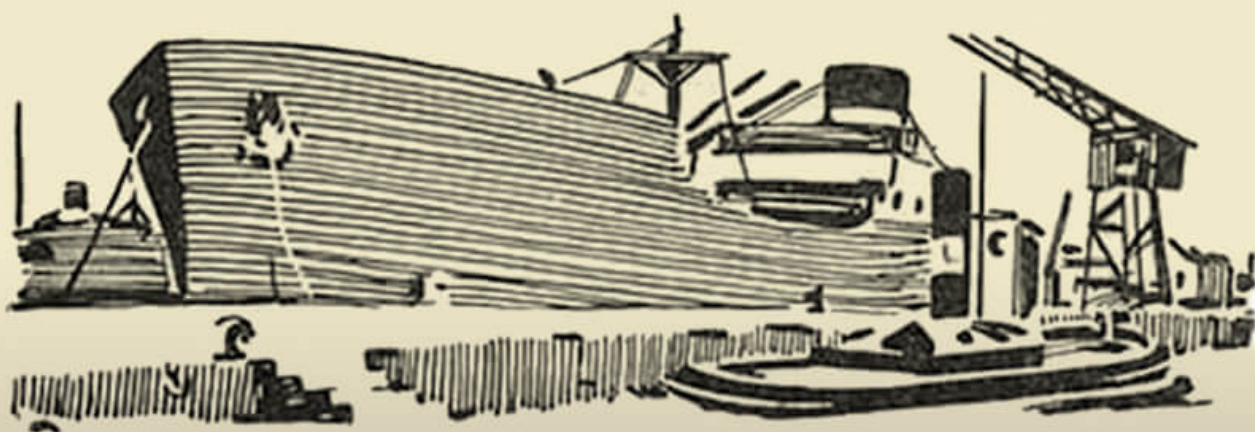


# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Απριλίου 1995

Αρ. Φύλλου 1413/1172

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 1995  
ΑΡΙΘ. 1413/1172  
ΔΡΧ. 600  
WITH ENGLISH  
SUPPLEMENT



## ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ & ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Τα δεδομένα της ιδιωτικοποίησής τους







ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ  
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

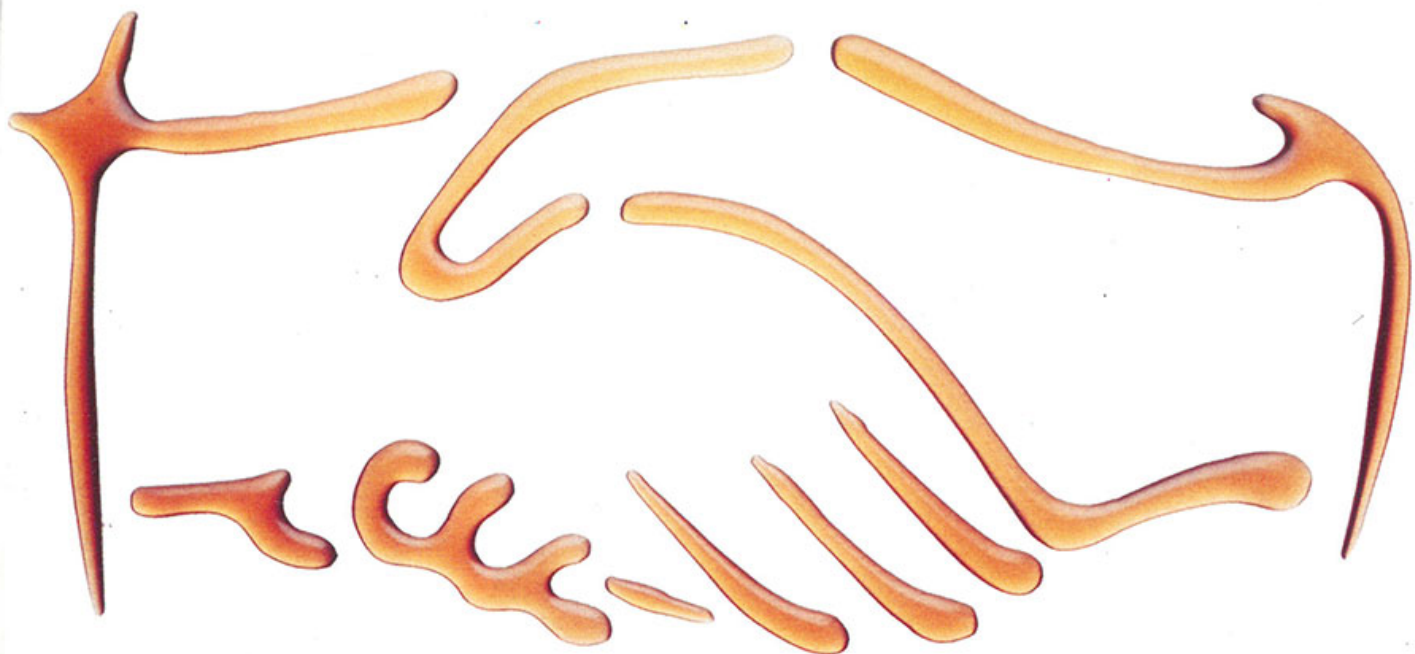
# EMPROS LINES

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

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

# ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΟΡΥΦΗΣ



## Η Castrol αποκλειστικός προμηθευτής των SUPERFAST FERRIES

Η συνεργασία της Castrol, του πλέον Ειδικευμένου Προμηθευτή λιπαντικών για την Ναυτιλία στον κόσμο, με την SUPERFAST FERRIES S.A., την εταιρία που φέρνει την επανάσταση στην ελληνική εσωτερική ναυτιλιακή αγορά είναι πλέον γεγονός.

Η υψηλή απόδοση, η κορυφαία τεχνολογία και η αξεπέραστη ποιότητα προϊόντος και υπηρεσιών της Castrol, από τις αρχές Μαΐου 1995, προστατεύουν, δίνοντας ταυτόχρονα γρήγορη κίνηση στους 40.000 τόνους ατσαλιού των υπερσύγχρονων πλοίων SuperFast Ferries I & II που γεφυρώνουν την απόσταση Ελλάδας - Ιταλίας.



**SUPERFAST FERRIES**

Η εξασφάλιση της μεγίστης αξιοπιστίας μαζί με την αποτελεσματική λειτουργία των δύο πλοίων, ήταν τα κύρια αξιοκρατικά κριτήρια επιλογής των πιό σύγχρονων και πιό εξελιγμένων λιπαντικών στον κόσμο. Των λιπαντικών της Castrol.

Και φυσικά, το υψηλό επίπεδο άμεσης εξυπηρέτησης της Castrol σε ανάγκες λίπανσης σε κάθε κύριο λιμάνι του πλανήτη, είναι αυτό που επισφράγισε μία συνεργασία κορυφής, που στηρίζεται στην αμοιβαία εμπιστοσύνη και εγκαινιάζει μία εντελώς νέα εποχή στο χώρο της Ελληνικής Ναυτιλίας.



The Leading Lubricant Specialist

Castrol Hellas S.A.



# Lloyd's Register

HELPING YOU MEET THE CHALLENGE

The challenge is the increasing regulatory, financial and environmental pressures faced by shipowners and operators throughout the world.

Nobody understands the challenge better than Lloyd's Register.

Talk to us and find out how we can help you meet the challenge — today and in the years to come.



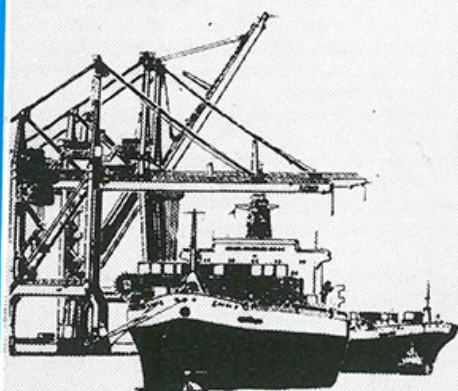
Lloyd's  
Register

ShipRight ISM Code

Rulefinder ISM Code Certificate



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΑΠΡΙΛΙΟΣ 1995

ΕΤΟΣ 64ο

ΗΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1413/1172

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξ.Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών:

Τηλ. 4126095

Φάξ: 4123336

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000

Κύπρου..... Λίρες 50,00

Ευρώπης & Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00

Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

Κεντρική και Νοτ. Αμερική..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00

Απω Ανατολή & Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ:

Εσωτερικού ταχυδρομικώς Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

MONTHLY REVIEW OF SHIPPING

64th Year

Issue No. 1413/1172

April 1995

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (301) 4126 095

Telex: 21 2845

Fax: (301) 4123 336

## Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13 Όλα τα δεδομένα της ιδιωτικοποίησης των Ναυπηγείων Ελευσίνας & Σκαρμαγκά.

- 23 Τα κυπριακά πλοία και η δυνατότητά τους να διενεργούν θαλάσσιες περιηγήσεις στα νησιά μας.  
Του κ. Παύλου Σιούφα, Δικηγόρου.

- 32 Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων.  
Από την Overseas Agency Ltd.

- 38 Αποχαιρετισμός στον Δημήτριο Κ. Μανιό.  
Από τον κ. Θεόδωρο Σιούφα.

- 58 INTERCARGO submits report on Bulk Carrier Safety.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 25 ΟΙ ΦΙΛΟΙ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ
- 28 Η ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
- 40 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 42 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 49 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 51 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 55 ENGLISH SUPPLEMENT





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

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

**LONDON OFFICE**  
 FLEET SERVICES LTD  
 FLAT 11  
 43, LOWNDEN SQUARE  
 KNIGHTSBRIDGE LONDON SW1X9JL  
 ENGLAND  
 TELEPHONE: 44-71-2595200  
 FAX: 44-71-2356127  
 TELEX: 8814125 A/B TRANS G

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

## **LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD**

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

PHONES: 30-1-6852310-11-12  
 6806759-60-61  
 FAX: 30 - 1 6806762-63  
 TELEX: 215947 - 216040 - 216054  
 A/B LASK GR

**HAMBURG OFFICE**  
 FRIGOSHIP CHARTERING GMBH  
 1, KLOPSTOCKSTRASSE  
 P.O. BOX 500462  
 D-2000 HAMBURG 50  
 GERMANY  
 PHONES: (40) 391433  
 FAX: (40) 3303492  
 TELEX: 2165378 FSC D

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

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



# Μεταξύ σοβαρού και αστείου... για την πρακτικότητα των νομοθετημάτων για τη Ναυτιλία

Στην θέση του καθιερωμένου τους άρθρου, τα "Ναυτικά Χρονικά" φιλοξενούν τον μήνα αυτό τους προβληματισμούς και τις εύστοχες παρατηρήσεις, που δεν φείδονται κριτικής, του Δρα Νίκου Μικέλη, FRINA CEng., ενός καταξιωμένου στελέχους στο χώρο της Ναυτιλίας, και όχι μόνον της Ελληνικής, ο οποίος αφού υπηρέτησε επί σειρά ετών στον Lloyd's Register κατέβαλε επάξια την θέση του τεχνικού Διευθυντή στον παραδοσιακό και πάντα ενεργό ναυτιλιακό οίκο των Αδελφών Λύρα.

Ο κ. Μικέλης μίλησε στα "Ναυτικά Χρονικά" λίγο μετά από την συμμετοχή του στην Επιτροπή F.S.I. (Flag State Implementation) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ως μέλος της αντιπροσωπείας της Ιντερτάνκο.

Ο κύριος σκοπός της συμμετοχής του ήταν να παρακολουθήσει την Ομάδα Εργασίας, η οποία επεξεργάζεται και προωθεί το κείμενο "Guidelines For Flag States" σχετικά με την εφαρμογή του International Shipmanagement Code (ISM).

"Η συμμετοχή μου αυτή με προβλημάτισε ιδιαίτερα, εκμυστηρεύθηκε στα "Ναυτικά Χρονικά" ο Δρ. Μικέλης, διότι για μία ακόμη φορά έζησα το κλίμα αδιαφορίας για την πρακτικότητα ή μη των νομοθετούμενων που δυστυχώς έχει πλέον επικρατήσει στον IMO. Πολλοί, αν όχι οι περισσότεροι σύνεδροι, ουδεμία έχουν σχέση με το πλοίο και την ναυτιλιακή επιχείρηση και όντες απομακρυσμένοι της πραγματικότητας αισθάνονται ασφαλείς νομοθετώντας λύσεις άνευ πρακτικής, σε προβλήματα που συχνά δεν υφίστανται. Μέσα σε λίγο χρόνο έχω συλλέξει κάμποσα παραδείγματα του νέου αυτού συρμού, τα οποία ίσως θα πρέπει να εκθέσω σε μία άλλη ευκαιρία...

"Δύο χαρακτηριστικά του "νέου IMO" θέλω να σας επισημάνω, μας είπε. "Το πρώτο είναι ότι αρκετοί από τους συνέδρους είναι υπάλληλοι οργανισμών, ή εταιριών που παρέχουν υπηρεσίες στην ναυτιλία, (π.χ. νηογνώμονες, εταιρίες ηλεκτρονικών ειδών κλπ.)! Οι θέσεις που υποστηρίζουν οι σύνεδροι αυτοί καταλαβαίνουμε χωρίς πολύ φαντασία πως είναι αυτές των εργοδοτών τους, παρά θέσεις που θα υπηρετούσαν αυτήν την ίδια την Ναυτιλία.

Το δεύτερο χαρακτηριστικό είναι η περίεργη ταυτότητα ιδεών και θέσεων των συνέδρων των χωρών της βορειοδυτικής Ευρώπης και της Σκανδιναβίας. Αρκεί ένας από αυτούς τους συνέδρους να ανακοινώσει πως η χώρα του υποστηρίζει την θέση πως ... "πετάει ο γάιδαρος"... και χωρίς εξαίρεση και με μεγάλη σοβαρότητα θα συμφωνήσουν ο ένας μετά τον άλλον οι "distinguished delegates"... των χωρών αυτών, δηλώνει ο κ. Μικέλης.

"Και αν τουλάχιστον πράγματι εκόποντο οι χώρες αυτές για θέματα ασφαλείας και ουσίας, δεν θα μπορούσα να τις μεμφθώ. Δυστυχώς, παρακολουθώντας μερικές συναντήσεις Επιτροπών του IMO, ο καθένας μπαίνει γρήγορα στο νόημα πως η Βόρεια αυτή Συμμαχία... υπηρετεί συμφέροντα εμπορικής ανταγωνιστικότητας».

"Είναι πλέον αξιοπερίεργο, υπογράμμισε ο κ. Μικέλης, πως αυτή η πολιτική συναυλία δεν βρίσκει οργανωμένη αντίδραση από τις υπόλοιπες χώρες, οι οποίες φαίνεται πως δεν έχουν ανακαλύψει τους αναγκαίους μηχανισμούς συνάψεως συμμαχιών στον IMO. "Τα ανωτέρω ευτράπελα πιθανώς να φαίνονται παρατραβηγμένες εντυπώσεις, μα δυστυχώς πιστεύω πως οποιοσδήποτε αναγνώστης σας, ο οποίος έχει πρόσφατα παρακολουθήσει συνεδριάσεις του IMO, και ο οποίος έχει κοινή λογική και αντίληψη της ναυτιλίας, θα έχει φθάσει στο ίδιο συμπέρασμα, υποστήριξε ο συνολητής μας.

"Πριν από λίγες εβδομάδες, ανέφερε ακόμη ο κ. Μικέλης, είχα την ευκαιρία να λάβω μέρος σε σεμινάριο του Lloyd's Register, όπου δύο τέως καπετάνιοι και νυν "auditors" του LRS, εξέθεσαν τις πρακτικές απαιτήσεις του κώδικα ISM. Η γραφειοκρατική αντιμετώπιση των αναφορών από πλοίο και οδηγίων από το γραφείο, καθώς και η στενοκέφαλη ερμηνεία που εδόθει από τον IMO για την υπευθυνότητα της σημαίας του πλοίου ως προς την έκδοση του πιστοποιητικού του γραφείου, με οδήγησαν σε μία σκέψη που, αν και μπορεί να χαρακτηριστεί ως αφελής, νομίζω πως θα άξιζε να δοθεί στο φώς της δημοσιότητας».



"Κατ' αρχάς, επισήμανε, πρέπει να σημειώσουμε πως όσον αφορά τις σχέσεις γραφείου - πλοίου ο ISM καλύπτει κατ' εξοχήν τεχνικά θέματα. Εάν λοιπόν δοθεί στο πλοίο η τεχνική του διεύθυνσης και το πλοίο εν συνεχεία συνάψει σχέσεις αντιπροσωπείας με το γραφείο, τότε ο ISM απλοποιείται σε μεγάλο βαθμό.

Ο Πλοίαρχος (Deck & Hull Manager) και ο Α' μηχανικός (Engineering Manager) θα αντιμετωπίζουν τις οποιεσδήποτε καταστάσεις που ήδη αντιμετωπίζουν, θα κρατούν αρχεία και θα κάνουν τα απαραίτητα ρεπόρτα (που ήδη κάνουν και που θα είναι υποχρεωμένοι από τον ISM να κάνουν), θα στέλνουν τα ρεπόρτα στο γραφείο για τυχόν συμβουλές και ιδέες (σημειωτέον, χωρίς πλέον η αποστολή ρεπόρτων και απαντήσεων να είναι μέρος του ISM, διότι το συμβόλαιο πλοίου με το γραφείο για θέματα ISM θα έχει το γραφείο με τη μορφή αντιπροσώπου και συμβούλου, όπως παράλληλα το γραφείο τώρα και στο μέλλον χρησιμοποιεί και θα χρησιμοποιεί τεχνικούς συμβούλους, χωρίς φαντάζομαι να πρέπει η σχέση γραφείου και εξωτερικού συμβούλου να υπόκειται στη γραφειοκρατία του ISM)...

"Το πλοίο θα παραγγέλλει ανταλλακτικά μέσω του αντιπροσώπου του στη στεριά (το γραφείο), το οποίο ως σύμβουλος πλέον, ανά πάσα στιγμή, θα μπορεί να συμβουλευσει τον τεχνικό μάνατζερ στο πλοίο πως, παραδείγματος χάριν, ορισμένα ανταλλακτικά δεν είναι απαραίτητα...

"Συγκρίνοντας τον φόρτο εργασίας που θα υποστεί το πλοίο με την επιβολή του κώδικα όπως προβλέπεται από τον IMO, σε σχέση με το προτεινόμενο μοντέλο του πλοίου/manager, μου δίδεται η σαφής εντύπωση πως ο παραπανίσιος φόρτος εργασίας, θα είναι αρκετά μικρότερος στην δεύτερη περίπτωση, διότι θα εκλείψει η γραφειοκρατία της ατέλειωτης αλληλογραφίας εγγράφων ρεπόρτων, οδηγιών, κόντρα ρεπόρτων, υπενθυμίσεων κλπ.", υπογράμμισε ο συνομιλητής μας.

"Έχοντας θέσει το ανωτέρω μοντέλο στους auditors του LRS, σημείωσε ο Δρ. Μικέλης, αυτοί αναγκάστηκαν να παραδεχτούν πως αυτό δεν αντίκειται στο γράμμα του ISM Κώδικα, αν και φρόντισαν πως μάλλον αντίκειται στο πνεύμα του...

"Επειδή όμως το πνεύμα του κώδικα σε ορισμένα σημεία αντίκειται στο πνεύμα της ναυτιλίας... όπως την ξέρουμε, δεν προβληματίζομαι υπέρ του δέοντος. Τίθενται όμως εδώ και δύο άλλα θέματα, υποστήριξε ο κ. Μικέλης: "Το πρώτο είναι πως, αν και η τελική απόφαση δεν έχει ληφθεί ακόμη από τον IMO, φαίνεται πως το πλοίο θα υπό-

κειται σε ένα "Renewal Audit" κάθε πέντε χρόνια χρόνια και σε ένα "Intermediate Audit" στον 2ο ή στον 3ο χρόνο. Τα υπόλοιπα τρία χρόνια του κύκλου το πλοίο θα υπόκειται σε "internal annual audit" από άνθρωπο της εταιρίας.

"Από την άλλη μεριά, προβλέπεται πως το γραφείο θα υπόκειται ετησίως σε "external audit" (τέσσερα Annuals και ένα Renewal). Το προτεινόμενο μοντέλο πλοίου/manager λοιπόν, πάσχει στο ότι θα επιφέρει ετήσια εξωτερικά audits, ενώ θα εκλείψουν τα audits του γραφείου», υπογράμμισε πολύ ορθά ο κ. Μικέλης.

Το δεύτερο θέμα το οποίο χρειάζεται κάποια σκέψη και μελέτη είναι αυτό της ναυτασφάλισης, ανέφερε ο συνομιλητής μας. «Η ναυτασφάλιση καλύπτει ζημιές που προκαλούνται από αμέλεια του πληρώματος, αλλά όχι του γραφείου.

"Όταν εφαρμοστεί ο ISM, το πλέον πιθανό είναι πως θα υπάρξουν νέα προβλήματα στον τομέα αυτό, διότι σε κάμποσες περιπτώσεις ζημιών είτε ο ασφαλιστής θα μπορέσει να αποφύγει πληρωμή λόγω της υπάρξεως αλληλογραφίας, π.χ. που δείχνει πως το γραφείο ήταν γνώστης καταστάσεων που κατέληξαν στην ζημία..., ή αλλιώς, αν δεν υπάρξει η αλληλογραφία αυτή, τότε πιθανώς να καταλήγουμε σε "non-compliance" του Κώδικα, που σημαίνει δηλαδή, ότι μονά-ζυγά χάνουμε!!

"Εάν από την άλλη μεριά εφαρμοστεί το προτεινόμενο μοντέλο πλοίου/manager, τότε τυχόν ζημιές που προκαλούνται από αμέλεια πληρώματος δεν θα καταλήγουν τόσο εύκολα σε απόδειξη αμέλειας του γραφείου.

"Ενάντια στην σκέψη αυτή, υποστήριξε ο κ. Μικέλης, υπάρχει πάντως και ο κίνδυνος πως, αν το πλοίο διοριστεί σαν τεχνικός manager, τότε θα μπορούσε πιθανώς ο ασφαλιστής να αρνηθεί πληρωμή, διότι αμέλεια πληρώματος θα μπορούσε να ταυτισθεί με αμέλεια του manager.

Κλείνοντας τη μεσήτ περιεχομένου συζήτησή μας, ο κ. Μικέλης υπογράμμισε ότι στο μεταξύ είχε την ευκαιρία να συζητήσει αυτό το σοβαρό θέμα με διευθυντή μεγάλου οίκου Average Adjusters, ο οποίος πιστεύει πως η ερμηνεία του ασφαλιστηρίου δεν δίνει το δικαίωμα στον ασφαλιστή να αρνηθεί πληρωμή στην προαναφερθείσα περίπτωση."

Το θέμα όμως χρειάζεται εξέταση σε κάποιο μεγαλύτερο βάθος και τα "Ναυτικά Χρονικά" είναι στη διάθεση καθενός στον χώρο της Ναυτιλίας να εκθέσει τις απόψεις του επί του προκειμένου, βοηθώντας έτσι στο να ακουθούν όλες οι απόψεις που θα υποβοηθήσουν στην εφαρμογή ενός ναυτιλιακού ... Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.



## ΝΑ ΜΗΝ ΚΑΤΑΛΗΞΕΙ ΣΕ ΦΙΑΣΚΟ

Στην απόρριψη της μοναδικής προσφοράς, η οποία υπεβλήθη για την ιδιωτικοποίηση των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά και στην υιοθέτηση πολιτικής λύσης για το πρόβλημα, προσανατολίζεται η κυβέρνηση.

Η μοναδική προσφορά ήταν του Ομίλου Μιχάλη Περατικού, που έχοντας ήδη εμψυχήσει νέα πνοή στα Ναυπηγεία Ελευσίνας εμφανίζεται αυτήν την εποχή ως ο μόνος φορέας που έχει τις δυνατότητες, σε συνεργασία και με ξένα καταξιωμένα ναυπηγικά συγκροτήματα, να οδηγήσει τον Σκαραμαγκά και πάλι στον δρόμο της παραγωγικής ανάπτυξης.

Επειδή πολλά εγράφησαν και ακούσθηκαν τις μέρες αυτές για την ιδιωτικοποίηση των δύο μεγάλων ελληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών συγκροτημάτων τα "Ναυτικά Χρονικά" παρουσιάζουν όλα τα δεδομένα (σελίδες 13-21) γύρω από το θέμα, καθώς και το επιχειρηματικό σχέδιο, πάνω στο οποίο στηρίζεται ο Όμιλος Περατικού, που έχει ήδη βάλει το χέρι "βαθεία στην τσέπη" για να αναστυλώσει την Ελευσίνα.

Σε περίπτωση που η μία και μοναδική προσφορά κηρυχθεί άγονη, θα ακολουθήσει η διαδικασία πολιτικής λύσης, η οποία όμως θα πρέπει να εγκριθεί και από τις Βρυξέλλες, εφόσον πληροί τους όρους του ελεύθερου ανταγωνισμού. Το σχετικό "σενάριο", που έχει διατυπωθεί και από την πρώην πρόεδρο της ΓΣΕΕ και σημερινό βουλευτή του ΠΑΣΟΚ Λάμπρο Κανελλόπουλο, προβλέπει παραμονή του 51% των μετοχών στην ΕΤΒΑ, και του 49% σε εταιρία των εργαζομένων, με μείωση του προσωπικού 10% ετησίως, μέσω εθελουσίας εξόδου.

Η λύση αυτή, που υποστηρίζεται από κύκλους του κυβερνώντος κόμματος και από τους συνδικαλιστές, θεωρείται "ακριβή" από το υπουργείο Βιομηχανίας, αφού ο Έλληνας φορολογούμενος θα κληθεί και πάλι να πληρώσει την ανασυγκρότηση του Σκαραμαγκά, χωρίς να υπάρχει ουσιώδης προοπτική για το μέλλον.

## ΕΝΑ ΘΕΤΙΚΟ ΒΗΜΑ

Η διαγραφή των χρεών του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου προς το Ελληνικό Δημόσιο, καθώς και η διαγραφή των απαιτήσεων για τα δάνεια που χορηγήθηκαν από πιστωτικά ιδρύματα με την εγγύηση του Δημοσίου, ήταν μια επιβεβλημένη - εκ των πραγμάτων - απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιώργου Κασιφάρα που δίνει ανάσα ζωής στον ασφαλιστικό φορέα των ναυτικών.

Ωστόσο ο κ. Κασιφάρας προχώρησε ακόμη πιο πολύ και αποφάσισε να άρει και την κατάσχεση που είχε επιβληθεί από την κατάπτωση των εγγυήσεων του οικοπέδου του Ταμείου, που βρίσκεται στην συμβολή των οδών Ακτής Μιαούλη και Μπότσαρη στην καρδιά του σίτυ του Πειραιά.

Οι δύο αυτές κινήσεις του κ. Κασιφάρα δείχνουν μία νέα τάση που διαμορφώνεται για τον απεγκλωβισμό του NAT από καταστάσεις που μόνο προβλήματα δημιουργούσαν και επιβάρυναν ακόμη περισσότερο τον προβληματικό χαρακτήρα που έχει αποκτήσει τα τελευταία χρόνια.

Μόνο ως θετικά βήματα μπορούν να γίνουν αποδεκτά από όλους και ελπίζουμε ο κ. Κασιφάρας να δρομολογήσει σύντομα και νέες εξελίξεις για την διάσωση του πάλαι ποτέ ισχυρού ασφαλιστικού φορέα των Ελλήνων ναυτικών.

## ΜΙΑ ΧΡΗΣΙΜΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ

Στις αρχές Μαΐου, θα πραγματοποιηθεί για πρώτη φορά στην Αθήνα μία ενδιαφέρουσα κοινή ημερίδα της Ιντερκάργκο και της Ιντερτάνκο, κατά την οποία εκπρόσωποι των δύο διεθνών οργανισμών των ανεξάρτητων πλοιοκτητών πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου θα εξετάσουν τα σημαντικότερα θέματα που απασχολούν τα μέλη τους.

Κατά την ημερίδα, ο πρόεδρος της Ιντερκάργκο κ. Σπύρος Μ. Πολέμης θα αναφερθεί διεξοδικά στην Εκθεση που ετοίμασε ο Οργανισμός σχετικά με την Ασφάλεια των Μπάλκ κάρριερς, η οποία θα συζητηθεί κατά την 65η Σύνοδο της Επιτροπής Ασφαλείας του IMO, που θα συναντηθεί στο Λονδίνο στις 9 Μαΐου 1995.

Οι ενδιαφέρουσες θέσεις της Ιντερκάργκο πάνω στα κρίσιμα προβλήματα σωστής φόρτωσης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των μπάλκ κάρριερς παρουσιάζονται στην αγγλική στις σελίδες 58 & 59 του παρόντος τεύχους.

## SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

DIESEL ENGINE SERVICING

CRANKSHAFT RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.



## Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20/26, 11013-030 Santos, S.P. Brasil.  
Tel: (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 22.4088  
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360



# 50 χρόνια από τον μεγάλο Πόλεμο - Ενα μνημείο που να θυμίζει τις θυσίες της Ναυτιλίας

Στις 7 Σεπτεμβρίου 1944, μία μέρα πριν οι Γερμανοί φύγουν από την Αθήνα, συγκέντρωσαν από διάφορες γερμανικές φυλακές και στρατόπεδα (Αβέρωφ, Χαϊδάρι) 72 Έλληνες και Ελληνίδες κατηγορούμενους για δολιοφθορές και κατασκοπία κατά των στρατευμάτων κατοχής και την επομένη 8 Σεπτεμβρίου, εγκαταλείποντας την Αθήνα τους πήραν μαζί τους, σταμάτησαν στο Δαφνί και αφού τους ανέβασαν στον λόφο του Διομηδίου Ιδρύματος (Πανεπιστημιακός Βοτανικός Κήπος), τους εκτέλεσαν δια πολυβολισμού.

Η εκτέλεση ήταν περιπετειώδης γιατί οι 72 δεν θέλησαν να πεθάνουν χωρίς αντίσταση. Επιτέθηκαν κατά των Γερμανών και μάλιστα ο 19χρονος Χούπης έπιασε ένα πολυβόλο. Δυστυχώς το αποτέλεσμα ήταν 72 νεκροί των οποίων τα πτώματα ήταν κακοποιημένα με τέτοιο τρόπο που μόλις τα 59 αναγνωρίστηκαν από τους συγγενείς τους.

Οι 72 ήταν Έλληνες όλων των τάξεων της ελληνικής κοινωνίας. Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού, της Πολεμικής Αεροπορίας και του Στρατού, πλοίαρχοι και πλοηγοί, δικηγόροι, δημοσιογράφοι, καλλιτέχνες, ηθοποιοί, υπάλληλοι του Λιμεναρχείου Πειραιώς, της αγκυροβολίας, εργάτες ΟΛΠ, λεμβούχοι Πειραιώς. Η δράση τους ποικίλει με έμφαση τους, καταστροφή γερμανικών, ιταλικών και βουλγαρικών πλοίων και συλλογή πληροφοριών για την μεταφορά στρατού και πολεμοφοδίων στην Β. Αφρική. Στην ομάδα αυτή ανήκαν και οι ακόλουθοι ναυτικοί: Οι εκτελεσθέντες Πλοίαρχος ΕΝ/Πλοηγός Π. Δρακόπουλος και ο Πλοηγός Αγ. Λεοντακιανός και οι μη εκτελεσθέντες αλλά διαφυγόντες στην Μ. Ανατολή Μύρος και Δημουλάκος, αμφότεροι πλοηγοί,

καθώς και πολλοί άλλοι γνωστοί και άγνωστοι.

Οι 7 γυναίκες ηρωίδες όπως η Λέλα Καραγιάννη, η Μανταλένα Χατζοπούλου, η Βάσω Νικολοπούλου, η Μάρτζορη Δημοπούλου, η Μαρία Μεντζελοπούλου, η Φραγκέα Σίνα και η Ακριβή Νικητοπούλου προσέφεραν σπουδαίες υπηρεσίες και στάθηκαν πραγματικές ηρωίδες στο πλευρό των ανδρών όταν επετέθησαν στους Γερμανούς.

Σήμερα που γιορτάζουμε τα πενήντα χρόνια μετά το τέλος του πολέμου, στο σημείο που εκτελέστηκαν αυτοί οι ήρωες δεν υπάρχει τίποτα που να θυμίζει αυτή τη θυσία. Μόνο το χώμα είναι ακόμα χρωματισμένο με το αίμα τους.

Οι συγγενείς που κάνουν ένα ταπεινό μνημόσυνο κάθε χρόνο στις 8 Σεπτεμβρίου, ζήτησαν από το κράτος πολλές φορές να γίνει ένα μνημείο σ' αυτόν τον ιερό τόπο. Δυστυχώς όμως οι διάφοροι αρμόδιοι άφησαν να εννοηθεί ότι χωρίς κομματικές ταμπέλες δεν γίνονται μνημεία. Οι δικοί μας ήταν σκέτοι Έλληνες. Αυτή ήταν η ατυχία τους. Οι οργανώσεις που ανήκαν (Αλίκη/Ομηρος/Απόλλων/5-165 του Ρήγα Ρηγόπουλου) δεν είχαν πολιτική σχέση. Οι περισσότεροι από τους 72 έχουν διακριθεί

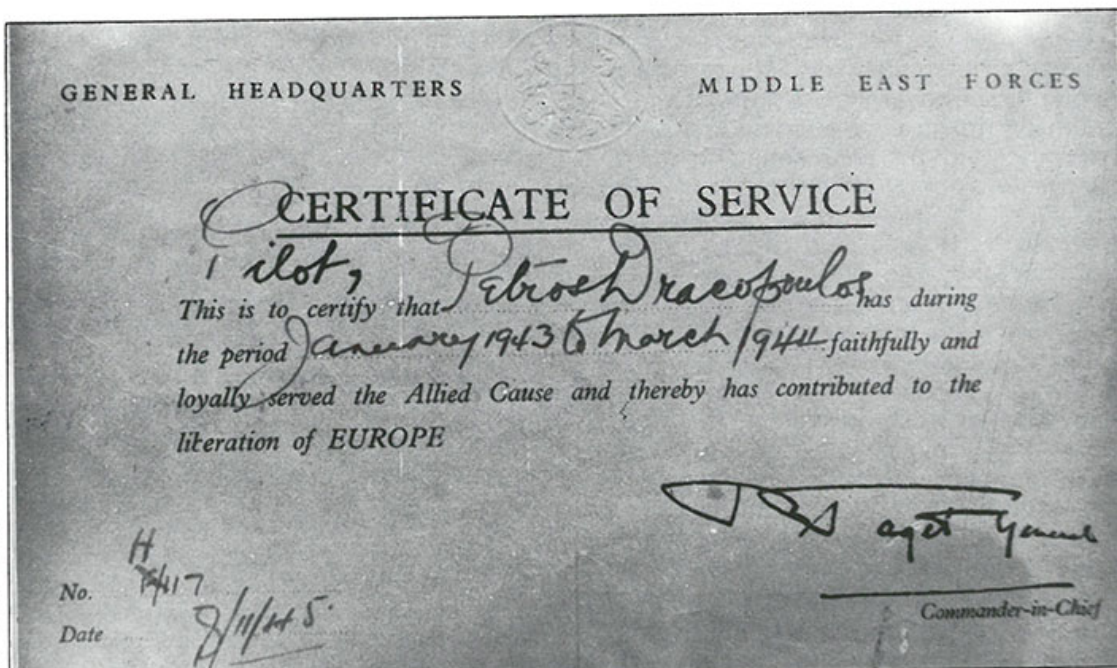
με ανώτερα συμμαχικά παράσημα για τις υπηρεσίες που προσέφεραν στις συμμαχικές δυνάμεις.

Το Πανεπιστήμιο Αθηνών, ο Πρύτανης του οποίου είναι και Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου του Διομηδείου Ιδρύματος, έχει παραχωρήσει τον χώρο για την ανέγερση μνημείου και παρέχει κάθε συνδρομή για την ανέγερσή του. Δυστυχώς όμως δεν έχει χρήματα. Με απόφαση της Πρυτανείας ο καθηγητής κ. Ευαγγελίδης με την βοήθεια του κ. Ι. Δρακόπουλου, έχουν αναλάβει την συλλογή χρημάτων από τον ναυτικό κόσμο για την ανέγερση του μνημείου.

Με την ευκαιρία αξίζει να εξαρθεί η συνεισφορά των πλοιοκτητών κ.κ. Δημ. Διονυσίου, Ερρίκου Κέρταικοφ, Αντώνη Κορνηνού, Μίλτου Μαρινάκη, Νικήτα Γκουβάτσου και Ιωάννη Δρακόπουλου.

Για την συλλογή των προσφορών έχει ανοιχθεί τραπεζικός λογαριασμός στην ANZ Grindlays Bank, με αριθμό λογαριασμού 812.594 GRD 00017.

Η αξία του Μνημείου υπολογίζεται να κυμανθεί περί τα 10-12 εκατ. δραχμές και μέχρι σήμερα έχουν συγκεντρωθεί περί τα 3 εκατ. δραχμές.



Ενα ακύρια αποδεικτικό της προσφοράς των Ελλήνων ναυτικών στη μάχη κατά των δυνάμεων του Άξονα.



# ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

## ΟΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΥΝ ΤΟΝ ΟΛΘ

Κύριε Διευθυντά,

Με την παρούσα επιστολή θέλουμε μέσω του περιοδικού σας, τα "Ναυτικά Χρονικά", να καταγγείλουμε στη ναυτική κοινότητα κάποιες απαράδεκτες ενέργειες κύκλων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) που προσβάλλουν βάνουσα την νοημοσύνη μας και θίγουν σοβαρά τον κλάδο μας.

Ενώ σήμερα έχει γίνει καθολικά παραδεκτό ότι ο ΟΛΘ για να βγει από το τέλμα στο οποίο βρίσκεται και να μπορέσει να ανταποκριθεί στην αποστολή του θα πρέπει να αλλάξει τη μορφή λειτουργίας του (άσχετα αν αυτό αποκαλείται ιδιωτικοποίηση ή μετοχοποίηση) κύκλοι του εν λόγω Οργανισμού επεκτείνονται σε άσχετες προς αυτούς δραστηριότητες και συγκεκριμένα με τις επισκευές πλοίων λες και έχουν λύσει όλα τα άλλα προβλήματά τους και το λιμάνι αυτό λειτουργεί τέλεια.

Και για να είμαστε σαφείς στην καταγγελία μας, αναφέρουμε ένα πρόσφατο παράδειγμα το οποίο είναι αντιπροσωπευτικό άλλων παρόμοιων περιστατικών που έχουν συμβεί συχνά στο παρελθόν.

Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης την περίοδο από 13.01.95 έως 20.01.95 το υπό σημαία Εσθονίας πλοίο "Emel 1", ξεφόρτωνε παλιοσίδερα. Στις 18.01.95 οι χειριστές των γερανών του ΟΛΘ προκάλεσαν ζημία στις μπουκαμπόρτες (MacGregor) του Νο. 2 δεξιού κουραδόρου του πλοίου.

Αμέσως ορισμένοι από εμάς τους επισκευαστές πλοίων προσπαθήσαμε με επαφές προς κάθε κατεύθυνση να αναλάβουμε την επισκευή αυτή.

Ο Πλοίαρχος δεχόταν να του κάνουμε την επισκευή υπό τον όρο ότι αυτή θα τέλειωνε πριν από το πέρας της εκφόρτωσης πράγμα το οποίο ήταν εφικτό. Μας παρέπεμψε όμως στον ΟΛΘ για το θέμα της πληρωμής μιας και ο ΟΛΘ ήταν ο υπεύθυνος της ζημίας.

Προιστάμενος του ΟΛΘ στον οποίο απευθυνθήκαμε μας πληροφόρησε ότι έκαναν ήδη δήλωση στην ασφάλειά τους και πέραν αυτού τον λόγο έχει η ασφάλεια. Από μέρους της ασφαλιστικής εταιρίας κάποια υπάλληλος γραφείου Πραγματογνώμονος στο οποίο απευθυνθήκαμε μας ρώτησε για το τι περίπου θα κοστίσει η ζημία και από εκεί και πέρα δεν μας γνωστοποιήθηκε από πουθενά τίποτα σχετικό.

Στις 20.01.95 ημέρα Παρασκευή απόγευμα και μετά το πέρας της εκφόρτωσης, προς μεγάλη μας έκπληξη βλέπουμε προσωπικό του ΟΛΘ να επισκευάζει τη ζημία που προκάλεσαν στο πλοίο "Emel 1".

Η όλη υπόθεση μας δημιουργεί πολλά ερωτηματικά:

Πρώτον, κατά πόσο είναι νόμιμο και δεοντολογικό όταν ο ΟΛΘ προκαλεί ζημία σε πλοίο, να καταφεύγει στην ασφάλειά του, η ασφάλεια αυτή να αναθέτει στο ίδιο πρόσωπο (ΟΛΘ) την επισκευή της ζημίας,

ο ΟΛΘ να αποδέχεται την ανάθεση και να εκτελεί με δικό του προσωπικό (άσχετο κατά την άποψή μας) την επισκευή με εξοπλισμό, υλικά και όλα τα διαθέσιμα μέσα του Οργανισμού; Και ποιός είναι ο ρόλος της ασφαλιστικής εταιρίας στην όλη αυτή υπόθεση;

Και εάν όλα αυτά είναι νόμιμα, διερωτώμεθα και για τα παρακάτω:

Γιατί η επισκευή δεν έγινε κατά τη διάρκεια της εκφορτώσεως που ήταν εφικτή, δεδομένου ότι το πλοίο είχε επτά στόμια κύτους και χρησιμοποιούντο μόνο δύο γερανοί, αλλά άρχισε μετά την εκφόρτωση; Μήπως αυτό έγινε έτσι ώστε το προσωπικό του ΟΛΘ να επωφεληθεί της υπερωριακής απασχόλησης από Παρασκευή απόγευμα μέχρι Σάββατο απόγευμα αγνοώντας όμως τις συνέπειες που θα είχε το πλοίο από αυτή την 24ωρη αδικαιολόγητη καθυστέρηση;

Εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε ότι όταν εμείς οι ελεύθεροι επαγγελματίες επισκευαστές εκτελούμε επισκευές, κατά πάγια τακτική και ανεξάρτητα σε ποιο στάδιο βρίσκονται αυτές, μόλις το πλοίο τελειώσει την φορτοεκφόρτωση ο ΟΛΘ διατάσσει την απομάκρυνσή του από το ντόκο. Βλέπετε το λιμάνι δεν είναι δικό μας!!

Ο επισκευαστής πλοίων ΟΛΘ για την προκειμένη περίπτωση, έλαβε άδεια επισκευής όπως υπαγορεύει το προεδρικό διάταγμα 70/90 καθώς και ο κανονισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης;

Υπέβαλε στο Λιμεναρχείο δικαιολογητικά όπως πίνακα με στοιχεία αυτών που θα εργάζοντο στο συγκεκριμένο πλοίο θεωρημένο από την Επιθεώρηση Εργασίας;

Προσκόμισε στο Λιμεναρχείο βεβαίωση του Πλοίαρχου για το ποιοί και πόσοι από τα μέλη του πληρώματος θα ευρίσκοντο σε ετοιμότητα για περίπτωση πυρκαϊάς;

— Εξεδόθησαν παραστατικά π.χ. δελτία αποστολής για τα αντικείμενα που διακινήθηκαν για τη δουλειά αυτή από το συνεργείο/αποθήκες στο πλοίο κλπ.;



Ελήφθη ή έστω υπεβλήθη αίτηση για να εκδοθεί άδεια επισκευής από το αρμόδιο τελωνείο για πλοίο που εκτελεί πλόες εξωτερικού; Τέλος ρωτάμε, εκλήθη καμμία αρχή όπως π.χ. κάποιος νηογνώμων για να παρακολουθήσει την καλή εκτέλεση της παραπάνω εργασίας;

Οι επισκευαστές πλοίων που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης πιστεύουν ότι δεν έγινε τίποτα από αυτά που αναφέρουμε στην παράγραφο 2, πράγμα, το οποίο αποδεικνύει ότι οι κύκλοι αυτοί του ΟΛΘ όχι μόνον περιπαίζουν, μία επαγγελματική τάξη σκληρά εργαζομένων μικροεπισκευαστών, οι οποίοι σήμερα μαστίζονται από τις συνέπειες, κυρίως του εμπάργκο των Σκοπίων σε βαθμό που μετά βίας να έχουν τα μαγαζιά τους ανοικτά, αλλά περιφρονούν και κάθε έννοια της έννομης τάξης.

Ευχόμαστε το συντομότερο να αλλάξει η μορφή λειτουργίας του Οργανισμού αυτού, με την ελπίδα ότι φαινόμενα αυτού του τύπου θα εξαλειφθούν.

Ευχόμαστε επίσης ότι κάποιοι από την πολιτική ηγεσία του τόπου μας, και κυρίως ο κ. Κατσιφάρας, θα διαβάσει αυτές τις γραμμές και θα κάνει ό,τι μπορεί για να επικρα-

τήσει ο νόμος, η δεοντολογία, η δικαιοσύνη και η ευταξία στο χώρο του ΟΛΘ.

Με φιλικούς χαιρετισμούς  
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Μανώλης Βαρδουλάκης, πρόεδρος  
Παύλος Δόλιας, αντιπρόεδρος  
Δημ. Ασημόπουλος, γεν. γραμμ.  
Γρηγ. Κεχαγιάς, αν. γ. γραμματέας  
Λεάνδρος Αθανασιάδης, ταμίας

## ΓΡΑΜΜΑ ΑΠ' ΤΟΝ ΩΚΕΑΝΟ

Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Διαβάζοντας το τεύχος Φεβρουαρίου 1995 των "Ναυτικών Χρονικών" και το άρθρο του κ. Δημήτρη Χαρ. Τσαπραλή "Στα απόνευρα της ειδικής εκδόσεως των Χρονικών" έχω να επισημάνω τα εξής:

Όπως διαβάζει κανείς μεγάλη ανησυχία υπάρχει για τη μη προσέλευση των νέων μας στο ναυτικό επάγγελμα και καλείται η Ε.Ε.Ε. να προσφέρει χρήματα για εκστρατεία προσέλκυσης των νέων και την εκπαίδευση αυτών.

Μα όποιος σπέρνει αγκάθια, μην περιμένει μετά να πατήσει σε μαλακό χλοοτάπητα.

Και οι Έλληνες εφοπλιστές "και όχι μόνον αυτοί", αυτό έκαναν αποβάλλοντας την Ελληνική σημαία απ' τα πλοία τους και διώχνοντας τους Έλληνες ναυτεργάτες απ' αυτά χρησιμοποίησαν αλλοδαπά πληρώματα.

Ως γνωστόν, το κεφάλαιο γενικά δεν έχει πατρίδα και αισθήματα και ειδικά το εφοπλιστικό, που λόγω ιδιορρυθμίας αλλάζει πατρίδα σε μια νύχτα.

Ολοι στα πλαίσια της ανταγωνιστικότητας και οικονομίας, κυνηγούν το φτηνό εργατικό δυναμικό, βάζοντας αλλοδαπούς να δουλέψουν στα βαπόρια τους.

Ακόμα και με Ελληνική σημαία βλέπουμε, ένα μέρος Έλληνες οι δε υπόλοιποι αλλοδαποί.

Βλέπουμε ακόμη αλλοδαπούς και στα πλοία των εσωτερικών γραμμών. Με λίγα λόγια ο Έλληνας είναι ανεπιθύμητος, γιατί είναι ακριβός.

Όταν όμως δεν υπάρχει σταδιακή ιεραρχία, δόκιμος τρίτος, δεύτερος, πρώτος, ο κάθε νέος, δεν μπορεί να σταδιοδρομήσει και να γίνει στέλεχος της ναυτιλίας μας.

Αυτός είναι ο ένας λόγος μη προσέλευσης.



**GOLDEN DESTINY S.A.**

*shipbrokers  
ship valuers  
shipping consultants*



# KATRADIS GROUP OF COMPANIES

Creating  
a culture  
for quality  
all the time,  
is our  
investment  
for the  
future.

**MANUFACTURER  
AND STOCKIST OF:**  
MOORING ROPES  
WIRE ROPES,  
ANCHORS, ANCHOR CHAINS,  
CONTAINER FITTINGS,  
MARINE PAINTS,  
SACRIFICIAL ANODES.  
**WORLDWIDE SERVICE**

TEL.: (01) 4627800 - 4617410

FAX: (01) 4626268 - 4619631





Ο έτερος λόγος είναι το NAT και το ξεκάρφωμά του.

Οι συντάξεις που δίδονται στους ναυτικούς είναι της πείνας και αυτές με κρατική επιχορήγηση προς το NAT.

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο μας, επιβλητικό όντας κτίριο, λόγω παλαιόθεν κυρίως της φύσεως του ναυτικού επαγγέλματος, έπρεπε να είναι το πλουσιότερο Ταμείο όλων.

Γιατί μη υπάρχουσας της διαδοχικής ασφάλισης πολλοί δούλευαν για ένα διάστημα πληρώνοντας, αλλά ελάχιστοι έφταναν στην σύνταξη. Τα αποθεματικά επίσης του NAT ήταν συνάλλαγμα που εάν μέχρι σήμερα παρέμεναν συνάλλαγμα, αφού το δολλάριο π.χ. ξεκίνησε από 15 δρχ. και σήμερα έχει 222 δρχ. μόνον απ' αυτό δεν χρειαζόταν το NAT κρατική επιχορήγηση.

Το ίδιο κράτος όμως έγδυσε τα αποθεματικά του NAT.

Αλλά και οι εφοπλιστές με τα ανεπίστροφα δάνεια απ' αυτό.

Και τώρα λένε, λόγω αδυναμίας του NAT, δεν μπορούν να δώσουν στους Α' πλοιάρχους και μηχανικούς το 80% του βασικού μισθού των εν ενεργεία συναδέλφων τους, όπως άλλωστε γίνεται με όλους τους εργαζόμενους - απόμαχους. Και έτσι π.χ. εγώ μετά 26 χρόνια σκληρής δουλειάς στα βαπόρια πήρα σύνταξη το 1985, 76.000 δρχ. και σήμερα 190.000 δρχ. καθαρά. Εγώ όμως σε τι έφταιξα που κατήντησαν έτσι το NAT;

Το NAT έχτισε ένα ωραίο νοσοκομείο για τους ναυτικούς στα Μελίσσια - Αττικής που έμεινε μισοτελειωμένο λόγω οικονομικών δυσχερειών. Δεν έστρεψε το κράτος να βοηθήσει, μα ούτε και οι εφοπλιστές να το παραδώσουν έτοιμο για την περίθαλψη των ναυτικών, των ναυτικών που μαζί δούλεψαν για την δημιουργία της μεγάλης μας ναυτιλίας. Αυτός λοιπόν, είναι ο τρίτος λόγος μη προσέλκυσης των νέων.

Το επάγγελμα κύριοι είναι σκληρό και επικίνδυνο, στερητικό των χαρών της ζωής και της οικογένειας.

Κανένας δεν νομίζω να το ακολουθεί μόνο απ' την αγάπη του προς την θάλασσα.

Χρειάζονται σοβαρά κίνητρα.

Χρειάζεται στοργή, μέριμνα και έμπρακτη αγάπη προς τον ναυτικό, τόσο απ' το κράτος όσο και τους εφοπλιστές.

Όταν γίνουν αυτά, τότε οι νέοι μας που στην στεριά ψάχνουν μάταια για μία θέση εργασίας με την σημερινή ανεργία, θα έρθουν και πάλι στα καράβια μας χωρίς άλλη διαφήμιση.

Μην δαπανούν λοιπόν άδικα οι εφοπλιστές μας τα χρήματά τους για προσέλκυση νέων στο επάγγελμα, γιατί και η δικτατορία καλούσε τα παιδιά απ' τα σπέρτα χωρίς αποτέλεσμα.

Οφείλω επίσης να σας διαβεβαιώσω ότι κανένας κίνδυνος δεν

υπάρχει απ' τα αλλοδαπά πληρώματα να μάθουν την δουλειά εργαζόμενοι σε ελληνικής πλοιοκτησίας πλοία και να γίνουν αργότερα πλοιοκτήτες κι αυτοί στις πατρίδες τους, δανειοδοτούμενοι, όπως γράφετε μέσω ξένων τραπεζών.

Δέκα χρόνια που δουλεύω μ' αυτούς αφού η σύνταξη όπως είπα δεν φτάνει να σπουδάσω τα παιδιά μου, αλλά ούτε καν να ζήσω, διαπίστωσα ότι είναι τόσο χαμηλού επιπέδου που ο Θεός ξέρει τι τραβώ να ταξιδεύσει αυτό το καράβι. Μην ανησυχούν λοιπόν οι αγαπητοί πλοιοκτήτες μας απ' αλλού ίσως βρούν ανταγωνισμό.

Αλλωστε είναι σε όλους γνωστό το επιχειρηματικό δαιμόνιο του Έλληνα γενικά. Πρέπει όμως να αναγνωρίσουν ότι όλα δεν τα έκαναν μόνοι τους. Αλλά, με δεξί τους χέρι τον Έλληνα ναυτικό χτίστηκε το θαύμα της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Και φευ τον πολύτιμο αυτόν συνεργάτη τον πέταξαν στον δρόμο.

Για να ξαναγυρίσει τώρα χρειάζεται δέλεαρ.

Απλά, πολύ απλά, τα πράγματα.

ΕΝΑΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ  
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α'

Εν πλώ προς Νόρφολκ Η.Π.Α. στις  
15 Απριλίου 1995

Σ.Σ. Για ευνόητους λόγους τα «Ναυτικά Χρονικά» θα προστατέψουν την ανωνυμία του επιστολογράφου.



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

## Aeolos Management S.A.

TELEPHONE: 4283686 (7 Lines)  
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR  
CABLES: AEOLUS PIRAEUS  
TELEFAX: 4283693



# Όλη η αλήθεια για την ιδιωτικοποίηση των Ναυπηγείων Ελευσίνας και Σκαρμαγκά

(Απλετο φως στα δεδομένα και στις εξελίξεις)

**Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.  
(Σκαρμαγκάς)**

## Σύντομο ιστορικό

Η επιχείρηση Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. ιδρύθηκε το 1956 από τον Όμιλο Νιάρχου. Τα ναυπηγεία, κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους, ασχολήθηκαν κατά κύριο λόγο με τη ναυπήγηση εμπορικών και πολεμικών πλοίων, με τις επισκευές εμπορικών πλοίων και με την κατασκευή τροχαίου υλικού για τον ΟΣΕ και τον ΗΣΑΠ.

Η κρίση του κλάδου, διεθνώς, που άρχισε στα μέσα της δεκαετίας του 70, η οποία συνεχίζεται ως σήμερα επηρέασε την εξέλιξη της εταιρίας αρνητικά. Το 1985 αποφασίστηκε από τον Όμιλο Νιάρχου να κλείσουν τα ναυπηγεία και μετά από παρέμβαση της πολιτείας η επιχείρηση εξαγοράστηκε από την ΕΤΒΑ.

Η έλλειψη συγκροτημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού των ναυπηγείων, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, η λειτουργία των ναυπηγείων με μεθόδους και εξοπλισμό της προηγούμενης εικοσαετίας, το πολυάριθμο μη παραγωγικό προσωπικό, η έλλειψη ικανού management και οι σημαντικές δανειακές υποχρεώσεις οδήγησαν την επιχείρηση σε συνεχώς αυξανόμενες ζημιές. Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά την περίοδο 1985-1994 το σωρευτικό άθροισμα ζημιών ξεπέρασε τα 350 εκατομμύρια δολάρια.

Η επιχείρηση απασχολεί σήμερα 3.069 άτομα. Ο κύριος όγκος των εργασιών της αφορά τη ναυπήγηση τριών φρεγατών για το Πολεμικό Ναυτικό και επισκευαστικές εργασίες εμπορικών πλοίων.

Υπό τις παρούσες συνθήκες η επιχείρηση δεν έχει δυνατότητες ανταγωνιστικής και βιώσιμης λειτουργίας.

Για την ανατροπή του αρνητικού κλίματος και την δρομολόγηση της ανασυγκρότησης της επιχείρησης, με στόχο την επάνοδο στην υγιή λειτουργία και τη κερδοφορία, απαιτούνται μία σειρά συντονισμένες παρεμβάσεις οι οποίες παρουσιάζονται αναλυτικά στο ακόλουθο επιχειρηματικό σχέδιο, που υπέβαλε ο Όμιλος Περατικού.

«Κατά τα μέσα της δεκαετίας του '70 ξεκίνησε η μακροχρόνια κρίση του κλάδου των ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών σε παγκόσμια κλίμακα. Οι διεθνείς οικονομικές συγκυρίες - πετρελαιοκή κρίσεις, παρατεταμένη οικονομική ύφεση - σε συνδυασμό με τις ραγδαίες μεταβολές στο χώρο της ναυτιλίας συνέτειναν στο βάθεμα της κρίσης στον κλάδο.

Με στόχο την αντιμετώπιση των δυσμενών επιπτώσεων της κρίσης, κυρίως όσον αφορά την απασχόληση, οι κυβερνήσεις κατέφυγαν μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '80 στην παροχή αμέσων και εμμέσων επιδοτήσεων στα ναυπηγεία. Η πολιτική αυτή οδήγησε σε περαιτέρω βάθεμα της κρίσης και σε αθέμιτο ανταγωνισμό. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 1985 πολλές ναυπηγήσεις πλοίων συμφωνήθηκαν σε τιμές ίσες με το 50% περίπου του κόστους.

Η συνειδητοποίηση εκ μέρους των κυβερνήσεων ότι η πολιτική αυτή όχι μόνον δεν οδηγούσε σε θετικά αποτελέσματα αλλά αντιθέτως δημιουργούσε επιπρόσθετα προβλήματα, οδήγησε σε καθοριστικές τομές στον κλάδο περί τα μέσα της δεκαετίας του '80.

Οι κρατικές επιδοτήσεις συνδέθηκαν με προγράμματα αναδιοργάνωσης και εκσυγχρονισμού των ναυπηγικών επιχειρήσεων. Κατά την περίοδο αυτή παρατηρούνται διεθνώς μαζικές επενδύσεις -- κυρίως σε εξοπλισμό υψηλής τεχνολογίας όπως αυτοματοποίηση και ρομποτικά συστήματα - με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας, σημαντική μείωση του αριθμού των εργαζομένων



στα ναυπηγεία -- στην Ιαπωνία και το Ηνωμένο Βασίλειο οι μειώσεις του αριθμού των εργαζομένων ήταν της τάξης του 50%- μείωση της ναυπηγικής δυναμικότητας διεθνώς και εξειδίκευση της παραγωγής των ναυπηγείων κατά τύπο πλοίων.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις ειδικών αναλυτών εκτιμάται ότι κατά το προσεχές μέλλον, δηλαδή μέχρι το 2001 θα παρουσιασθεί σημαντική αύξηση στην ζήτηση νέων κατασκευών. Η αύξηση της ζήτησης θα προέλθει κατά κύριο λόγο από την ζήτηση αντικατάστασης πλοίων, με δεδομένη τη γήρανση του εμπορικού στόλου διεθνώς.

Όσον αφορά τις επισκευαστικές εργασίες των ναυπηγείων η εικόνα είναι αντίστοιχη με αυτή των νέων κατασκευών. Η κρίση της ναυτιλίας είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των δαπανών για τη συντήρηση και επισκευή εμπορικών πλοίων. Αντίστοιχα κατά την περίοδο αυτή αυξήθηκε σημαντικά ο διεθνής ανταγωνισμός που οφείλεται τόσο στις διεθνείς συγκυρίες όσο και στην στροφή των εργασιών πολλών ναυπηγείων αποκλειστικά σε επισκευαστικές εργασίες. Ο ανταγωνισμός έχει γίνει ακόμα πιο έντονος με την είσοδο στην παγκόσμια αγορά των ναυπηγείων της Ανατολικής Ευρώπης.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις των ειδικών η ζήτηση για επισκευαστικές εργασίες σε εμπορικά πλοία προβλέπεται να αυξηθεί κατακόρυφα κατά τα επόμενα έτη. Η αύξηση της ζήτησης θα προέλθει από τις σοβαρές εργασίες συντήρησης και επισκευών του εμπορικού στόλου που θα απαιτηθούν λόγω της γήρανσής του και της πλημμελούς συντήρησης κατά τα τελευταία χρόνια σε συνδυασμό με τους νέους κανόνες που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος.

«Πρέπει να τονιστεί βεβαίως, επισημαίνει ορθά ο Ομίλος Περατικού, ότι οι αισιόδοξες προβλέψεις δεν εξασφαλίζουν την κερδοφόρο λειτουργία των επιχειρήσεων του κλάδου. Η επιβίωση των επιχειρήσεων συνδέεται απόλυτα με την υλοποίηση σοβαρών επενδυτικών προγραμμάτων που θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγικότητας των ναυπηγείων. Η 7η Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία επέτρεπε την επιδό-

τηση επενδυτικών προγραμμάτων ανασυγκρότησης και εκσυγχρονισμού των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων, είχε ως κύριο στόχο τη δημιουργία ναυπηγείων ικανών να ανταποκριθούν στον διεθνή ανταγωνισμό.

Ο κλάδος στην Ελλάδα αποτελείται από τέσσερις επιχειρήσεις - Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε., Ναυπηγεία Ελευσίνος Α.Ε., Νεώριον Α.Ε., Ναυπηγείας Αυλίδας Α.Ε. -- καθώς και από αρκετές μικρές επιχειρήσεις που λειτουργούν στην ζώνη του Περάματος. Από τις επιχειρήσεις του κλάδου μόνον τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. και τα Ναυπηγεία Ελευσίνος Α.Ε. έχουν τη δυνατότητα και την εμπειρία νέων κατασκευών.

«Το σύνολο των επιχειρήσεων του κλάδου, επισημαίνει ο Ομίλος Περατικού, επηρεάστηκαν δυσμενώς από τις διεθνείς εξελίξεις αλλά και την έλλειψη κλαδικής πολιτικής με αποτέλεσμα να οδηγηθούν στην υπερχρέωση. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι συνολικές συσσωρευμένες ζημιές των τεσσάρων επιχειρήσεων που προαναφέρθηκαν ήταν 104 δισεκατομμύρια δραχμές περίπου στις 31.12.1991. Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι μέχρι σήμερα τα ναυπηγεία της χώρας δεν έχουν εκμεταλλευτεί τις δυνατότητες που παρέχονται στο πλαίσιο της 7ης Οδηγίας για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιοργάνωσή τους. Πρόσφατα η Ευρωπαϊκή Ένωση ενέκρινε, στο πλαίσιο της Οδηγίας, τη χορήγηση ενισχύσεων από την Ελληνική Κυβέρνηση στα Ναυπηγεία Ελευσίνος.

Δύο από τις επιχειρήσεις του κλάδου, τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. και τα Ναυπηγεία Ελευσίνος Α.Ε., έχουν επεκτείνει τις δραστηριότητές τους στην κατασκευή τροχαίου υλικού. Για την επίτευξη του στόχου αυτού έχουν υπογράψει συμφωνίες πλαίσιο με τον ΟΣΕ και ΗΣΑΠ και έχει ήδη κατασκευαστεί σημαντικός αριθμός βαγονιών που εξυπηρετούν τις εγχώριες ανάγκες. Τα επενδυτικά προγράμματα του ΟΣΕ και των λοιπών φορέων εξασφαλίζουν σημαντικό κύκλο εργασιών για τα επόμενα πέντε χρόνια.

#### **Το Επιχειρηματικό Σχέδιο Περατικού για τον Σκαραμαγκά:**

Το επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο υπέβαλε ο Ομίλος Περατικού στο Υπουργείο Βιομηχανίας,

## **ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.**

FRAGOKLISSIAS 9  
151 25 MAROYSSI  
GREECE

TEL.: 6804600  
TELEX: 214404, 214432  
FAX: 6804601





## **Athenian Group of Companies**

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



αφορά την περίοδο 1996-2001. Στο πλαίσιο του επιχειρηματικού σχεδίου ο προσφέρων φορέας προτίθεται, σε συνεργασία με τους διεθνούς φήμης ναυπηγικούς οίκους Howaldtswerke - Deutsche Werft - HDW και Ishikawajima - Harima Heavy Industries IHI, να προβεί σε εις βάθος αναδιοργάνωση και εκσυγχρονισμό των ναυπηγείων Σκαρामαγκά, με στόχο την εξυγίανση και την εξασφάλιση της μεσομακροπρόθεσμης βιωσιμότητά τους.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών προβλέπεται:

- Η υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων συνολικού ύψους 25.6 δισεκατομμυρίων δραχμών περίπου για την αναδιάρθρωση και τον εκσυγχρονισμό του παραγωγικού δυναμικού.
- Η εκπαίδευση και αναδιάρθρωση του εργατικού δυναμικού της επιχείρησης.
- Η επιλογή προγράμματος εργασιών που σε συνδυασμό με τις προαναφερθείσες εργασίες θα εξασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα των ναυπηγείων στις διεθνείς αγορές.
- Η επέκταση των δραστηριοτήτων με τη δημιουργία εμπορευματοκέντρου (container terminal).

Κατά το χρονικό διάστημα 1996-2001 προβλέπεται ότι τα Ελληνικά Ναυπηγεία θα:

- Ολοκληρώσουν το πρόγραμμα ναυπήγησης των τριών φρεγατών του Π.Ν. Για τον σκοπό αυτό θα συνεργαστούν με τον Γερμανικό οίκο HDW.
- Συμμετάσχουν στην κατασκευή τεσσάρων υποβρυχίων στο πλαίσιο της υλοποίησης του προγράμματος εξοπλισμού του Π.Ν.
- Ναυπηγήσουν οκτώ πλοία product carriers χωρητικότητας 30,000 dwt.
- Επανενεργοποιηθούν στον χώρο των επισκευών εμπορικών πλοίων.
- Κατασκευάσουν τροχαίο υλικό για την ικανοποίηση των αναγκών του ΟΣΕ και του ΗΣΑΠ.

Για την υλοποίηση του προαναφερθέντος παραγωγικού προγράμματος και λαμβάνοντας υπ' όψη τη διεθνώς αποδεκτή σχέση του συνολικού αριθμού των εργαζομένων προς τον αριθμό των άμεσα απασχολούμενων στην παραγωγή στην πρόταση του Ομίλου Περατικού προβλέπονται 2.009 θέσεις εργασίας το 1996, 2.044 το 1997, 2.269 το 1998 και 2.753 για τα υπόλοιπα έτη, δηλαδή 1991-2001. Οι θέσεις αυτές θα μειωθούν κατά 274 το 1998 και 547 από το 1999 μέχρι το

2001, στην περίπτωση που δεν ανατεθεί μέρος της κατασκευής των υποβρυχίων στα ναυπηγεία Σκαρामαγκά.

Το επενδυτικό σχέδιο προβλέπει δαπάνες, άμεσα συνδεδεμένες με τις ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες και την κατασκευή τροχαίου υλικού, συνολικού ύψους 25.528 εκατομ. δραχμών. Το πρόγραμμα επενδύσεων, το οποίο αναφέρεται λεπτομερώς στην συνέχεια, προβλέπει δαπάνες ύψους 12.065 εκατομ. δραχμών για επενδύσεις στο ναυπηγικό τμήμα εμπορικών πλοίων, 6.534 για επενδύσεις συνδεδεμένες με τις επισκευαστικές εργασίες, 5.360 εκατομ. δραχμές για επενδύσεις που συνδέονται με τη ναυπήγηση υποβρυχίων και τέλος 1.570 εκατομ. δραχμές που συνδέονται με την κατασκευή τροχαίου υλικού.

Οι επενδύσεις αυτές θα χρηματοδοτηθούν κατά 40%, 10.194 εκατομ. δραχμές, από ίδια κεφάλαια, κατά 34%, 8.674 εκατομ. δραχμές από δανειακούς πόρους και κατά 26%, 6.660 εκατομμύρια δραχμές, από εθνικές επιχορηγήσεις.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του επιχειρηματικού σχεδίου του Ομίλου Περατικού:

- Ως αποτέλεσμα των επιλογών και των παρεμβάσεων που προγραμματίζονται, μεταξύ των κυριωτέρων εκ των οποίων είναι η υλοποίηση επενδυτικού προγράμματος αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού ύψους 25 δις δραχμών περίπου και την αναδιάρθρωση της σύνθεσης του προσωπικού, προβλέπεται σημαντική αύξηση των εσόδων των Ε.Ν. κατά την επόμενη εξαετία από 24.868 εκατομ. δραχμές το 1996 σε 42.693 το 1999, δηλαδή αύξηση 17.825 εκατομ. δραχμών ή 72%.
- Μειώνεται η εξάρτηση των Ε.Ν. από τον Δημόσιο τομέα. Το 1996 τα έσοδα από πελάτες του δημοσίου (Π.Ν., Ο.Σ.Ε., ΗΣΑΠ) θα φθάσουν σε 16.228 εκατομ. δραχμές, ποσοστό 65.3% του συνόλου ενώ το 1999 σε 9.885 εκατομ. δραχμές, ποσοστό 23,2%.
- Θεαματική αύξηση παρουσιάζουν επίσης και τα συναλλαγματικά έσοδα. Το 1996 ανέρχονται σε 8.640 εκατομ. δραχμές, ποσοστό 34.7% του συνόλου, ενώ το 1999 ανέρχονται σε 34.320 εκατομ. δραχμές, ποσοστό 76,8%. Γίνεται αντιληπτό ότι ως αποτέλεσμα των παρεμβάσεων και των επενδύσεων που ήδη αναφέρθηκαν, η μονάδα ξαναβρίσκει το συναλλαγματοφόρο χαρακτήρα της. Η πρόβλεψη αυτή είναι απολύτως φυσιολογική με δεδομένο το γεγονός ότι οι εργασίες των ναυπηγείων διεθνώς απευθύνονται κατά κύριο λόγο στην παγκόσμια αγορά.
- Τα έσοδα από τις επισκευαστικές εργασίες ανέρχονται το 1999 στο ύψος των 19.200 εκατομ. δραχμών, ποσοστό 45% του συνόλου των εσόδων. Ως αποτέλεσμα παρατηρείται μία υγιής κατανομή των εσόδων μεταξύ των εσόδων



δων από τις ιδιαίτερα κερδοφόρες επισκευαστικές δραστηριότητες, οι οποίες παρουσιάζουν έντονες βραχυχρόνιες διακυμάνσεις, και των εσόδων των αντίστοιχων ολιγότερο επικερδών δραστηριοτήτων οι οποίες παρουσιάζουν όμως βραχυχρόνια σταθερότητα.

- Τι μικτό κέρδος εκμετάλλευσης αυξάνεται εντυπωσιακά, ως αποτέλεσμα των επενδυτικών και άλλων παρεμβάσεων, από 4.621 εκατομ. δραχμές το 1996 σε 10.961 εκατομ. δραχμές το 2001, αύξηση 137%.
- Προβλέπεται κερδοφορία της επιχείρησης από το 1997. Ενώ το 1996 το καθαρό αποτέλεσμα είναι αρνητικό, το 1997 είναι 329 εκατομ. δραχμές ενώ το 2001 προβλέπεται να ανέλθει στο ύψος των 3.911 εκατομ. δραχμών.
- Οι ταμειακές ροές της επένδυσης είναι θετικές, το δε ύψος της επένδυσης υπερκαλύπτεται εντός των τεσσάρων πρώτων χρόνων λειτουργίας μετά την επένδυση.
- Η συναλλαγματική εκροή, ύψους 16.500 εκατομμυρίων δραχμών περίπου, για την πραγματοποίηση της επένδυσης καλύπτεται κατά το πρώτο έτος λειτουργίας μετά την ολοκλήρωσή της.

## ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.

Αγορά και Συμβατικές υποχρεώσεις

Ο Όμιλος Περατικού αγόρασε το 97,3% των μετοχών της εταιρίας Ναυπηγεία Ελευσίνας (Ν.Ε.) Α.Ε. τον Ιούλιο του 1992 μετά από διεθνή πλειοδοτικό διαγωνισμό.

Το τίμημα εξαγοράς συμφωνήθηκε στο ύψος των 58,4 εκατομ. δολλαρίων Η.Π.Α., εκ των οποίων 11,7 εκατομ. δολάρια, ή 20% του συνολικού τιμήματος, καταβλήθηκαν με την υπογραφή της σύμβασης αγοράς. Το υπόλοιπο του τιμήματος σύμφωνα με τους όρους εξαγοράς θα καταβληθεί σε είκοσι έντοκες εξαμηνιαίες δόσεις.

Μέχρι σήμερα ο Όμιλος Περατικού έχει τηρήσει στο σύνολό του και στο ακέραιο τους όρους της συμφωνίας εξαγοράς.

## Τεχνολογικό - οργανωτικό επίπεδο των Ν.Ε. κατά την εξαγορά

Τα Ν.Ε. είναι μία ναυπηγική μονάδα μεσαίου μεγέθους και τεχνολογίας της δεκαετίας του 60, που τέθηκε σε ουσιαστική λειτουργία τον Οκτώβριο του 1969.

Είκοσι τρία χρόνια μετά (1992) τα Ν.Ε. συνεχίζουν να λειτουργούν με βάση την τεχνολογία και τις μεθόδους της δεκαετίας του '60, ενώ οι κακοσχεδιασμένες παρεμβάσεις στη διάρκεια της λειτουργίας της επιχείρησης, διαμόρφωσαν μία αναχρονιστική παραγωγική ροή που, συνδυασμένη με την παρωχημένη τεχνολογία, περιορίζουν την

# ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 - 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

# COULOUTHROS LTD.

HEATHCOAT HOUSE, 20 SAVILE ROW LONDON W1X 2BD

CABLE ADDRESS: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEPHONE: 071 - 4374937

TELEFAX: 071- 4374282 - TELEX: 915.911-2, A/B ANDROS G.



ανταγωνιστικότητα στο 1/3 περίπου των σύγχρονων ναυπηγείων για κατασκευές μπάλκ κάρριερ.

Αν στα προβλήματα αυτά προστεθούν οι οργανωτικές αδυναμίες, το υπεράριθμο προσωπικό και οι δυσκολίες προσαρμογής των εργαζομένων σε ένα περισσότερο παραγωγικό κλίμα γίνεται φανερό ότι η ανταγωνιστικότητα των Ν.Ε. διαμορφώνεται σε ακόμα πιο χαμηλά επίπεδα.

### **Παραγωγική λειτουργία των Ναυπηγείων Ελευσίνας**

Η παραγωγική λειτουργία κατά την διετία (1993-1994) μετά την εξαγορά καθορίστηκε από την υλοποίηση των συμβατικών υποχρεώσεων προς τον Ο.Σ.Ε. και το Πολεμικό Ναυτικό και τις δυνατότητες της νέας ιδιοκτησίας για ανάπτυξη του τομέα των επισκευών στον οποίο τα προβλήματα ανταγωνιστικότητας ήταν αυξημένα.

Τα Ν.Ε. στη διετία αυτή επιβαρύνθηκαν δυσβάστακτα από τις δυσμενείς συμβατικές υποχρεώσεις τόσο του ΟΣΕ, όπου η 18μηνη καθυστέρηση υπογραφής των συμβάσεων της Συμφωνίας Πλαίσιο στέρησε στην εταιρία έσοδα ύψους 3,5 δισ. δραχμών, όσο και των αρματαγωγών του Πολεμικού Ναυτικού όπου υπάρχει σημαντική απόκλιση μεταξύ του πραγματικού κόστους της εργατοώρας και του συμβατικού τιμήματος αυτής. Το συνολικό ύψος στέρησης εσόδων υπολογίζεται σε δρχ. 7.5 δισ. δραχμές.

Δεδομένης της χαμηλής παραγωγικότητας του κατασκευαστικού τομέα η νέα ιδιοκτησία έριξε το βάρος της στον επισκευαστικό τομέα διεκπεραιώνοντας επισκευαστικές εργασίες σε 300 περίπου πλοία κατά τη διετία 1993-1994 αποφέροντας εισροή συναλλάγματος στη χώρα 85 εκατ. δολλαρίων περίπου.

### **Χρηματοδότηση λειτουργίας και των απόλυτα αναγκαίων επενδύσεων**

**Κοινοπρακτικό δάνειο CITI BANK:**

Για την κάλυψη των αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης για την υποστήριξη κύκλου εργασιών ύψους 12,8 δισ. δρχ. το 1993 και 14,4 δισ. δρχ. το 1994, καθώς και για τη χρηματοδότηση απόλυτα αναγκαίων επενδύσεων τα Ν.Ε. αποτάθηκαν σε consortium ελληνικών τραπεζών από τη CITI BANK και έλαβαν τον Νοέμβριο 1992 κοινοπρακτικό δάνειο ύψους 35 εκατ. δολλαρίων (28 εκατ. δολάρια ή 5 δισ. δρχ. (1992) για κεφάλαιο κίνησης και 7 εκατ. δολάρια ή 1,8 δισ. δρχ. (1992) για επενδύσεις παγίων στοιχείων).

Το κεφάλαιο κίνησης αποτελεί το 35% περίπου του κύκλου εργασιών των Ν.Ε. και είναι απόλυτα ενήμερο.

Επίσης κατά τη διετία 1993 - 1994 δαπανήθηκαν συνολικά 14 εκατ. δολάρια για κάλυψη των

αναγκών συντήρησης του πεπαλαιωμένου εξοπλισμού καθώς και για την αγορά αναγκαίου εξοπλισμού, ύψους 7 εκατ. δολλαρίων περίπου, ενώ πέραν των άλλων έπρεπε να χρηματοδοτηθούν και ζημιές ύψους 8,8 δισ. δρχ. περίπου, που οφείλονται κυρίως στις καθυστερήσεις πληρωμών των συμβατικών υποχρεώσεων του ΟΣΕ και στην μη αναπροσαρμογή των κοστολογίων των αρματαγωγών του Πολεμικού Ναυτικού.

### **Προχρηματοδότηση επισκευών (εξαγωγών)**

Όπως επισήμανε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο Ομίλος Περατικού, η νέα διοίκηση των Ν.Ε. βραχυπρόθεσμα έχει ρίξει το βάρος της στον τομέα των επισκευών, των οποίων ο κύκλος εργασιών για το 1995 εκτιμάται στο ύψος των 50 εκατομ. δολλαρίων. Για την προχρηματοδότηση των επισκευών έχουν εγκριθεί από ελληνικές τράπεζες δάνεια ύψους 10 εκατ. δολλαρίων, τα οποία αποπληρώνονται με την υλοποίηση συγκεκριμένων επισκευών. Η επιχείρηση είναι απόλυτα ενήμερη όσον αφορά τις υποχρεώσεις της που απορρέουν από τα δάνειά αυτά, ενώ αξίζει να υπογραμμισθεί ότι τα Ν.Ε. είναι σήμερα απόλυτα ενήμερα στις υποχρεώσεις τους προς το Δημόσιο - Εφορία - Ασφαλιστικά Ταμεία και τρίτους προμηθευτές.

### **Πολιτική απασχόλησης**

Η πολιτική απασχόλησης της νέας διοίκησης των Ν.Ε. στοχεύει στην διατήρηση (βραχυχρόνια) και αύξηση (μακροχρόνια) των θέσεων εργασίας στα ναυπηγεία.

Στο πλαίσιο αυτό και παρά τις επιβαρύνσεις των αποτελεσμάτων λειτουργίας από το υπεράριθμο προσωπικό, οι απολύσεις μετά την εξαγορά περιορίζονται στον αριθμό των 45 ατόμων, που ήδη έχουν αναπληρωθεί με την πρόσληψη έκτακτου προσωπικού.

Ο αριθμός των απασχολούμενων σήμερα στα Ν.Ε. ανέρχεται σε 1.833 άτομα έναντι 2.033 ατόμων το 1992. Η διαφορά των 200 ατόμων συνίσταται αποκλειστικά σε οικειοθελείς αποχωρήσεις.

### **Στρατηγική ανάπτυξης**

Η στρατηγική του Ομίλου Περατικού για την ανάπτυξη των Ν.Ε. εστιάζεται στα ακόλουθα σημεία:

- > Αναδιάρθρωση - εκσυγχρονισμός - εξειδίκευση του ναυπηγικού τομέα.
- > Εκσυγχρονισμός - ανάπτυξη του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα.
- > Εκσυγχρονισμός του τομέα βιομηχανικών έργων (ΟΣΕ - ΗΣΑΠ - μεταλλικές κατασκευές).
- > Ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων (Περιβαλλοντικά έργα κλπ.).



> Οργανωτική αναδιάρθρωση στα πρότυπα των σύγχρονων ανταγωνιστικών Ιαπωνικών ναυπηγείων.

α. Στο πλαίσιο αυτό, ήδη από το Φεβρουάριο 1994, προωθείται για υλοποίηση επενδυτικό σχέδιο αναδιάρθρωσης εκσυγχρονισμού του ναυπηγικού τομέα ύψους 11,5 δισ. δραχμών περίπου.

Το επενδυτικό σχέδιο έχει ήδη λάβει την έγκριση της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (συνεδρίαση της 1.2.1995) και μπορεί να προωθηθεί στο πλαίσιο της 7ης Κοινοτικής Οδηγίας.

Απομένει η έγκριση του σχεδίου σε εθνικό επίπεδο και αναμένεται η έναρξη υλοποίησής του εντός των επόμενων μηνών.

β. Για τον εκσυγχρονισμό των βιομηχανικών έργων στο πλαίσιο του Ν. 1892/90 έχει ήδη προωθηθεί επενδυτικό σχέδιο αυτοματοποίησης (robotics) ύψους 750 εκατ. δραχμών.

γ. Όπως προαναφέρθηκε έχουν ήδη πραγματοποιηθεί νέες επενδύσεις ύψους 7 εκατ. δολλαρίων ενώ έχουν γίνει βελτιώσεις επιπλέον 7 εκατ. δολλαρίων, δηλαδή έχουν επενδυθεί συνολικά 14 εκατ. δολάρια ή 3,4 δισ. δρχ. περίπου.

Όπως επισημαίνει ο Ομιλος Περατικού, Συνολικά οι επενδύσεις εκσυγχρονισμού που προαναφέρθηκαν ανέρχονται στο ύψος των 15 δισ. δρχ. περίπου, που προωθούνται στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας.

#### Οργανωτική αναδιάρθρωση - μεταφορά τεχνολογίας

Για την οργανωτική αναδιάρθρωση και τον εκσυγχρονισμό των μεθόδων λειτουργίας τα Ν.Ε. έχουν αναπτύξει συστηματική συνεργασία με:

Το διεθνές φήμης ιαπωνικό ναυπηγείο I.H.I. (Ishikawajima Harima Heavy Industries).

Την TTS GmbH Rostock.

Με τις συνεργασίες αυτές μεταφέρονται στα Ν.Ε. νέες ιδέες και μέθοδοι - εκπαιδεύεται το προσωπικό και προετοιμάζονται συστηματικά, σε συνεργασία με τους συνδικαλιστικούς φορείς και το σωματείο εργαζομένων στα Ν.Ε., οι νέες συνθήκες λειτουργίας μετά την ολοκλήρωση των επενδυτικών σχεδίων.

Στο πλαίσιο αυτό έχει συμφωνηθεί με την I.H.I. η ετήσια εκπαίδευση του εργατοτεχνικού και διοικητικού προσωπικού του Ν.Ε. στην Ελλάδα και την Ιαπωνία.

#### Οι διεθνείς εξελίξεις στη Ναυπηγοβιομηχανία

Κατά τα τελευταία είκοσι χρόνια οι κρατικές αρχές διεθνώς υποστήριξαν τις επιχειρήσεις του κλάδου ποικιλοτρόπως. Πιο συγκεκριμένα, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '80 η κρατική υποστήριξη έλαβε την μορφή επιδοτήσεων του κόστους παραγωγής νέων πλοίων. Η πολιτική αυτή σε συνδυασμό με την έντονη και μακροχρόνια κρίση της ναυτιλίας οδήγησε σε περαιτέρω στρεβλώσεις στην αγορά. Πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Drewry Shipping Consultants, στις αρχές της δεκαετίας του '80 το σύνολο των επιδοτήσεων του κλάδου διεθνώς ξεπερνούσε το 1 δισεκ. δολάρια ετησίως. Ως αποτέλεσμα της πολιτικής αυτής, περί τα μέσα της δεκαετίας παρατηρήθηκε το φαινόμενο οι επιδοτήσεις να αγγίζουν το 50% του κόστους νέων κατασκευών.

Στα μέσα της δεκαετίας του '80 έγινε φανερό ότι η πολιτική επιδότησης των νέων κατασκευών οδηγούσε στο βάθεμα της κρίσης του κλάδου διεθνώς. Τα κράτη μέλη του ΟΟΣΑ και της ΕΟΚ αποφάσισαν την σταδιακή μείωση των επιδοτήσεων των νέων κατασκευών και παράλληλα την επιδότηση επενδυτικών παρεμβάσεων με στόχο τον εκσυγχρονισμό και την αναδιοργάνωση των ναυπηγικών μονάδων. Οι παρεμβάσεις αυτές σε

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ

### ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

### ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Φιλελλήνων 9, Τηλ.: 4293846-52 - Φάξ: 4294749 - Τέλεξ: 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Κατούνη 3, Τηλ.: 535.646 - Τέλεξ: 419183

ΒΟΛΟΣ: Κουταρέλια 1, Τηλ. 26.321 - Τέλεξ: 282268 - Τηλ. διεύθυνσης: PRODROMAR



συνδυασμό με την σημαντική μείωση του αριθμού των εργαζομένων στον κλάδο (σε πολλά κράτη υπερέβη το 50%) και την εξειδίκευση των ναυπηγείων στην παραγωγή συγκεκριμένων τύπων πλοίων δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την κερδοφόρα λειτουργία των ναυπηγικών επιχειρήσεων.

Ηδη τον Νοέμβριο του 1994 τα κράτη του ΟΟΣΑ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμφώνησαν ότι οι πάσης φύσεως επιδοτήσεις του κλάδου θα μηδενισθούν μετά από την 1η Ιανουαρίου 1996. Στο πλαίσιο της συμφωνίας αυτής εξαιρέθηκαν οι ναυπηγικές μονάδες της Ισπανίας μέχρι το 1998.

### Η Πολιτική επιδοτήσεων στην Ευρώπη

Στο πλαίσιο της 6ης και της 7ης Κοινοτικής Οδηγίας τα κράτη μέλη ακολούθησαν συγκεκριμένη πολιτική για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιοργάνωση του κλάδου.

Στην Γερμανία κατά την τετραετία 1991 - 1994 δαπανήθηκαν σοβαροί κρατικοί πόροι για τις απαραίτητες επενδύσεις στα ναυπηγεία της τέως Α. Γερμανίας, ενώ συγχρόνως οι πάσης φύσεως άλλες επιδοτήσεις ήταν 830 εκατ. μάρκα κατά την ίδια περίοδο.

Στη Νορβηγία προβλέπεται επιδότηση ύψους 40-50% του κόστους των επενδυτικών προγραμμάτων.

Στην Γαλλία μόνο για το 1989 δαπανήθηκαν κρατικοί πόροι ύψους 930 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων για επιδότηση κατασκευών ενώ οι επιδοτήσεις για επενδυτικά προγράμματα ήταν 2,000 εκατομ. γαλλικά φράγκα.

Στην Ισπανία η επιδότηση νέων κατασκευών κυμάνθηκε μεταξύ 14 - 23% του κόστους κατασκευής, ενώ παράλληλα έχει εγκριθεί πρόγραμμα ύψους 672 εκατομ. δολλαρίων για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση των ναυπηγείων.

Στην Ιταλία προβλέπεται η κάλυψη ποσοστού 40% των επενδυτικών δαπανών.

Κατά το 1994 με στόχο την υποστήριξη επενδυτικών προγραμμάτων στον Ευρωπαϊκό χώρο εγκρίθηκαν τα ακόλουθα προγράμματα:

- Νορβηγία - Kimek Yard. Εγκρίθηκε κρατική ενίσχυση ύψους 27 εκατομμυρίων δολλαρίων επί συνολικού προγράμματος 33 εκατομμυρίων δολλαρίων (ποσοστό 81.8%).
- Γερμανία - Kvaerner Warmour Werft: Τα ναυπηγεία αυτά αγοράσθηκαν από την KVAERNER έναντι τιμήματος 600.000 δολλαρίων μετά την διαγραφή όλων των χρεών. Επί συνολικού επενδυτικού προγράμματος 308 εκατομ. δολλαρίων εγκρίθηκε κρατική ενίσχυση, με την μορφή επιδοτήσεως, η οποία ανέρχεται σε ποσοστό 80% επί του συνολικού κόστους καθώς και επιδοτήσεις νέων κατα-

σκευών ύψους 250 εκατομ. δολλαρίων. Η αγοράστρια εταιρία ανέλαβε την υποχρέωση να διατηρήσει 1.900 θέσεις εργασίας από τις 3,100 που υπήρχαν.

- Γερμανία - MTW: Εγκρίθηκε ενίσχυση ύψους 406 εκατομ. μάρκων για την υλοποίηση επενδυτικού προγράμματος.
- Γερμανία - Volkswerft: Εγκρίθηκε η επιδότηση προγράμματος εκσυγχρονισμού 80 εκατομμυρίων μάρκων έναντι συνολικού κόστους 640 εκατομ. μάρκων (ποσοστό 59.45%). Η αγοράστρια ανέλαβε την υποχρέωση να διατηρήσει 2.200 θέσεις εργασίας από τις 8.500 που υπάρχουν σήμερα.
- Γερμανία - Neptune Werft Rostock: Εγκρίθηκε η κρατική ενίσχυση επενδυτικού προγράμματος με 357 εκατομ. μάρκα. Η αγοράστρια ανέλαβε την υποχρέωση να διατηρήσει 1.320 θέσεις εργασίας από τις 6.500 που υπήρχαν.
- Γερμανία - Werft Wologost: Εγκρίθηκε επιδότηση επενδυτικού προγράμματος με 180 εκατομ. μάρκα. Η αγοράστρια δεσμεύτηκε να διατηρήσει 850 θέσεις εργασίας από τις 3.500 θέσεις που υπάρχουν σήμερα.

### Η Πολιτική επιδοτήσεων στην Ελλάδα

Η Ελλάδα ως μέλος της Ε.Ε. έχει εναρμονίσει την νομοθεσία της με την αντίστοιχη Ευρωπαϊκή. Στο πλαίσιο αυτό έχουν εκδοθεί Υπουργικές Αποφάσεις που προβλέπουν δέσμες ενισχύσεων ανάλογες με αυτές που προβλέπονται από την 7η Οδηγία, τόσο για τις νέες κατασκευές όσο και για τις επενδύσεις.

Παρά το γεγονός αυτό δεν έχουν δοθεί ενισχύσεις προς τον κλάδο κατά τα τελευταία χρόνια, γεγονός που καθιστά προβληματική αν όχι αδύνατη την συνέχιση της λειτουργίας σε επικερδή βάση των ελληνικών ναυπηγείων. Με δεδομένο το μέγεθος του κλάδου, μια και η συνολική απασχόληση ξεπερνά τις 7.000 θέσεις εργασίας, η υποστήριξη επενδύσεων εκσυγχρονισμού κρίνεται απαραίτητη για την διατήρηση του κλάδου και την μελλοντική κερδοφορία του.

Με πρόσφατη απόφασή της η Ε.Ε. ενέκρινε την κρατική επιδότηση του επενδυτικού προγράμματος εκσυγχρονισμού και αναδιάρθρωσης των Ναυπηγείων Ελευσίνος.

### Κρίσεις και συμπεράσματα

Ο Ομίλος Περατικού αγόρασε τα Ν.Ε. τον Ιούλιο του 1992 έναντι 58.4 εκατ. δολλαρίων με άμεση καταβολή 11,7 εκατ. δολ. και, έχει καλύψει το σύνολο των συμβατικών του υποχρεώσεων από την εξαγορά.

Τα Ν.Ε. είναι ένα ναυπηγείο παρωχημένης τεχνολογίας (δεκαετίας του '60) και μόνο με σημα-



ντικές επενδυτικές και οργανωτικές παρεμβάσεις μπορεί να εκσυγχρονισθεί.

Τα Ν.Ε. προωθούν και υλοποιούν συντονισμένα και συστηματικά:

Επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 15 δισ. δραχμών.

Συνεργασίες για την αναδιοργάνωση και μεταφορά τεχνογνωσίας, με τα ναυπηγεία Ishikawajima Harima Heavy Industries και με την Σκανδιναβική Εταιρία TTS.

Η λειτουργία των Ν.Ε. στη διάρκεια της διετίας 1993 - 1994 εξελίχθηκε αρνητικά λόγω:

α. Των αντικειμενικά περιορισμένων δυνατοτήτων ανταγωνιστικής λειτουργίας (χαμηλή παραγωγικότητα - παρωχημένη τεχνογνωσία - κακή οργάνωση - υπεράριθμο προσωπικό).

β. Των επιβαρύνσεων από την καθυστέρηση της υπογραφής των συμβάσεων με τον ΟΣΕ, που περιλαμβάνονται στη Συμφωνία Πλαίσιο του 1987, για διάστημα 18 μηνών ύψους 3,5 δισ. δρχ. και στις σημαντικές αποκλίσεις των συμβατικών κοστολογίων από τις πραγματικές τιμές στα αρματαγωγά του Πολεμικού Ναυτικού (χρέωση κάθε εργατοώρας προς 6.500 δρχ., αντί 8.450 δρχ. του πραγματικού κόστους).

3.1 Τα Ν.Ε. είναι ενήμερα σε όλες τους τις υποχρεώσεις προς τράπεζες - δημόσιο - εφορία - ταμεία - προμηθευτές ενώ παρά τη σημαντική επι-

βάρυνση από το υπεράριθμο προσωπικό, σήμερα απασχολούνται 1933 εργαζόμενοι έναντι 2033 το 1992.

Ο περιορισμός των θέσεων εργασίας κατά 200 άτομα οφείλεται σε οικειοθελείς αποχωρήσεις, ενώ οι απολύσεις που πραγματοποιήθηκαν ανέρχονται μόλις στον αριθμό των 45 ατόμων, στη θέση των οποίων έχει ήδη προσληφθεί έκτακτο προσωπικό.

Ολοκληρώνουμε, σημειώνοντας ότι η πρόσφατη έγκριση από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την χορήγηση επιδότησης ύψους 5.500 εκατομ. δραχμών περίπου, έναντι συνολικού προγράμματος 11,000 εκατομ. δραχμών, επιτρέπει στην Ελληνική κυβέρνηση να παράσχει την ενίσχυση αυτή.

Η επιδότηση του προγράμματος αποτελεί σύνηθη πρακτική τόσο στον Ευρωπαϊκό όσο και στον παγκόσμιο χώρο (χωρίς να μειώνονται οι θέσεις εργασίας όπως έγινε σε αντίστοιχες περιπτώσεις). Είναι προφανές ότι την ίδια ώρα που διεθνώς δίνονται μεγαλύτερες ενισχύσεις για αντίστοιχα προγράμματα, η μη υπαγωγή της επένδυσης αυτής, αλλά και άλλων που μπορεί να υποβληθούν από άλλες επιχειρήσεις του κλάδου, καθιστά τις συνθήκες συνέχισης λειτουργίας των επιχειρήσεων αυτών δυσμενείς σε σχέση με τον διεθνή ανταγωνισμό.

## Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

### ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

#### ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ: (0273) 22205

ΝΥΚΤΟΣ: (0273) 22956

ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0273) 22781

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ILIKANEL

TELEX: 252171 ILKP

FAX: (0273) 22053

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

**ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΙΣΚΥ ΤΡΑΝΖΙΤ**



---

DET NORSKE VERITAS is an autonomous, independent Foundation with the objective of safeguarding life, property and the environment. The DNV organisation comprises 278 offices in 100 countries, with a total of 3,500 employees.

DET NORSKE VERITAS CLASSIFICATION AS carries out classification, certification, quality assurance and in-service inspection of ships and mobile offshore units. DNV has 1,400 employees worldwide, and has been authorised by 110 national maritime authorities to perform control on their behalf.

Region East Mediterranean-Black Sea located in Piraeus is responsible for the execution of DNV services in all East Med. and Black Sea Countries including Greece, Turkey, Romania, Ukraine, Egypt and Cyprus.  
Recruiting:

---

## MASTER MARINERS

---

To become **Safety Management Auditors**.

The functions of the position:

- execution of company and ship Safety Management audits
- performance of facilitation services to customers
- performance of relevant training i.e. courses and seminars

The position involves extensive contact with Greek Shipping companies and Greek ships on a worldwide basis.

Candidates should have a master mariner qualification and preferably 5 years seagoing experience as officers. Additional working experience ashore preferably in a shipowning company will be an advantage.

Analytical capabilities and ability to communicate in an international organisation will be considered important together with fluency in English. Preferred age of applicants would be about 35 years old.

The successful candidates will receive an extensive theoretical and practical training on Safety Management, Loss Control and Quality Management of about one year's duration.

Further information may be obtained from Mr M. Lavidas, tel. 4224120.  
Written applications to be sent, not later than May 25, 1995, to:  
Region East Med-Black Sea  
Det Norske Veritas Classification AS  
26-28, Akti Kondyli,  
185 45 Piraeus  
Fax No.: 42 23 059



**DET NORSKE VERITAS  
CLASSIFICATION AS**

---



# Τα κυπριακά πλοία και η δυνατότητά τους να διενεργούν θαλάσσιες περιηγήσεις στα νησιά μας

Του κ. ΠΑΥΛΟΥ ΣΙΟΥΦΑ, δικηγόρου

**Τ**ελευταία δημοσιεύθηκε στον Τύπο, επείγουσα εγκύκλιος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, με την οποία δόθηκαν σαφείς οδηγίες προς όλες τις λιμενικές αρχές της χώρας για την πάταξη της παράνομης εκτέλεσης περιηγητικών πλοίων στα Ελληνικά νησιά, από πλοία με ξένη σημαία, κατά παράβαση του άρθρου 165 παρ. του Κ.ΔΝΔ.

Η εγκύκλιος αυτή εκδόθηκε με αφορμή το ότι ένα πλοίο με Κυπριακή σημαία (καθαρών μάλιστα Κυπριακών συμφερόντων) εξήγγειλε επταήμερες κρουαζιέρες, με αφετήριο και τερματικό λιμένα τον Πειραιά, προς Κύπρο και Ισραήλ και με ενδιάμεσες προσεγγίσεις σε Ελληνικά νησιά.

Εύλογα λοιπόν ανέκυψαν τα ερωτήματα: Είναι δυνατό η πλοιοκτήτρια του πλοίου αυτού να μη γνώριζε την διάταξη του άρθρου 165 παρ. 1 και 6 του Κ.ΔΝΔ;

Πως και γιατί αποφάσισε η εταιρία αυτή την διενέργεια τέτοιων πλόων;

Οι απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά δικαιώνουν απόλυτα την πλοιοκτήτρια. Πριν όμως εξηγήσω γιατί αυτή δικαιώνεται, πρέπει να εξετασθεί το διέπον τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και τις περιηγήσεις πλαίσιο, τόσο από πλευράς διατάξεων, όσο και από εννοιολογικής πλευράς.

Σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 1α του Ν.Δ. 187/1973 **Ακτοπλοία είναι** η μεταξύ ελληνικών λιμένων **μεταφορά** προσώπων και πραγμάτων.

Κατά το άρθρο 1 του Ν. 6059/1934 που έχει τον τίτλο "περί ακτοπλοικών συγκοινωνιών και μεταφορών" θεωρείται σαν πλοίο στην έννοια του νόμου αυτού "πάν σκάφος οιασδήποτε χωρητικότητας προορισμένο λόγω της διασκευής του να ενεργεί εν θαλάσση άνευ ρυμουλκήσεως την μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων".

Το άρθρο 165 του Ν.Δ. 187/73 (Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου) στην παρ. 1 ορίζει ότι το δικαίωμα της μεταξύ Ελληνικών Λιμένων **μεταφοράς** επιβατών περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων δι' εισιτηρίων συνεχείας ανήκει εις τα κατά τας διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου δρομολογούμενα Ελληνικά επιβατηγά πλοία".

Η παρ. 6 του άρθρου 165 του Ν.Δ. 187/73 Κ.ΔΝΔ ορίζει ότι: "Το δικαίωμα παραλαβής επιβατών εξ ελληνικών λιμένων δια περιήγησιν εις ελληνικούς λι-

μένας ανήκει εις τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τούτ' αυτό ισχύει και δια την περίπτωση προεκτάσεως της περιήγησεως εις λιμένας της αλλοδαπής εφόσον ο λιμήν οριστικής αποβιβάσεως είναι ελληνικός".

Από το συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων προκύπτουν τα εξής:

1. Οτι ο όρος Ακτοπλοία αναφέρεται πάντοτε στην μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων με πλοία, τα οποία δρομολογούνται πάντοτε μετά από σχετική απόφαση του ΥΕΝ.

2. Οτι σαφέστατα γίνεται η διάκριση μεταξύ ακτοπλοίας και θαλάσσιας περιήγησης αφού στην παρ. 1 του άρθρου 165 του Κ.ΔΝΔ σαφώς ομιλεί για μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων (Ακτοπλοία) ενώ στην παρ. 6 του ίδιου άρθρου ομιλεί για παραλαβή επιβατών για θαλάσσια περιήγηση.

Η παραλαβή όμως και η περιήγηση επιβατών δεν εμπίπτουν στην έννοια της ακτοπλοίας όπως προσδιορίζεται από το ίδιο Ν.Δ. (187/1973).

3. Η παρ. 1 του άρθρου 165 ομιλεί για εισιτήριο που έμμεσα πλήν σαφώς δείχνει ότι στην μεταφορά απαιτείται εισιτήριο.

Είναι δε δεδομένο ότι η τιμή του εισιτηρίου αλλά και ο τρόπος πωλήσεως καθορίζονται από το ΥΕΝ και όχι από την ελεύθερη βούληση του πλοιοκτήτη όπως αντίθετα συμβαίνει με τις τιμές των περιηγήσεων με κρουαζιερόπλοια.

Επίσης τα ελληνικά πλοία που εκτελούν ακτοπλοικές μεταφορές επιβατών μεταξύ Ελληνικών λιμένων έχουν πλείστες απαλλαγές δηλ. δεν πληρώνουν φαρικά, πλοηγικά, πυρμνοδέτηση και πυρμνοδέτησης τέλη, έχουν φορολογικές απαλλαγές κλπ. σε αντίθεση με τα κρουαζιερόπλοια τα οποία δεν έχουν καμμία τέτοια απαλλαγή.

4. Η θαλάσσια περιήγηση επιβατών είναι εντελώς διάφορη έννοια από την θαλάσσια μεταφορά επιβατών. Καθόσον στη θαλάσσια περιήγηση οι επιβάτες αποβλέπουν στην ψυχαγωγία και την περιήγησή τους και όχι στο αποτέλεσμα της μεταφοράς πράγμα που συμβαίνει στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών. Αυτό έγινε δεκτό και με την υπ' αρ. 639/1990 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιά.

Είναι λοιπόν φανερό και νομικά και εννοιολογικά αλλά και από την ίδια την πρακτική, ότι η ακτοπλοία είναι εντελώς διάφορος της θαλάσσιας περιήγησης (κρουαζιέρας).



Η πλοιοκτητρία όπως πιο πάνω προαναφέρθηκε, βρίσκεται "εν δικαίω" και δικαιολογημένα και νόμιμα αποφάσισε την διενέργεια των θαλασσίων περιηγήσεων σε ελληνικά νησιά.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν.Δ. 4582/1966 με το οποίο κυρώθηκε η από 24.8.1961 Εμπορική Συμφωνία μεταξύ Ελλάδος και Κύπρου κυρώθηκε (από την Κυπριακή Δημοκρατία νόμιμα θαλάσσιες περιηγήσεις στα Ελληνικά νησιά) και η οποία Συμφωνία εξακολουθεί να ισχύει, προβλέπεται ότι "τα πλοία και τα φορτία εκάστης των συμβαλλομένων χωρών, θα απολαμβάνουν εντός των λιμένων και των χωρικών υδάτων εκάστης χώρας της μεταχειρίσεως της επιφυλασσόμενης εις τα εθνικά πλοία της χώρας εις τα ύδατα της οποίας ευρίσκονται, εξαιρουμένων πάντοτε των ακτοπλοϊκών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων". Απ' το περιεχόμενο της διάταξης αυτής είναι σαφές ότι σ' αυτή δεν περιλήφθηκε διάταξη για τα πλοία των δύο αυτών χωρών, που να απαγορεύει την διενέργεια θαλάσσιων περιηγήσεων στα χωρικά ύδατα της άλλης. Τουναντίον μάλιστα με τη διάταξη αυτή παρασχέθηκε η δυνατότητα στα Κυπριακά πλοία να εκτελούν νόμιμα θαλάσσιες περιηγήσεις στα Ελληνικά νησιά.

Η διμερής αυτή Συμφωνία μεταξύ Ελλάδος και Κύπρου αποκλείει για τα πλοία της Κύπρου μόνο τις αναφερόμενες στην παρ. 1 του άρθρου 165 του Ν.Δ. 187/73 μεταφορές, δηλ. τις ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών, και όχι τις θαλάσσιες περιηγήσεις που απαγορεύονται μεν στα ξένα πλοία με την παρ. 6 της προρρηθείσας διάταξης, επιτρέπεται όμως στα Κυπριακά με την διμερή Εμπορική Συμφωνία.

Την άποψη αυτής της πλοιοκτητικής εταιρίας την ασπάστηκαν και αρχάς τα Ποινικά Δικαστήρια στα οποία οδηγήθηκαν από το έτος 1991 και

μετά, πλοίαρχοι Κυπριακών πλοίων που διενεργούσαν θαλάσσιες περιηγήσεις, για παράβαση του άρθρου 165 παρ. 6 του ΚΔΝΔ (Αποφάσεις υπ' αρ. 4045/91, 4046/91, 4047/91, 4048/91, 2837/92, 4791/93 του Μον. Πλημμελειοδικείου Πειραιά) και απήλλαξαν αυτούς.

Στη συνέχεια όμως και το Διοικητικό Πρωτοδικείο Πειραιά που επελήφθη του θέματος, εκδικάζοντας σχετικές προσφυγές των ενδιαφερομένων κατά των αποφάσεων του Κ.Α. Πειραιά, που είχε επιβάλει πρόστιμα για παράβαση του άρθρου 165 παρ. 6 του ΚΔΝΔ, δέχτηκε τις προσφυγές και ακύρωσε τις σχετικές αποφάσεις του Κ.Α. Πειραιά.

Με τις αποφάσεις αυτές (1686/94, 1687/94, 1688/94, 1689/94 1690/94, 1691/94, 1692/94, 1693/94 και 1901/94 του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Πειραιά) έγινε δεκτό ότι με τον όρο 6 της Διμερούς Εμπορικής Συμφωνίας Ελλάδος και Κύπρου εξαιρέθηκαν μόνο οι ακτοπλοϊκές μεταφορές πραγμάτων και προσώπων και όχι οι θαλάσσιες περιηγήσεις και συνεπώς τα με Κυπριακή σημαία πλοία νόμιμα διενεργούν περιηγήσεις στην Ελλάδα.

Το ΥΕΝ δεν βρίσκεται "εν δικαίω" όταν εκδίδει τέτοια εγκύκλιο σαν την προαναφερθείσα στη / αρχή του παρόντος σημειώματος και ασφαλώς αυθαίρεται και παραβαίνει τις υποχρεώσεις του Ελληνικού Κράτους, που έχει αναλάβει με διεθνείς συμβάσεις.

Αν το ΥΕΝ θέλει νόμιμα να αποτρέψει την διενέργεια θαλασσίων περιηγήσεων από πλοία που φέρουν την Κυπριακή σημαία, θα πρέπει να στραφεί προς την κατεύθυνση της τροποποίησης της διμερούς Συμφωνίας με την Κύπρο. Είναι η μόνη ασφαλής και επιτρεπτή οδός.

**ΠΑΥΛΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ**



**CHRIS MARINE SA**

Athens, London, Panama, Shanghai

42C Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens  
Tel: 6873446, Fax: 6873444, Tlx: 210352, 210330 CRIS GR

**Sale & Purchase / Financing**

**Demolition**

**Newbuildings**

**Repairs and Conversions**

**Asia - Africa - Australia - America - Europe**



# "Οι φίλοι της Θάλασσας"

ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΣΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑΛΙΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΓΑΛΑΖΙΑ ΣΗΜΑΙΑ

**Μ**ε μαζική συμμετοχή του κοινού πραγματοποιήθηκε το Σάββατο 15 Απριλίου η Τρίτη Ετήσια Εκστρατεία Καθαρισμού των παραλιών της Κύπρου που οργανώνεται κάθε χρόνο από τους "Φίλους της Θάλασσας" (CYMEPA).

Στην εκστρατεία που πραγματοποιήθηκε στην παραλία μπροστά από το Δημόσιο Κήπο Λεμεσού, συμμετείχε ο Υπουργός Γεωργίας Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος Κώστας Πετρίδης, ο οποίος επαίνεσε το έργο της οργάνωσης, καθώς επίσης ο βουλευτής Μάρκος Κυπριανού, το Διοικητικό Συμβούλιο των Φίλων της Θάλασσας, τα μέλη της οργάνωσης και πλήθος εθελοντών. Σημαντική



ρίπου ώρες, όλοι όσοι συμμετείχαν είχαν σαν στόχο τον καθα-

θού και ανέσυρε μεγάλο αριθμό απορριμμάτων που αποτελούν σοβαρές πηγές ρύπανσης για το θαλάσσιο περιβάλλον. Διαπιστώθηκε όπως και περίπου ότι όλα τα σκουπίδια προέρχονται από πηγές της στεριάς.

Αναφερόμενος στην εκδήλωση ο πρόεδρος των "Φίλων της Θάλασσας" Στέλιος Χατζηιωάννου ότι "με στόχο την ανάπτυξη περιβαλλοντικής συνείδησης και την ευαισθητοποίηση σε τομείς που κυρίως αφορούν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος η οργάνωση "Φίλοι της Θάλασσας" εντάσει την Παγκόσμια Εκστρατεία Καθαρισμού Παραλιών στο πρόγραμμα πιλότο για τις Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης, που είναι το μόνο διεθνές σήμα ποιότητας και απονέμεται σε καθαρές, ασφαλείς και σωστά οργανωμένες παραλίες από το Ίδρυμα για την περιβαλλοντική εκπαίδευση στην Ευρώπη" (FEEE).



ήταν η συμμετοχή από το Grammar School της Λεμεσού και στελεχών από ξενοδοχεία, ναυτιλιακές εταιρίες και παράλιους Δήμους.

Κατά την διάρκεια της εκστρατείας που διάρκεσε δύο πε-

ρισμό και την παράλληλη συλλογή πληροφοριών σε ειδικές κάρτες για την φύση των απορριμμάτων στις παραλίες.

Ταυτόχρονα με τον καθαρισμό της παραλίας, ομάδα δυτών ανέλαβε τον καθαρισμό του βυ-



# Lindamar Shipping BV



Your Best Choice  
for Shipping Services at ports  
in the Netherlands and Belgium

- ★ TANKER OPERATORS
- ★ AGENCY SERVICES
- ★ FREIGHT FORWARDING
- ★ WAREHOUSING & CUSTOM CLEARANCES

Curieweg 5, 3208 KJ Spijkenisse,  
P.O. Box 699  
3200 AP Spijkenisse,  
The Netherlands

Telephone: (31-1880) 10722  
Telefax: (31-1880) 16469  
Telex: 29560 / 29782  
Cable: "Lindamar"



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



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

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ  
ΤΗΛ. 8960741 - 8963539 FAX. 9670363





# *Whatever your accent, a Festival cruise is for you*



## FESTIVAL CRUISES<sup>TM</sup>

is the first cruise line created specifically with you as citizens of Europe in mind. A fun-loving cosmopolitan environment, multilingual service, the continent's finest cuisine and wines and the best of the Mediterranean's culture and scenery await you.

*We recognise all Europe's languages  
but the pleasure we offer goes beyond words*



ONE EUROPE. ONE CRUISE LINE. *Festival Cruises*.<sup>TM</sup>

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



# Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ και η οικονομική πολιτική

Η έκθεση του διοικητή της Τράπεζας Ελλάδος  
κ. Λουκά Παπαδήμου προς τη γενική συνέλευση  
των μετόχων

Το 1994 σημειώθηκε αξιόλογη πρόοδος προς την κατεύθυνση της σταθεροποίησης της ελληνικής οικονομίας. Ο ετήσιος ρυθμός πληθωρισμού υποχώρησε. Το έλλειμμα του δημόσιου τομέα, σε ταμειακή βάση, μειώθηκε. Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών παρουσίασε σημαντική βελτίωση και το έλλειμά του περιορίστηκε στο ιστορικά χαμηλό επίπεδο των 127 εκατομ. δολ., ενώ τα συναλλαγματικά διαθέσιμα της χώρας, μαζί με το χρυσό, έφθασαν τα 15,4 δισ. δολ. στο τέλος του 1994. Οι ενδιαμέσοι στόχοι της νομισματικής πολιτικής επιτεύχθηκαν: η νομισματική επέκταση επιβραδύνθηκε στο 8,3% το 1994 από 15% το 1993, ενώ ο ρυθμός διολίθωσης της δραχμής έναντι του ECU συγκρατήθηκε στο 5,6% στη διάρκεια του έτους, παρά τις έντονες πιέσεις που εκδηλώθηκαν κατά τη νομισματική αναταραχή του Μαΐου. Τέλος, η οικονομική δραστηριότητα εμφάνισε περιορισμένη ανάκαμψη, παρά την αντιπληθωριστική κατεύθυνση της οικονομικής και νομισματικής πολιτικής. Τα θετικά αυτά αποτελέσματα έχουν συμβάλει στη διαμόρφωση κλίματος εμπιστοσύνης και στην ενίσχυση της αξιοπιστίας της οικονομικής και νομισματικής πολιτικής.

Οι ευνοϊκές οικονομικές εξελίξεις κατά το 1994, οι οποίες συνεχίστηκαν στο πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους, δεν πρέπει να οδηγήσουν σε αψηχασμό και στο συμπέρασμα ότι έχουν διαμορφωθεί μόνιμες τάσεις σταθεροποίησης της οικονομίας και προϋποθέσεις σταθερής ανάπτυξης της. Παρά την πρόοδο που σημειώθηκε, τα διαρθρωτικά προβλήματα της ελληνικής οικονομίας - δημοσιονομικές ανισορροπίες και η χαμηλή



παραγωγικότητα - δεν έχουν ακόμη και επιλυθεί και δεν πρόκειται να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά αν δεν πραγματοποιηθούν βαθιές τομές στο εύρος και τον τρόπο λειτουργίας του δημόσιου τομέα, καθώς και στην οργάνωση των αγορών και της παραγωγής. Η απόσταση που χωρίζει τη σημερινή κατάσταση της οικονομίας από τους βασικούς στόχους της οικονομικής πολιτικής, δηλαδή υψηλό ρυθμό ανάπτυξης και νομισματική σταθερότητα, εξακολουθεί να είναι μεγάλη. Επιπλέον, μια διεξοδικότερη ανάλυση των οικονομικών εξελίξεων οδηγεί στη δια-

πίστωση ότι, παράλληλα με τα ενθαρρυντικά στοιχεία, εμφανίζονται και ορισμένες εξελίξεις που προβληματίζουν. Η αποκλιμάκωση του πληθωρισμού κατά τη διάρκεια του 1994 ήταν βραδεία και οι παράγοντες που έχουν επηρεάσει δυσμενώς την εξέλιξη των τιμών στο παρελθόν ενδέχεται να εμποδίσουν την επιδιωκόμενη ταχύτερη μείωση του πληθωρισμού εφέτος. Ενώ η δημοσιονομική προσαρμογή της κεντρικής διοίκησης ήταν σημαντική, τα ελλείμματα πολλών δημοσίων οργανισμών και επιχειρήσεων διογκώθηκαν αισθητά. Η επενδυτική δραστηριότητα, αν και αυξημένη, υπολείφθηκε του ρυθμού που απαιτείται για την ουσιαστική διεύρυνση της παραγωγικής βάσης, ενώ η ανεργία, ιδιαίτερα των νέων, διατηρήθηκε σε υψηλό επίπεδο, με κίνδυνο να προσλάβει διαστάσεις οικονομικού και κοινωνικού προβλήματος.

Οι διαπιστώσεις αυτές δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση την αξιολόγηση πρόοδο που σημειώθηκε. Υπογραμμίζουν όμως την απόλυτη ανάγκη να



συνεχιστεί με επιμονή και συστηματικότητα η προσπάθεια σταθεροποίησης και ανάκαμψης της οικονομίας. Επίσης, υποδηλώνουν τη σημασία που έχει, για την επιτυχία αυτής της προσπάθειας, η λήψη διαρθρωτικών μέτρων που αποσκοπούν στην εξυγίανση του δημόσιου τομέα, την ενίσχυση της παραγωγικότητας και την καταπολέμηση της ανεργίας. Η αξιολόγηση της σημερινής κατάστασης και των προοπτικών της οικονομίας δεν μπορεί να βασίζεται μόνο στην εξέταση των πρόσφατων οικονομικών εξελίξεων και της προόδου που έχει συντελεστεί σε σύγκριση με μία δυσμενέστερη προγενέστερη κατάσταση, καθώς και στη διατύπωση βραχυπρόθεσμων προβλέψεων. Πρέπει επίσης να στηρίζεται στη διερεύνηση και άλλων στοιχείων, όπως είναι οι τάσεις βασικών οικονομικών και άλλων στοιχείων, όπως είναι οι τάσεις βασικών οικονομικών μεγεθών σε σχέση με τους αντίστοιχους στόχους, καθώς και σε εκτιμήσεις για τη δυνατότητα της οικονομίας και της ασκούμενης οικονομικής πολιτικής να επιτύχουν τους στόχους αυτούς μεσοπρόθεσμα, μέσα στο έντονα ανταγωνιστικό διεθνές οικονομικό περιβάλλον.

Στην Ελλάδα, όπως και στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι βασικές επιδιώξεις της οικονομικής πολιτικής πρέπει να επιτευχθούν στα πλαίσια της διαδικασίας για την ευρωπαϊκή οικονομική και νομισματική ένωση. Η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση καθορίζει συγκεκριμένους στόχους, προϋποθέσεις και χρονοδιάγραμμα για τη συμμετοχή κάθε χώρας στη νομισματική ένωση και την επίτευξη της νομισματικής σταθερότητας. Παράλληλα όμως με την διαμόρφωση συνθηκών σταθερότητας, είναι αναγκαίο να προωθηθεί, στα επόμενα έτη, η πραγματική σύγκλιση της ελληνικής οικονομίας με τις οικονομίες των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης μαζί με την ονομαστική αποτελεί πρόκληση για την οικονομική πολιτική και είναι απολύτως αναγκαία, όχι μόνο επειδή η άνοδος του βιοτικού επιπέδου έχει τελικά σημασία για την ευημερία του έθνους, αλλά και επειδή η ανάπτυξη της οικονομίας θα συμβάλει στην ταχύτερη και αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του δημοσιονομικού προβλήματος και της ανεργίας, καθώς και στην αποκλιμάκωση του πληθωρισμού.

#### > Πρόοδος στη μείωση του πληθωρισμού

Το 1994 σημειώθηκε περαιτέρω πρόοδος στη μείωση του πληθωρισμού και την αποδυνάμωση των πληθωριστικών προσδοκιών. Οι προοπτικές για τη διαμόρφωση των βασικών προδιοριστικών παραγόντων του πληθωρισμού διαγράφονται ευνοϊκές για το τρέχον έτος, με την προϋπόθεση ότι θα εφαρμοστεί με συνέπεια η οικονομική πολιτι-

κή που έχει εξαγγελθεί. Ειδικότερα, η κυβερνητική πολιτική μισθών αναμένεται ότι θα συμβάλει στην επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης των μέσων αποδοχών στο μή γεωργικό τομέα της οικονομίας, σε όρια συνεπή με την επιδίωξη για περαιτέρω μείωση του πληθωρισμού το 1995. Κατά συνέπεια, προβλέπεται ότι ο ρυθμός ανόδου του κόστους εργασίας ανά μονάδα προϊόντος, στο σύνολο της οικονομίας (εκτός γεωργίας), θα υποχωρήσει σημαντικά. Ωστόσο, εφόσον ο πληθωρισμός συγκρατηθεί στο προβλεπόμενο επίπεδο, θα αυξηθούν οι πραγματικές αποδοχές στον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, με ρυθμό περίπου ανάλογο με τη βελτίωση της παραγωγικότητας, η οποία εκτιμάται ότι θα προέλθει από την ταχύτερη αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος.

#### > Οικονομική δραστηριότητα

Η επιβράδυνση του πληθωρισμού συνδιάστηκε με περιορισμένη ανάκαμψη. Το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, σε σταθερές τιμές, αυξήθηκε κατά 1,5% το 1994, ενώ το προηγούμενο έτος είχε μειωθεί κατά 0,5%. Στην αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος συνέβαλαν κυρίως η άνοδος του προϊόντος που προέρχεται από τον τομέα των υπηρεσιών και η αύξηση της γεωργικής παραγωγής μετά τη μείωση τα προηγούμενα τέσσερα χρόνια.

Πρέπει να σημειωθεί πάντως ότι ο ρυθμός ανόδου της οικονομικής δραστηριότητας ήταν αιθητά χαμηλότερος στην Ελλάδα από τον αντίστοιχο ρυθμό στις λοιπές χώρες - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΟΟΣΑ.

Παρά τις μακροοικονομικές ανισορροπίες και τα προβλήματα διαρθρωτικής προσαρμογής που εξακολουθεί να αντιμετωπίζει η ελληνική οικονομία, οι προοπτικές για την εξέλιξη της οικονομικής δραστηριότητας διαγράφονται ευνοϊκότερες το 1995. Οι ίδιοι παράγοντες που συνέβαλαν στην οικονομική ανάκαμψη το 1994 εξακολουθούν να ασκούν θετική επίδραση στην οικονομική δραστηριότητα και κατά το τρέχον έτος.

#### > Δημόσια οικονομικά

Οι εξελίξεις στα δημόσια οικονομικά το 1994 χαρακτηρίζονται από αξιόλογη πρόοδο προς την κατεύθυνση της δημοσιονομικής προσαρμογής και βελτίωση του τρόπου χρηματοδότησης των δημοσίων ελλειμμάτων. Η πρόοδος αντανακλάται στη μείωση των καθαρών δανειακών αναγκών του δημόσιου τομέα, ως ποσοστού του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, και τη δημιουργία σημαντικού πρωτογενούς πλεονάσματος στον κρατικό προϋπολογισμό. Η βελτίωση αυτή είναι αποτέλεσμα των προσπαθειών τόσο για τη συγκράτηση της αυξητικής τάσης των δημόσιων δαπανών όσο για την αποτελεσματικότερη σύλληψη της



φορολογητέας ύλης. Εν τούτοις, παρά την επίτευξη των στόχων του προϋπολογισμού του 1994, το μέγεθος της δημοσιονομικής προσαρμογής δεν προσέγγισε το επίπεδο που απαιτείται για να γίνει δυνατή καταρχήν η σταθεροποίηση του δημόσιου χρέους και στη συνέχεια η μείωσή του, ως ποσοστού του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος.

### > Προοπτικές της ελληνικής οικονομίας

Η παραπάνω επισκόπηση των προπαρασκευαστικών εργασιών και θεσμικών ρυθμίσεων που έγιναν στα πλαίσια της διαδικασίας για την ευρωπαϊκή νομισματική ένωση καθιστά σαφές ότι η διαδικασία αυτή έχει δρομολογηθεί και προωθείται συστηματικά και εντατικά. Η τράπεζα της Ελλάδας, σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Νομισματικό Ιδρυμα, προωθεί τις αντίστοιχες προετοιμασίες στη χώρα μας, ώστε να είναι εφικτή από τεχνικής πλευράς η συμμετοχή της Ελλάδας στη νομισματική ένωση. Ωστόσο, η βασική προϋπόθεση για τη συμμετοχή στην οικονομική και νομισματική ένωση είναι οικονομική σύγκλιση, που απαιτεί υψηλό ρυθμό ανάπτυξης και νομισματική σταθερότητα. Παρά τις προσπάθειες που έγιναν κατά καιρούς, δεν έχουν ακόμη δημιουργηθεί οι αναγκαίες συνθήκες για υψηλή και διαρκή ανάπτυξη συνδυασμένη με σταθερότητα. Το υψηλό δημόσιο χρέος, σε σχέση με το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, αντανakλά αποτυχίες της οικονομικής πολιτικής στο παρελθόν και ταυτόχρονα θέτει σοβαρούς περιορισμούς στην άσκηση πολιτικής στο μέλλον.

Το 1994 σημειώθηκε αξιόλογη πρόοδος στον περιορισμό των εσωτερικών και εξωτερικών ανισορροπιών. Ο πληθωρισμός επιβραδύνθηκε και προσεγγίζει μονοψήφιο ρυθμό, για πρώτη φορά μετά από 22 χρόνια, το δημόσιο έλλειμμα συμπίεστηκε και στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών επιτεύχθηκε ουσιαστικά ισορροπία. Οι προοπτικές για το τρέχον έτος διαγράφονται ευνοϊκές, αλλά υπό μία προϋπόθεση: ότι θα συνεχιστεί να εφαρμόζεται με συνέπεια η οικονομική πολιτική που έχει εξαγγελθεί, όπως ενσωματώνεται στον κρατικό προϋπολογισμό και το Πρόγραμμα Σύγκλισης. Η σημασία αυτής της παραδοχής δεν πρέπει να υποεκτιμάται. Η πρόοδος που έχει σημειωθεί και οι ευνοϊκές βραχυπρόθεσμες προοπτικές είναι εν μέρει αποτέλεσμα της πολιτικής που ασκήθηκε, η οποία όμως αποτελεί μόνο το πρώτο στάδιο μιας ευρύτερης και μακροχρόνιας διαδικασίας προσαρμογής. Οι οικονομικές εξελίξεις δεν εκφράζουν απλώς τις άμεσες επιπτώσεις αυτής της πολιτικής αλλά και την ευνοϊκή διεθνή συγκυρία, καθώς και την προσδοκία των αγορών ότι η δημοσιονομική εξυγίανση και οικονομική α-

ναδιάρθρωση θα συνεχιστεί και θα επιταχυνθεί τα επόμενα έτη.

Η προσήλωση της οικονομικής πολιτικής στις κατευθύνσεις του Προγράμματος Σύγκλισης είναι αναγκαία για την επίτευξη όχι μόνο των βραχυπρόθεσμων οικονομικών στόχων αλλά και του τελικού σκοπού, ο οποίος είναι η διαρκής ανάπτυξη και η ανακόλουθη αύξηση της απασχόλησης. Η προσέγγιση αυτού του σκοπού στα επόμενα έτη εκτιμάται ότι θα διευκολυνθεί από εξωτερικούς παράγοντες. Το διεθνές οικονομικό περιβάλλον και οι διαθέσιμοι κοινοτικοί πόροι αναμένεται ότι θα επηρεάσουν ευνοϊκά την αναπτυξιακή προσπάθεια. Όμως, η αναπτυξιακή προοπτική μιας μικρής και ανοικτής οικονομίας, όπως η ελληνική, εξαρτάται από τη διαμορφωση δύο αναγκαίων συνθηκών: την εμπέδωση της νομισματικής σταθερότητας και την κατάκτηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας. Χωρίς την εξασφάλιση των συνθηκών αυτών, οποιαδήποτε προσπάθεια για την αναθέρμανση της οικονομικής δραστηριότητας με παραδοσιακή πολιτική ενίσχυσης της εγχώριας ζήτησης θα αποδειχθεί προσωρινή και τελικά επιζήμια, ιδιαίτερα σε μια οικονομία με υψηλό δημοσιο έλλειμμα και δημόσιο χρέος. Επομένως, η επιθυμητή οικονομική ανάπτυξη πρέπει να επιδιωχθεί μόνο με μέσα πολιτικής που συντελούν στη διαμόρφωση των αναγκαίων συνθηκών για την επίτευξη της. Η επιλογή των κατάλληλων μέσων πολιτικής πρέπει να έχει ως γνώμονα την αποτελεσματικότητα με την οποία μπορούν να διασφαλίσουν αυτές τις συνθήκες.

Το μέγεθος και η φύση των προβλημάτων της ελληνικής οικονομίας απαιτούν συνεχή και μακροχρόνια προσπάθεια σε όλους τους τομείς της οικονομικής πολιτικής. Η συντονισμένη άσκηση δημοσιονομικής, διαρθρωτικής και νομισματικής πολιτικής θα συντελέσει ώστε να επιταχυνθεί η ανάπτυξη και να περιοριστεί το τυχόν βραχυπρόθεσμο κόστος της προσαρμογής. Υπενθυμίζεται ότι η νομισματική και συναλλαγματική πολιτική έχει επί σειρά ετών αναλάβει το κύριο βάρος της σταθεροποιητικής προσπάθειας, δίνοντας προσωρινή πίστωση χρόνου για τη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων δημοσιονομικής και διαρθρωτικής προσαρμογής. Θα ήταν λάθος όμως να θεωρηθεί ότι αυτός ο απρόσφορος συνδυασμός μέσων πολιτικής μπορεί να διατηρηθεί επι μακρόν χωρίς δυσμενείς συνέπειες για την οικονομία.

Εμπλέον, η αποτελεσματικότητα της οικονομικής πολιτικής μπορεί να ενισχυθεί με δύο τρόπους. Πρώτον, με την επιλογή μέτρων πολιτικής που συνεπάγονται δίκαιη κατανομή της προσπάθειας της προσαρμογής, κάτι που επιβάλλεται εξάλλου για λόγους κοινωνικής δικαιοσύνης. Η φορολογική μεταρρύθμιση και η διεύρυνση της φορολογικής βάσης έχουν από την άποψη αυτή ιδιαίτερη σημασία. Δεύτερον, με τη δημιουργία



κλίματος συναίνεσης μεταξύ και των πολιτικών φορέων και των κοινωνικών εταίρων, ως προς τους κεντρικούς σκοπούς, τις βασικές αρχές και τους περιοριστικούς παράγοντες της οικονομικής πολιτικής. Αλλωστε, έχει ήδη διαμορφωθεί, σε σημαντικό βαθμό, κλίμα συναίνεσης ως προς τις γενικές κατευθύνσεις της οικονομικής πολιτικής. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση επικυρώθηκε με μεγάλη πλειοψηφία στη Βουλή και από πρόσφατες δημοσκοπήσεις, που δείχνουν ότι οι πολίτες αντιλαμβάνονται ότι η συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Ένωση απαιτεί και συνεπάγεται, μεσοπρόθεσμα, ανάπτυξη και σταθερότητα. Βεβαίως, ευρεία αποδοχή των κατευθύνσεων της πολιτικής δεν σημαίνει συμφωνία για συγκεκριμένα μέτρα ή για τον τρόπο προσέγγισης των οικονομικών προβλημάτων. Όπως επιβεβαιώνεται όμως από την εμπειρία άλλων χωρών, η συναίνεση αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο της επιτυχούς μακροοικονομικής διαχείρισης, επειδή αμβλύνει ή αποτρέπει τις κοινωνικές αντιπαραθέσεις και παρέχει τη δυνατότητα εφαρμογής μακρόπνοης στρατηγικής.

Οι κατευθύνσεις του Προγράμματος Σύγκλισης είναι ορθές και γενικά αποδεκτές. Τα κρίσιμα

θέματα αφορούν τον τρόπο και τα μέσα υλοποίησής του. Τα πρώτα αποτελέσματα της ασκούμενης πολιτικής είναι ενθαρρυντικά. Οι προοπτικές διαγράφονται ευνοϊκές, εφόσον αντιμετωπιστούν με αποφασιστικότητα τη διαχείριση των ελλειμμάτων, επιταχυνθεί η διαρθρωτική προσαρμογή, αξιοποιηθούν οι σημαντικοί κοινοτικοί πόροι που είναι διαθέσιμοι για την ανάπτυξη της οικονομίας και, γενικότερα, εφόσον η οικονομική πολιτική εφαρμόζεται με σταθερότητα, συνοχή, αξιοπιστία και δικαιοσύνη. Η χώρα έχει ακόμη την ευκαιρία να επιδιώξει την πλήρη συμμετοχή της στην ευρωπαϊκή οικονομική και νομισματική ένωση, που προβλέπεται να πραγματοποιηθεί το αργότερο το 1999. Αυτή η ευκαιρία δεν πρέπει να χαθεί.

Στο πεδίο των αρμοδιοτήτων της, η Τράπεζα της Ελλάδος θα συνεχίσει με συνέπεια, επιμονή και μακροχρόνια προοπτική να ασκεί νομισματική πολιτική σαφώς προσαρμονισμένη στην επίτευξη σταθερότητας. Παράλληλα, θα προωθήσει τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό του τραπεζικού συστήματος και την ανάπτυξη των αγορών χρήματος και κεφαλαίου. Με αυτό τον τρόπο η κεντρική τράπεζα θα συμβάλει αποτελεσματικά στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

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

CONTACT :

\* (SINGAPORE)



**HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE. LTD.**

8 PANDAN AVENUE  
CALBERSON BLDG  
SINGAPORE 2260

TEL:2684338 / 2658933 (10LINES)  
TLX:39502 / 35652 (HOMSEA RS)  
FAX:2684432  
CABLES: HELLENSEAS

DIRECTORS & A.O.H. TEL :  
7766585 - CAPT JOHN GOROS  
7746885 - CAPT L. LIADIS

- \* **SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS.**
- \* **LICENCED RECRUITING AGENTS FOR INDONESIAN & BURMESE CREW.**
- \* **APPOINTED SURVEYORS FOR : HELLENIC REGISTER OF SHIPPING  
HONDURAS - PANAMA - MAURITIUS  
ST. VINCENT & THE GRENADINES.**

(OPERATING ALSO : MALAYSIA, THAILAND, H. KONG, S. KOREA)

ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΠΟΔΕΧΘΟΥΝ ΤΟ ΘΑΥΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΚΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΜΙΚΡΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ ΒΑΛΛΕΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΝΤΟΥ.  
ΣΤΑ ΜΑΚΡΙΝΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΘΕΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΣΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΜΟΝΟΝ  
ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΟΥ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ



# Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Παρά τη μεσολάβηση των μεγάλων διακοπών του Πάσχα, η δραστηριότητα στις αγοραπωλησίες πλοίων συνεχίστηκε αμείωτη και τον Απρίλιο. Το αγοραστικό ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στα πλοία ξηρού φορτίου, χωρίς περιορισμό στην ηλικία, ενώ οι τιμές διατηρήθηκαν σε υψηλά επίπεδα κυρίως για πλοία κατασκευής μετά το 1977.

Το έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον δικαιολογείται όχι μόνο από το Biffex που ήδη ξεπέρασε τις 2.300 μονάδες, μεγάλων τάνκερς, αλλά και από την αμείωτη αισιοδοξία, σημαντικό παράγοντα της Ναυτιλίας, ότι η ναυλαγορά θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα έως στις αρχές του 1996.

**Δεξαμενόπλοια:** Μετά από μία μικρή ανάκαμψη στις αγοραπωλησίες πλοίων υγρού φορτίου, και παρά την προσφορά πλοίων, η ζήτηση είναι υποτονική.

**Μπάλκ κάρριερς:** Μετά από μία μεγάλη περίοδο σκεπτικισμού παρατηρείται έντονη κινητικότητα και αγοραστικό ενδιαφέρον για κήπησαιζ μπάλκερς πλοία 10-15 ετών.

Όσο για τα πλοία μεγέθους Πάναμαξ δεν έχει σταματήσει καθόλου το έντονο ενδιαφέρον ανεβάζοντας έτσι και τις τιμές σε πολύ υψηλά επίπεδα. Το ίδιο ακριβώς έχει συμβεί και στα Χάιντμαξ, σε βαθμό που κανείς να βρίσκεται σε δίλημμα, καθώς οι διαφορές των τιμών των μοντέρνων πλοίων και των νεοτεύκτων κυμαίνονται σχεδόν στα ίδια επίπεδα.

**Οι διαλύσεις:** Στα πλοία ξηρού φορτίου διανύουμε μία περίοδο στασιμότητας μια και η ναυλαγορά ωθεί τους πλοιοκτήτες να κρατήσουν τα πλοία τους για περαιτέρω εκμετάλλευση.

Αντίθετα, συνεχίζονται με έντονο ρυθμό οι διαλύσεις μεγάλων τάνκερς.

## Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

### Μπάλκ κάρριερς:

| Όνομα             | TDW     | Ετος | Τιμή \$    | Αγοραστής     |
|-------------------|---------|------|------------|---------------|
| Venanna           | 140.000 | 1982 | 14.900.000 | Polembros     |
| Imari             | 65.0000 | 1986 | 17.000.000 | Est. Mediter. |
| Guinomar Baraka   | 61.000  | 1981 | 12.800.000 | East. Meditt. |
| La Marquesa       | 37.000  | 1983 | 12.500.000 | Wallems Group |
| Nichirin          | 34.500  | 1985 | 14.200.000 | Wallems Group |
| Yargara           | 25.906  | 1972 | 2.500.000  | Turkish       |
| Sanko Heritage    | 33.000  | 1984 | 12.250.000 | --            |
| Bar               | 29.000  | 1986 | 10.000.000 | Viken         |
| Handy Panther     | 28.000  | 1981 | 8.900.000  | Turkish       |
| Hemlock Queen     | 24.000  | 1980 | 6.500.000  | --            |
| Greta Ocean       | 43.473  | 1991 | 22.800.000 | Indians       |
| Hua Feng          | 22.027  | 1980 | 6.500.000  | Greeks        |
| Negra             | 17.527  | 1977 | 22.800.000 | ---           |
| Pegasus V.        | 66.713  | 1983 | 6.500.000  | Greeks        |
| Panthea           | 61.839  | 1983 | 3.000.000  | Tsangaris     |
| Seawish           | 60.740  | 1976 | 14.800.000 | Greeks        |
| Alma              | 27.365  | 1971 | 14.400.000 | Greeks        |
| Agios Charalambos | 26.958  | 1973 | 7.500.000  | Greeks        |
| Iolcos Bay        | 61.897  | 1979 | 2.400.000  | Far Eastern   |
| Ken Spanker       | 23.934  | 1980 | 2.700.000  | Greeks        |
| Sheng Ho          | 18.638  | 1987 | 8.000.000  | Recioys Mar.  |
| Timorsun          | 8.355   | 1975 | 6.700.000  | Greeks        |
| Palau             | 8.355   | 1975 | 9.200.000  | Greeks        |
| Lex Magnalio      | 8.322   | 1984 | enbloc     | Italians      |

|                |         |      |            |              |
|----------------|---------|------|------------|--------------|
| Pella          | 27.316  | 1971 | 4.000.000  | Chinese      |
| Singa Sun      | 26.586  | 1976 | 4.100.000  | Chinese      |
| River Princess | 114.600 | 1975 | 5.000.000  | Petrakis     |
| Marianne I     | 64.000  | 1974 | 6.500.000  | --           |
| Fortune Peace  | 37.700  | 1984 | 14.250.000 | --           |
| Rimba Merbau   | 37.000  | 1977 | 6.000.000  | Greeks       |
| Kiwi Crown     | 18.300  | 1987 | 9.000.000  | Orion        |
| Borg           | 28.000  | 1972 | 3.600.000  | Bergvall     |
| Lise           | 25.909  | 1975 | 3.950.000  | --           |
| Federal Hunter | 164.891 | 1984 | 20.200.000 | Setal Deniz. |
| Federal Skeena | 164.891 | 1983 | 19.500.000 | Setal Deniz. |
| La Colina      | 127.958 | 1982 | 15.500.000 | Setal Deniz. |

### Δεξαμενόπλοια:

| Όνομα           | TDW     | Ετος | Τιμή \$    | Αγοραστής      |
|-----------------|---------|------|------------|----------------|
| Dilos           | 31.100  | 1972 | 2.200.000  | --             |
| Neva            | 88.260  | 1981 | 14.250.000 | Lyras Bros     |
| United Selma    | 81.351  | 1987 | 28.000.000 | Norwegians     |
| Aldebaran       | 89.569  | 1985 | 22.000.000 | Swiss          |
| Cathay Spirit   | 83.336  | 1976 | 4.900.000  | Lalotis        |
| Eso Santa Cruz  | 38.987  | 1975 | 3.200.000  | Ionia Shipping |
| Silver Horn     | 31.502  | 1975 | 4.750.000  | Norwegians     |
| Silver Holt     | 138.000 | 1975 | 4.130.000  | Storli         |
| Michael         | 106.677 | 1976 | 8.100.000  | U.S.A.         |
| N. Cedar        | 106.677 | 1980 | 11.750.000 | ElkaShipping   |
| Full Moon river | 98.214  | 1987 | 25.000.000 | Teekay         |
| Altus           | 82.133  | 1980 | 14.200.000 | Greeks         |
| Unity Lake      | 281.751 | 1991 | 49.000.000 | --             |



Τουήντεκερς

| Όνομα               | TDW    | Ετος | Τιμή \$    | Αγοραστής      |
|---------------------|--------|------|------------|----------------|
| Als Danaos          | 22.300 | 1984 | enbloc     | Within Piraeus |
| Als Amalia          | 22.300 | 1984 | 40.000.000 | Within Piraeus |
| Als Mary            | 22.300 | 1984 | 40.000.000 | Within Piraeus |
| Cartagena De Indias | 15.969 | 1982 | 5.350.000  | --             |
| Radebeul            | 17.330 | 1984 | 8.000.000  | --             |
| Trade Green         | 21.000 | 1977 | 4.100.000  | Far Eastern    |
| Sea Exporter        | 18.632 | 1977 | 3.800.000  | --             |
| Marine Blue         | 17.240 | 1977 | 5.500.000  | Within Japan   |
| Adamus Pride        | 16.208 | 1983 | 5.300.000  | Greeks         |
| Junior              | 13.264 | 1982 | 4.600.000  | Turkish        |

Διάφορα

| Όνομα        | TDW    | Ετος | Τιμή \$    | Αγοραστής |
|--------------|--------|------|------------|-----------|
| MSC Victoria | 30.000 | 1992 | 37.000.000 | Germans   |
| *container*  |        |      |            |           |

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

| Όνομα               | TDW/LDT | Ετος | \$/LDT  |            |
|---------------------|---------|------|---------|------------|
| Star South America  | 265.522 | 1976 | 185     | Indians    |
| Falkonera           | 76.936  | 172  | 172     | --         |
| John Lykes          | 11.684  | 1960 | 213.5   | Indians    |
| Novotsak 3          | 22.330  | 1966 | 183     | Indians    |
| Aconcagua 1         | 15.200  | 1972 | 203     | Indians    |
| Kavkaz              | 150.500 | 1977 | 180/182 | Bangladesh |
| Banana Planter      | 8.348   | 1972 | 190     | Indians    |
| Sergey Yesenin      | 14.340  | 1968 | 191.5   | Indians    |
| Amazon Grace        | 256.715 | 1974 | 182.5   | Bangladesh |
| Cali                | 236.425 | 1975 | 183.5   | Bangladesh |
| Alvant              | 236.807 | 1974 | 178     | Pakistan   |
| Psaros              | 38.608  | 1970 | 175     | Indians    |
| Alcides             | 136.304 | 1971 | 192     | Bangladesh |
| Tropic Sun          | 35.280  | 1957 | 156     | U.S. Gulf  |
| Ionian Challenger 1 | 29.905  | 1972 | 191     | Indians    |

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια - 1975

| Όνομα     | TDW    | Ετος   | Τιμή           |
|-----------|--------|--------|----------------|
| Apollo    | B/C    | 1.650  | 1961 515.000   |
| Halldor   | Tween  | 6.450  | 1957 1.550.000 |
| Marit     | tween  | 10.660 | 1962 3.000.000 |
| Norseman  | B/C    | 51.380 | 1967 9.000.000 |
| Primero   | tanker | 21.630 | 1959 2.000.000 |
| Canto     | OBO    | 74.107 | 1967 6.500.000 |
| Vanja     | Tanker | 74.760 | 1965 6.700.000 |
| Bergeland | tanker | 96.170 | 1965 6.000.000 |
| Winjona   | LPG    | 2.170  | 1965 400.000   |
| Lisa      | LPG    | 3.134  | 1966 2.100.000 |

Πριν 10 χρόνια - 1985

| Όνομα           | TDW    | Ετος    | Τιμή           |
|-----------------|--------|---------|----------------|
| Eirama          | tqner  | 104.447 | 1968 2.400.000 |
| Esso Elsinore   | tanker | 38.741  | 1975 5.300.000 |
| Cygnus          | tanker | 28.400  | 1971 3.800.000 |
| Alkinor         | B/C    | 127.588 | 1973 7.050.000 |
| Transporter     | B/C    | 103.225 | 1973 4.450.000 |
| Voyager         | B/C    | 103.225 | 1973 4.450.000 |
| Sibotre         | OBO    | 77.728  | 1969 2.800.000 |
| Panamax Jupiter | B/C    | 75.118  | 1971 1.700.00  |
| Eastern Moon    | B/C    | 36.764  | 1977 9.000.000 |
| Colubialand     | B/C    | 31.902  | 1978 5.250.000 |
| Dahlia          | B/C    | 30.696  | 1976 2.800.000 |

Πριν 1 χρόνο - 1994

| Όνομα            | TDW         | Ετος    | Τιμή            |
|------------------|-------------|---------|-----------------|
| World Star       | B/C         | 68.000  | 1985 15.500.000 |
| Apollo Ace       | B/C         | 25.000  | 1985 11.150.000 |
| Gefion           | B/C         | 12.363  | 1985 5.500.000  |
| Praha            | B/C         | 32.257  | 1972 1.500.000  |
| Hansa Rostock    | B/C         | 25.281  | 1977 5.250.000  |
| Neptune Sardonyx | B/C         | 14.900  | 1978 3.000.000  |
| Abel Tasman      | Pass/Ro-Ro  | 19.212  | 1975 24.700.000 |
| Atakan Aksu      | Dry Cargo   | 7.000   | 1982 4.000.000  |
| Sea Laurel       | Dry Cargo   | 7.920   | 1983 8.400.000  |
| Aragua           | Dry Cargo   | 14.900  | 1978 enbloc     |
| Trujillo         | Dry Cargo   | 14.900  | 1977 4.800.000  |
| Tachira          | Dry Cargo   | 14.900  | 1976 4.800.000  |
| Merkur Beach     | container   | 12.720  | 1984 6.000.000  |
| Rachel Borchard  | container   | 8.000   | 1983 8.300.000  |
| Merkur Delta     | container   | 12.680  | 1984 6.000.000  |
| Jin An           | B/C         | 40.750  | 1981 11.400.000 |
| Constanza M.     | B/C         | 37.600  | 1977 7.800.000  |
| Hasat            | B/C         | 26.440  | 1978 6.450.000  |
| Galga            | B/C         | 35.900  | 1976 2.000.000  |
| Nordvind         | B/C         | 42.200  | 1984 16.200.000 |
| Antalya          | B/C         | 26.939  | 1974 3.700.000  |
| Granada          | tanker      | 22.651  | 1983 8.250.000  |
| Mando V.         | tanker      | 30.000  | 1972 2.250.000  |
| Marianna         | tanker      | 30.000  | 1973 2.250.000  |
| Dirch Maersk     | tanker      | 98.224  | 1983 25.000.000 |
| Tropical Lion    | tanker      | 252.341 | 1973 5.500.000  |
| Aditya Vardhan   | chemical    | 7.985   | 1983 5.300.000  |
| Miskar           | gas carrier | 9.000   | 1984 12.000.000 |
| Nyhammer         | gas carrier | 48.772  | 1975 4.500.000  |
| Greenock         | dry cargo   | 17.524  | 1978 4.250.000  |
| Agia Irene       | dry cargo   | 16.641  | 1979 4.600.000  |
| Felston          | dry cargo   | 5.000   | 1993 8.700.000  |
| Kamina           | container   | 12.245  | 1988 14.000.000 |
| Insulano         | container   | 6.650   | 1980 7.300.000  |
| Vitaluck         | B/C         | 26.200  | 1972 1.800.000  |
| World Apollo     | B/C         | 36.000  | 1972 2.3000.000 |
| Tropeoforos      | B/C         | 20.900  | 1977 3.750.000  |
| Bright Duke      | tanker      | 234.989 | 1975 6.000.000  |
| Oktavius         | tanker      | 23.049  | 1986 17.500.000 |
| Bow Plata        | chemical    | 5.988   | 1974 2.000.000  |
| Thebeland        | ro-ro       | 12.200  | 1978 enbloc     |
| Vikingland       | ro-ro       | 12.200  | 1979 25.250.000 |



|                  |             |          |      |            |                  |             |         |      |               |
|------------------|-------------|----------|------|------------|------------------|-------------|---------|------|---------------|
| Sun Field        | dry cargo   | 6.730    | 1983 | 3.900.000  | Loucas H.        | B/C         | 20.000  | 1981 | 6.350.000     |
| Concord          | dry cargo   | 9.260    | 1985 | 4.680.000  | Fina America     | tanker      | 85.988  | 1979 | 11.500.000    |
| Mizuho Ace       | dry cargo   | 5.009    | 1981 | 3.100.000  | Arctic Crystal   | reefer      | 7.787   | 1979 | 4.700.000     |
| Dura             | dry cargo   | 9.037    | 1976 | 2.000.000  | Polar Crystal    | reefer      | 7.764   | 1978 | 4.700.000     |
| Aurora Maru      | container   | 8.245    | 1980 | 2.600.000  | Southward        | pass        | 16.607  | 1971 | 24.000.000    |
| Grace Liberty li | container   | 2.691    | 1975 | 1.500.000  | Golden Crux No.2 | gas carrier | 2.788   | 1976 | 2.500.000     |
| Konstantinos     | combo       | 103.4234 | 1972 | 3.100.000  | Laconikos II     | dry cargo   | 19.533  | 1979 | 5.000.000     |
| Japan Carryall   | car carrier | 13.068   | 1984 | enbloc     | Permint Suria    | dry cargo   | 3.200   | 1988 | --            |
| Rubin Crest      | car carrier | 9.763    | 1985 | 35.000.000 | Charlotta        | dry cargo   | 12.000  | 1978 | 6.500.000     |
| Daishun Maru     | car carrier | 9.358    | 1983 | 35.000.000 | Arbela           | B/C         | 41.049  | 1975 | 4.700.000     |
| Ocean Cheer      | car carrier | 12.184   | 1985 | 35.000.000 | Sammi Spirit     | B/C         | 26.000  | 1984 | 10.350.000    |
| World Light      | B/C         | 136.212  | 1981 | 13.000.000 | Adriane E.       | B/C         | 38.862  | 1975 | 6.250.000     |
| Sabrina Ace      | B/C         | 23.637   | 1982 | 7.000.000  | Dorothy M.       | B/C         | 38.808  | 1976 | 6.650.000     |
| Agia Eleousa     | B/C         | 38.264   | 1971 | 2.000.000  | Aden             | B/C         | 32.193  | 1971 | 1.800.000     |
| Exoni            | B/C         | 25.782   | 1972 | 1.800.000  | Hami             | B/C         | 22.170  | 1978 | 4.750.000     |
| Golden Fortune   | B/C         | 24.000   | 1981 | 7.500.000  | Western Humbolt  | B/C         | 37.695  | 1984 | enbloc        |
| Dooyange Elit    | B/C         | 17.709   | 1980 | 4.750.000  | Western Inca     | B/C         | 37.734  | 1984 | --            |
| Arrow Adventure  | B/C         | 32.770   | 1980 | 8.500.000  | Arion            | B/C         | 22.631  | 1973 | 2.750.000     |
| Wei Wu           | B/C         | 34.196   | 1973 | 3.300.000  | Kapetan Trader   | B/C         | 42.310  | 1984 | 14.500.000    |
| Olympic Glow     | B/C         | 61.635   | 1980 | 9.900.000  | Starshine        | B/C         | 61.061  | 1975 | 5.400.000     |
| Byron V.         | B/C         | 30.413   | 1981 | 9.500.000  | Oceania          | B/C         | 137.241 | 1976 | 6.500.000     |
| Matumba          | B/C         | 35.264   | 1974 | 3.800.000  | Ladylike         | B/C         | 22.653  | 1971 | 1.200.000     |
| Bratislava       | B/C         | 31.882   | 1974 | 1.800.000  | Crna Gora        | B/C         | 64.657  | 1978 | DFI15.200.000 |
| World Eden       | B/C         | 138.103  | 1981 | --         | Ever Bright      | B/C         | 61.905  | 1980 | 7.900.000     |

# Seatrader Maritime Inc.

## Shipbrokers

### SALE & PURCHASE- CHARTERING

Telephone: 8969340-347  
Telex: 210632 or 210595 SMI GR.  
Fax: 8969335 or 8969653

16 ATHINAS & VORREOU STREET  
166 71 ATHENS  
GREECE





# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

**Προνομιούχες απαιτήσεις. Κάθε δαπάνη από τον κατάπλου του πλοίου στον τελευταίο λιμένα λόγω κατάσχεσής του. Αναγκαίες επισκευές πλοίου. Δεν είναι απαραίτητο να έχουν γίνει οπωσδήποτε μετά την κατάσχεση. Αναγγελία. Στοιχεία δικογράφου. Προσδιορισμός κατ' ιδία στοιχείων απαιτήσεως. Τόκοι υπερημερίας.**

**ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ 52/1995**

**Προεδρεύων: Σωκρ. Σωκρατείδης**

**Εισηγητής: Νικ. Βάρδας**

**Δικηγόροι: Ιω. Βρέλλος, Ιω. Ιωσηφέλλης**

**Επιμέλεια: ΝΙΚΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ, δικηγόρος**

1. Πλειστηριασμός πλοίου. Κατάταξη αναγγελθέντων δανειστών. Προνομιούχες απαιτήσεις. Προνομιούχος είναι κάθε δαπάνη για τις αναγκαίες επισκευές πλοίου προς αποκατάσταση των φθορών που επήλθαν από την πάροδο του χρόνου και από τη λειτουργία του από τον κατάπλου του πλοίου στον τελευταίο λιμένα. Έννοια "τελευταίου λιμένα". Εκείνος στον οποίο κατέπλευσε το πλοίο και από τον οποίο παρεμποδίσθηκε να αποπλεύσει λόγω κατασχέσεώς του. Δεν είναι απαραίτητο οι δαπάνες αυτές να έχουν γίνει οπωσδήποτε μετά την κατάσχεση.

2. Δικόγραφο αναγγελίας. Πρέπει να περιέχει περιγραφή της απαίτησης του αναγγελλόμενου δανειστή. Προσδιορισμός στοιχείων απαιτήσεως. Πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να παρέχει την ευχέρεια ελέγχου τόσο στον υπάλληλο του πλειστηριασμού (για να προβεί στη σύγκριση και κατάταξη) όσο και στους υπόλοιπους δανειστές και τον καθού η εκτέλεση (για να προβούν στις αντιρρήσεις τους με την άσκηση ανακοπής). Δεν είναι απαραίτητο να αναφέρονται τα πραγματικά περιστατικά που θεμελιώνουν το προνόμιο όταν αυτά θυμipίπουν με εκείνα που θεμελιώνουν την άσκησή.

3. Κατά την αληθή έννοια της διατάξεως του άρθρ. 205 περ. α' ΚΙΝΔ, η απαίτηση από έξοδα συντηρήσεως του πλοίου είναι προνομιούχος επί του πλοίου όχι μόνο κατά το κύριο κεφάλαιο, αλλά και ως προς τους τόκους υπερημερίας λόγω του παρεπομένου χαρακτήρα τους και του αδιαιρέτου του προνομίου.

Επειδή κατά την αληθή έννοια του άρθρ. 205 περ. α' ΚΙΝΔ (και του ταυτόσημου άρθρου 1507 του Εμπορικού Κώδικος του Παναμά) προνομιούχες επί του πλοίου και του ναύλου είναι μεταξύ άλλων και οι απαιτήσεις για έξοδα φυλάξεως και συντηρήσεως του πλοίου, εφόσον αυτά έγιναν από τον κατάπλου του πλοίου στο τελευταίο λιμένα δηλαδή σ' εκείνο που επακολούθησε, λόγω της κατασχέσεώς του, η παρακώλυση της περαιτέρω ναυσιπλοίας. Τέτοια έξοδα συντηρήσεως του πλοίου είναι, όσα δαπανώνται για τις αναγκαίες επισκευές προς αποκατάσταση των φθορών που επήλθαν από την πάροδο του χρόνου και από την λειτουργία του, για να διατηρηθεί σε καλή κατάσταση για την εκπλήρωση του προορισμού του, ως οικονομικής μονάδας αλλά και για να μη αποφευχθεί η μείωση της αξίας του.

Συνεπώς είναι προνομιούχος κάθε δαπάνη που έγινε για τον ανωτέρω σκοπό από τον κατάπλου του πλοίου στον τελευταίο λιμένα, δηλαδή σ' εκείνο στον οποίο κατέπλευσε το πλοίο και από τον οποίο παρεμποδίσθηκε να αποπλεύσει, λόγω κατασχέσεώς του, χωρίς να είναι απαραίτητο οι δαπάνες αυτές να έχουν γίνει οπωσδήποτε μετά την κατάσχεση.

Στην προκειμένη περίπτωση το Εφετείο δέχθηκε, ότι η επίδικη αξίωση της αναιρεσίβλητης εταιρίας, που αυτή προέβαλε με την από 28.4.1986 αναγγελία της, προκειμένου να καταταχθεί ως προνομιούχος δανείστρια στον συντασσόμενο από τον υπάλληλο του πλειστηριασμού σχετικό πίνακα αναγγελθέντων δανειστών προς διανομή του πλειστηριασματος που προήλθε από την αναγκαστική εκποίηση του αναφερόμενου στην αναγγελία πλοίου της οφειλέτριας και καθ' ής η εκτέλεση αλλοδαπής εταιρίας με την επωνυμία "T.C.N." περιλαμβάνει οφειλόμενες αμοιβές συνολικού ποσού 2.461.209 δρχ. (με τους νόμιμους τόκους υπερημερίας) για διάφορες εργασίες επί του εν λό-



γω πλοίου Α.Ρ. οι οποίες έγιναν από την αναιρεσίβλητη κατόπιν ειδικής συμφωνίας με την καθ'ής η εκτέλεση ιδιοκτητήρια του πλοίου στο Πέραμα-Πειραιά, όπου είχε καταπλεύσει το πλοίο και παρέμεινε ακινητοποιημένο, κατά το από 14.11.1984 έως 4.12.1984 χρονικό διάστημα και όπου στην συνέχεια κατασχέθηκε αναγκαστικώς με επίσημη της αναιρεσείουσας, ως ενυπόθηκης δανείστριας.

Ειδικότερα οι εργασίες αυτές συνίστανται σε επισκευές βλαβών διαφόρων εξαρτημάτων του πλοίου όπως 1) επισκευή εργάτου αγκυρών 2) επισκευή αριστερής ηλεκτρομηχανής 3) ελασματικές εργασίες 4) αποκατάσταση βλαβών στα στόμια πωμάτων MAG Gregor's 5) επισκευή άξονα περιστροφικής μπασκέτας προωρίας δεξιάς μπίζας 6) επισκευή άξονα περιστροφής μπασκέτας αριστερής πρυμναίας μπίζας 7) τοποθέτηση ηλεκτροσυγκόλλησης από έλασμα αναθεμάτων πάνω στα πώματα MAG George's 8) επισκευή του σωληνοφυγικού δικτύου 9) μεταφορά των προς επισκευή εξαρτημάτων από προβλήτα και εργοστάδιο στο πλοίο 10) επισκευή ζεύγους σιαγώνων αριστερού φρένου εργάτου, εργάτου αγκύρας. Φ. 1200 mm/mm 11) επισκευή τριών στροφείων περιστροφικών αντλιών 12) επισκευή κλίμακος του πλοίου.

Περαιτέρω το Εφετείο έκρινε ότι οι συμφωνηθείσες για τις ανωτέρω εργασίες αμοιβές συνιστούν έξοδα συντηρήσεως του πλοίου και είναι έτσι η σχετική απαίτηση προνομίουχος, αδιαφόρως του ότι οι εργασίες αυτές έγιναν πριν από την κατάσχεση του πλοίου, με αποτέλεσμα να γίνει δεκτή η ένδικη ανακοπή, κατά του οικείου πίνακα κατατάξεως δανειστών, στον οποίο η ανωτέρω απαίτηση δεν είχε καταταχθεί και να μεταρρυθμισθεί αναλόγως ο πίνακας αυτός εις βάρος της ενυπόθηκης απαίτησης της αναιρεσείουσας.

Με το να αποφανθεί έτσι το Εφετείο δεν παραβίασε τις αναφερόμενες στην αρχή διατάξεις και ειδικότερα ορθώς υπήγαγε την ανωτέρω απαίτηση στην περιεχόμενη στις διατάξεις αυτές νομική έννοια των "έξοδων συντηρήσεως" γι αυτό και πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο τέταρτος λόγος αναιρέσεως από το άρθρ. 1 Κ.Πολ.Δ με τον οποίο η αναιρεσείουσα υποστηρίζει τα αντίθετα.

Επειδή, όπως προκύπτει από το άρθρ. 972 1 εδ. β Κ.Πολ.Δ.) το έγγραφο της αναγγελίας των δανειστών στην διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης πρέπει, εκτός άλλων στοιχείων, να περιέχει περιγραφή της απαιτήσεως του αναγγελλόμενου δανειστή. Εν όψει του ότι η αναγγελία αποτελεί

την πρώτη επιθετική πράξη της κατατάξεως και το αρχικό δικόγραφο με το οποίο εισάγεται στη διαδικασία της αναγκαστικής εκτελέσεως και ειδικότερα της κατατάξεως η απαίτηση του αναγγελλόμενου δανειστή προς έλεγχο και κατάταξη στον σχετικό πίνακα, πρέπει ο προσδιορισμός των στοιχείων της απαιτήσεως στην αναγγελία να είναι τέτοιος, ώστε να παρέχει την ευχέρεια του ελέγχου τόσο στον υπάλληλο του πλειστηριασμού, προκειμένου αυτός να προβεί στην σύγκριση και κατάταξη, όσο και στους υπόλοιπους δανειστές και τον καθ' ου η εκτέλεση, προκειμένου αυτοί να προβούν στις αντιρρήσεις των με την άσκηση σχετικής ανακοπής.

Τα θεμελιούνται το προνόμιο πραγματικά περιστατικά δεν είναι απαραίτητο να αναφέρονται όταν αυτά συμπίπτουν με εκείνα που θεμελιώνουν την απαίτηση.

Εν προκειμένω το Εφετείο έκρινε ότι το σχετικό δικόγραφο της αναγγελίας της εν λόγω απαιτήσεως της αναιρεσίβλητης, είναι επαρκώς ορισμένο, έχοντας ως περιεχόμενο κατά λέξη ότι "η αναιρεσίβλητη έχει απαίτηση κατά της καθ'ής η εκτέλεση από εργολαβική αμοιβή της για γενόμενες επί του εκπλειστηριασθένος πλοίου επισκευές από τον κατάπλου αυτού στο τελευταίο λιμάνι (εν Ελλάδι - Πέραμα - Κυνοσοῦρα Πειραιώς), δια των οποίων επισκευών του κατέστη δυνατή η μέχρι της αναγγελίας συντήρηση και διατήρησή του και ότι η απαίτηση της αυτή, για την οποία εκδόθηκαν τα υπ' αριθ. 86/85 και 213/85 τιμολόγια της, ανέρχεται σε δρχ. 1.799.403, πλέον τόκων από δρχ. 662.279 από τις 4.12.84 που παραδόθηκε το έργο και έγινε απαιτητή κατ' άρθρ. 111 ΕΝΑΚ".

Η κρίση αυτή του Εφετείου για επαρκή περιγραφή της απαιτήσεως της αναιρεσίβλητης στο σχετικό δικόγραφο είναι ορθή, καλύπτει δηλαδή την επιταγή του άρθρ. 952 περ. 1 εδ. β' Κ.Πολ.Δ., γι' αυτό και πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος και ο πέμπτος λόγος αναιρέσεως από το άρθρ. αριθμ. 14 Κ.Πολ.Δ. με τον οποίο η αναιρεσείουσα υποστηρίζει τα αντίθετα.

Επειδή περαιτέρω ορθώς με την προσβαλλόμενη απόφαση κρίθηκε ότι κατά την αληθή έννοια της διατάξεως του άρθρ. 205 περ. α' ΚΙΝΔ, η αναφερόμενη σ' αυτή απαίτηση από έξοδα συντηρήσεως του πλοίου είναι προνομίουχος επί του πλοίου όχι μόνο κατά το κύριο κεφάλαιο, αλλά και ως προς τους τόκους υπερημερίας λόγω του παρεπόμενου χαρακτήρα των και του αδιαιρέτου του προνομίου. Αντίθετη εκδοχή δεν μπορεί να συναχθεί από τις διατάξεις του Α. Κώδικα που



ρυθμίζουν την εξασφάλιση απαιτήσεων με την παραχώρηση δικαιώματος εγγραφής υποθήκης, το οποίο είναι διάφορο ως προς την φύση του με το καθιερωμένο με την ανωτέρω διάταξη ναυτικό προνόμιο και δεν είναι επιτρεπτή ανάλογη εφαρμογή. Επομένως, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο έκτος λόγος αναιρέσεως από το άρθρ. 559 αριθ. 1 Κ.Πολ.Δ., με τον οποίο προσάπτεται μομφή στην προβαλλόμενη απόφαση για την προνομιακή κατάταξη της αναιρεσίβλητης και ως προς το παρεπόμενο κεφάλαιο των τόκων της ανωτέρω απαιτήσεώς της.

Επειδή το Εφετείο δέχθηκε, όπως προαναφέρθηκε, κατά ένα μέρος την από 16.9.1986 ένδικη ανακοπή της αναιρεσίβλητης κατά του υπ' αριθ. 117215/ πίνακα κατατάξεως δανειστού του συμβολαιογράφου Πειραιά Μ.Α. επί του πλειστηριάσματος που προήλθε από την αναγκαστική εκποίηση του εν λόγω πλοίου, αφού προηγουμένως έκρινε, ότι προβαλλόμενη με την ανακοπή αυτή ως άνω απαίτηση της αναιρεσίβλητης εταιρίας, από εργολαβικό αντάλλαγμα για ενεργηθείσες επί του πλοίου επισκευές κατά το έτος 1984, της οποίας ζητήθηκε η προνομιακή κατάταξη έναντι ισόποσου μέρους της ενυπόθηκης απαίτησης της αναιρεσείουσας, με την επίδοση της σχετικής αναγγελίας (28.4.1986), δεν είχε υποπέσει στην ετήσια παραγραφή του άρθρου 289 περ. 3 ΚΙΝΔ, όπως προέτινε η αναιρεσίβλητη, δεδομένου ότι η παραγραφή αυτή, που είχε ως αφετηρία την 1.1.1985 (άρθρ. 291 ΚΙΝΔ) είχε διακοπεί στις 28.9.85, όπως αντέταξε η αναιρεσίβλητη, με την αναγνώριση του χρέους από την οφειλέτρια εταιρία (άρθρ. 260 Α.Κ.).

Όπως προκύπτει από τις οικείες προτάσεις, που κατέθεσε η αναιρεσίβλητη ενώπιον του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου, αυτή προς απόκρουση της ενστάσεως της αναιρεσείουσας για παραγραφή της αξιώσεώς της, προέβαλε τον ισχυρισμό, ότι η οφειλέτρια "έχει ομολογήσει" την απαίτησή της, τον οποίο, μετά την απόρριψη αυτού ως αορίστου και μη δυναμένου να θεμελιώσει διακοπή της παραγραφής, λόγω αναγνώρισης του χρέους, επανέφερε ενώπιον του Εφετείου βελτιωμένο ήτοι με την κατά λέξη προσθήκη ότι "κατά τα διαρρεύσαντα έτη 1985-1986 η πλοιοκτητρια δια των εκπροσώπων της αναγνώρισε ποικιλοτρόπως την οφειλή της και προφορικά και γραπτώς δια

της υπογραφής των ήρνιασμών επισκευής, της παραδοχής της οφειλής δι' ανταλλαγέντων τέλεξ κλπ."

Είναι φανερό ότι η ανωτέρω αντένσταση, όπως προτάθηκε στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο, είναι εντελώς αόριστη, ήτοι δεν πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 262 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ., αφού δεν προσδιορίζεται, πως (ρητώς ή σιωπηρώς), πότε και υπό ποίες συνθήκες έγινε η επικαλούμενη "ομολογία" (αναγνώριση), ενώ κατά το μέρος, κατά το οποίο για πρώτη φορά προβάλλεται βελτιωμένη ενώπιον του Εφετείου, είναι απαράδεκτη σύμφωνα με το άρθρο 527 Κ.Πολ.Δ., κατά το οποίο είναι απαράδεκτη στην κατ' έφεση δίκη η προβολή πραγματικών ισχυρισμών που δεν προτάθηκαν πρωτοδίκως, εκτός αν συντρέχουν οι αναφερόμενοι στο άρθρο αυτό καθώς και στο άρθρο 269 Κ.Πολ.Δ., εξαιρετικοί λόγοι, μεταξύ των οποίων και όταν δέχεται το Εφετείο, ότι ο ισχυρισμός δεν προβλήθηκε εγκαίρως από δικαιολογημένη αιτία ή και ανεξαρτήτως αυτού, όταν αποδεικνύεται εγγράφως ή με δικαστική ομολογία.

Επομένως το Εφετείο με το να μη απορρίψει τον ανωτέρω ισχυρισμό (αντένσταση) της αναιρεσίβλητης, κατά ένα μέρος, ως αόριστο και κατά ένα μέρος, ως απαράδεκτο, αφού δεν συνέτρεψε κάποιος εξαιρετικός λόγος για την βραδεία πρότασή του και χωρίς προηγουμένως να γίνει δεκτό ότι η βραδεία προβολή του είναι δικαιολογημένη, έσφαλε, όπως βάσιμα υποστηρίζει η αναιρεσίβλητη με τον πρώτο λόγο αναιρέσεως από το άρθρο. 5559 αριθ. 14 Κ.Πολ.Δ., ο οποίος στην περίπτωση αυτή καθιερύεται.

Επομένως, κατά παραδοχή του λόγου αυτού, πρέπει να αναιρεθεί η προβαλλόμενη απόφαση και να παραπεμφθεί η υπόθεση για περαιτέρω εκδίκαση στο ίδιο δικαστήριο, του οποίου είναι εφικτή η σύνθεση από άλλους δικαστές, σύμφωνα με το άρθρο 580 παρ. 3 Κ.Πολ.Δ. όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρ. 31 παρ. 1 του ν. 2172/93. Η αναιρεσίβλητη, ως ηττώμενη διάδικος, πρέπει να καταδικασθεί στην δικαστική δαπάνη της αναιρεσείουσας, για τον καθορισμό της οποίας ληφθεί υπ' όψει ότι ο πληρεξούσιος δικηγόρος της αναιρεσείουσας δεν κατέθεσε έγγραφες προτάσεις, όπως στο διατακτικό.

**ΝΙΚΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ**



Ενας φίλος που έφυγε νωρίς...

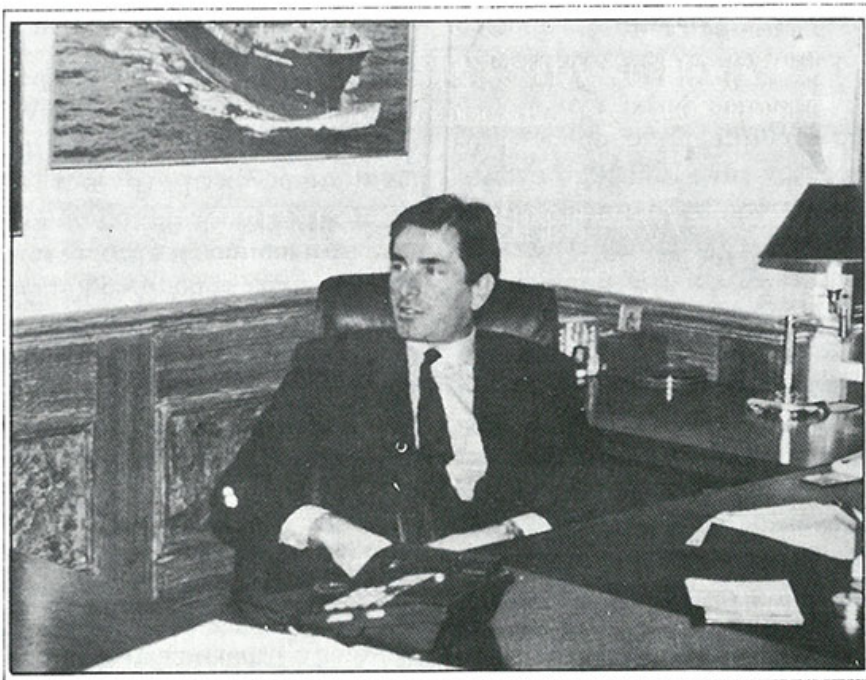
## Αποχαιρετισμός στον Δημήτριο Κ. Μανιό

Κατάπληξη και άφατη οδύνη μας διακατέχει όλους μας ισταμένους μπροστά στη σορό σου, αγαπημένε φίλε Δημήτρη.

Η απρόσμενη κοίμησή σου είναι πολύ δύσκολο να συνειδητοποιηθεί ως γεγονός. Μοιάζει μάλλον με κακό, εφιαλτικό όνειρο.

Πραγματικά, η μέχρι τελευταίας πνοής έντονη συμμετοχή σου στα επιχειρηματικά δρώμενα, στους σχεδιασμούς με τον αγαπημένο σου αδελφό Βασίλη και τους συνεργάτες σου νέων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών ή της επεκτάσεως των υφισταμένων (το πριν λίγες μέρες "κλείσιμο" δύο πλοίων μαρτυρεί του λόγου το αληθές) ενώ εσύ (μόνο εσύ) εγνώριζες καλά την βαρύτητα της ασθένειάς σου, που δεν σου άφηνε οποιαδήποτε περιθώρια ελπίδας, μαρτυρεί, πέρα από κάθε αμφιβολία, πρώτ' απ' όλα, την μοναδική, σχεδόν ασύλληπτη γενναιότητά σου με την οποία αντιμετώπιζες μόνος, στον ανθό της ηλικίας σου, το επικείμενο τέλος, αλλά και την σιγουριά ότι το οικοδόμημα των επιχειρήσεων που εθεμελίωσες βρίσκεται σε καλά χέρια και η προοπτική της συνεχείας των και μετά από σένα δεδομένη. Τούτο γιατί για σένα υπήρξε πάντα κοντά σου, ο Βασίλης, ο πιστός σου αδελφός και το στήριγμά σου, με την σκέψη και την δράση του, στις παράτολμες πρωτοβουλίες σου για την δημιουργία και εξέλιξη, με βήματα σταθερά και σίγουρα χάρις στην εξαιρετική επιχειρηματική όσφρησή σου, του θαυμάσιου επιχειρηματικού έργου που σε τόσο βραχύ χρόνο επραγματοποίησες.

Ηρθες στο γραφείο μας το 1976, σε ηλικία μόλις 26 ετών, όταν, τότε, δημιούργησες την πρώτη



σου εταιρία, την Petroman που υπήρξε από κάθε άποψη μια λαμπρή επιχειρηματική επιτυχία.

Αποφάσισες να μπεις στην πλοιοκτησία έχοντας δίπλα σου τον θαλασσινό αδελφό σου Βασίλη, όταν η ελληνική (και η παγκόσμια) ναυτιλία είχε περιαχθεί σε πλήρη καθίζηση και ενώ επικρατούσες γύρω μας οκο-

τάδι βαθύτατο και οι προοπτικές ήταν εντελώς απαισιόδοξες.

Ετσι αγόρασες το πρώτο πλοίο το 1985 και την αγορά του ακολούθησαν πολλές άλλες. Δεν συμμεριζόσουν την λογική των απαισιοδόξων της ναυτιλίας. Εχοντας καθαρό μυαλό και μαθηματική λογική - οι νομικές σπουδές σου στο Πανεπιστήμιο σε συνδυασμό με την ιδιοφυΐα και ασυνήθιτη επιχειρηματική όσφρηση λειτούργησαν συμπληρωματικά η μία με την άλλη - έκανες ανάλυση των δεδομένων της αγοράς που σε έφερναν στην προνομιακή θέση να έχεις ξεκάθαρη θέαση των μελλοντικών εξελίξεων. Αυτές οι σπάνιες αρετές, αυτά τα δώρα και таланτα που σου δόθηκαν από τον Θεό και αναπτύχθηκαν με τον αδιάκοπο προσωπικό σου μόχθο, σε συνδυασμό με την ικανότητα της αναλήψεως κινδύνων, σε οδήγησαν σε παράτολμες αποφάσεις που εν συνεχεία χαρακτηρίστηκαν εύλογα ως έξοχες και θαυμαστές.

Η επιχειρηματική σου ιδιοφυΐα, Δημήτρη, αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι επιχειρηματικές επιλογές σου εκ των υστέρων, εκρίνοντο σοφές, ως απλή άσκηση της λογικής αναλύσεως. Ήταν, ασφαλώς, και αυτό - κατ' εξοχήν αυτό. Αλλά συν-



δυναζόταν και με κάτι άλλο: Την έμπνευση. Αυτήν που αποτελεί την προϋπόθεση της δημιουργίας. Και την σύνεση. Αυτήν που αποτελεί όρο για την αποφυγή επικινδύνων λαθών.

Υπήρξες πραγματικά αυτοδημιούργητος και μέσα σε μια δεκαετία από την έναρξη της επιχειρηματικής σου δράσεως επραγματοποίησες μοναδικό έργο που προκάλεσε τον θαυμασμό όλων όσοι καλόπιστα παρακολουθούσαν την εξέλιξή σου.

Στάθηκες τυχερός στην ζωή σου (ας μη λησμονούμε ότι για την επιτυχία "και τύχης δέισθαι λαμπράς"), αλλά και άτυχος, γιατί ο πόνος - ο μοναδικός αυτός παιδαγωγός προς την σοφία και την αρετή - σε χτύπησε βαριά όπως και όλους τους δικούς σου, ιδία με την πρόωγη κοίμηση πριν 74 μέρες της δεκατετράχρονης ανεψιάς σου Βίκης, που σου στοίχισε βαρύτητα και επιτάχυνε τα βήματά σου προς το μοιραίο τέλος.

Εχοντας την βεβαιότητα του επικειμένου τέλους απεφάσισες με απίστευτη γενναιότητα να το αντιμετωπίσεις μόνος με σύντροφό σου την ελπίδα σου στον Θεό.

Ως άνθρωπος στάθηκες σωστός και πιστός με τους συνεργάτες σου και καθαρός και δίκαιος με όσους κατά καιρούς είχαν την αγαθή τύχη να συ-

νεταιρισθούν μαζί σου - γι' αυτό και αγαπήθηκες πολύ.

Η δημιουργική παρουσία σου στην ζωή, αλλά και ο τρόπος με τον οποίο αντιμετώπισες τον θάνατο, αποτελούν υποδείγματα ζωής. Παράλληλα, το αδόκητο τέλος σου στον κολοφώνα της δημιουργικής δράσεώς σου και της επιτυχίας σου υπογραμμίζει με τρόπο τραγικό την αβεβαιότητα των εγκοσμίων πραγμάτων και υπομιννήσει σ' όλους μας το χρέος της εγρήγορσης και τον βαρύ λόγο του Μάρκου Αυρηλίου, του φιλοσόφου Ρωμαίου Αυτοκράτορα, για την ανάγκη να ζούμε την κάθε μέρα μας ως την τελευταία της ζωής μας γιατί μόνο έτσι θα έχουμε τέλειο ήθος: "Τούτ' έχει η τελειότης του ήθους το πάσαν ημέραν ως τελευταίαν διεξάγειν".

Οι συνεργάτες μου και εγώ ευγνωμονούμε τον Θεό γιατί μας έδωσε την ευκαιρία να συνδεθούμε, όχι μόνο επαγγελματικά αλλά και φιλικά με σένα, Δημήτρη, και να γνωρίσουμε από κοντά τις σποδαίες αρετές σου και τον ωραίο χαρακτήρα σου.

Ο Θεός να αναπαύσει την ψυχή σου εν Χώρα Ζώντων, και να δώσει παρηγορίαν στην σεβαστή και πονεμένη Μητέρα σου και τις οικογένειες των αδελφών σου.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ

## ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟ ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΕ.ΠΑ.Σ.

### «Σχεδιασμός Σταδιοδρομίας στη Ναυτιλία και παρεμφερείς επιχειρήσεις

Το βιβλίο αυτό αποτελεί μία καινοτομική έκδοση για τα δεδομένα της Ελληνικής βιβλιογραφίας αφού θέτει τα θεμέλια για τη συνεργασία της θεωρίας και της πράξης (εκπαιδευτικά ιδρύματα και ανακοινώσεις επιχειρήσεων), της γνώσης και της ενημέρωσης (θεωρητικά κεφάλαια και κατάλογοι χρήσιμων πληροφοριών), της συμβούλευσης και της σεμιναριακής επιμόρφωσης εξ αποστάσεως.

Κάθε κεφάλαιο αποτελεί ένα χρήσιμο σύμβουλο πληροφοριών τόσο για τους νέους που δεν έχουν αποφασίσει ποιο κλάδο σπουδών και επαγγελματικής σταδιοδρομίας μπορούν να ακολουθήσουν, όσο και για τα ήδη σταδιοδρομημένα στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που θέλουν να έχουν ανά πάσα στιγμή κάθε πληροφορία στα μελλοντικά και ενεργά μέλη τους.

Οι κύριοι άξονες συγγραφής του βιβλίου είναι:

*Δυναμικότητα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας - Θεωρίες και Επιδράσεις επιλογής επαγγέλματος - Δοκιμασίες ανίχνευσης δεξιοτήτων - Βαθμίδες και Κλάδοι Εκπαίδευσης - Δυνατότητες Οικονομικών Ενισχύσεων - Στελέχη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων - Τεχνικές Εύρεσης Εργασίας - Επιχειρήσεις Ναυτιλιακού Τομέα στον Πειραιά.*

Αποκλειστική διάθεση και διανομή:

**INTERNATIONAL CONSULTING A.E.**

Τηλ. 9248534, φάξ: 9248695



# Παγκόσμιο Ρεπορτάζ

## ΑΜΕΡΙΚΗ

\* **Νέος** οικονομικός διευθυντής της ναυτιλιακής εταιρίας Crowley Maritime Corp. ανέλαβε ο σαράντετράχρονος Ρίτσαρντ Οστερ, ο οποίος διατηρεί ταυτόχρονα και τη θέση του αντιπροέδρου της εταιρίας.

Πριν αναλάβει την θέση αυτή υπηρέτησε επί 12 χρόνια σε διάφορα πόστα της εταιρίας, αλλά και σε θυγατρικές εταιρίες του Ομίλου.

\* **Η Αμερικανική** ναυτιλιακή μεταφορική εταιρία American President Lines, σχεδιάζει μέχρι το τέλος του μήνα να έχει μεταφέρει ένα σημαντικό μέρος των ιστορικών της αρχείων, στο οποίο περιλαμβάνονται και φωτογραφίες, στο Εθνικό Ναυτικό Πάρκο των ΗΠΑ, το οποίο βρίσκεται στο Σαν Φραντζίσκο.

Επίσης στελέχη της εταιρίας, όπως έγινε γνωστό, πρόκειται να επιδώσουν επιταγή ύψους 20.000 δολλαρίων ως δωρεά στην Εθνική Ένωση Ναυτιλιακών Μουσείων.

\* **Συνολικό** ποσό ύψους 100 εκατομμυρίων δολλαρίων πρόκειται να επενδυθεί στη ναυπηγική βιομηχανία Bath Iron προκειμένου να αλλάξει η χρήση της και να μετατραπεί από στρατιωτικό σε εμπορικό ναυπηγείο.

Όπως έγινε γνωστό ενδιαφέρον για την απόκτηση του ναυπηγείου έχει εκδηλώσει ο κατασκευαστικός οίκος General Dynamics, ο οποίος και διατηρεί τις επιφυλάξεις του για το αν πρέπει να αλλάξει η χρήση των ναυπηγείων, εκτιμώντας ότι οι ανάγκες του αμερικανικού πολεμικού ναυτικού απαιτούν να συνεχίσει την λειτουργία του υπό την παρούσα μορφή.

\* **Εξελίξεις** σημειώνονται στο θέμα της διαφωνίας που είχε προ-

κύψει μεταξύ των ΗΠΑ και του Καναδά για την κατασκευή νέων μονάδων υποδοχής πλοίων στο θαλάσσιο διάδρομο του Αγίου Λαυρέντιου.

Μόλις πρόσφατα, το Κοινοβούλιο του Καναδά αποφάσισε πως πρέπει να πραγματοποιηθούν διαπραγματεύσεις για το θέμα αυτό μεταξύ των άμεσα εμπλεκόμενων πλευρών προς επίλυση του θέματος προς όφελος και των δύο.

Η αμερικανική πλευρά υποδέχθηκε με ικανοποίηση την απόφαση αυτή και όπως έγινε γνωστό υπάρχουν ήδη εταιρίες και των δύο χωρών, που μελετούν από κοινού την κατασκευή αυτών των σταθμών.

\* **Η ναυτιλιακή** μεταφορική εταιρία Orient Overseas Container Lines ανακοίνωσε πως σκοπεύει να χρησιμοποιήσει περί των 1.000 κοντέινερ των 40 ποδών με ατμοσφαιρική πίεση, στην Καλιφόρνια εν όψη της θερινής περιόδου.

Στελέχη της εταιρίας επισημαίνουν ότι τα κοντέινερ αυτά θα δώσουν την δυνατότητα στους διαμεταφορείς να μεταφέρουν διάφορων ειδών προϊόντα χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα κατά τους θερινούς μήνες.

Τα κοντέινερ ατμοσφαιρικής πίεσης, εκτιμάται ότι προσφέρουν περισσότερες ευκολίες στους διαμεταφορείς, ειδικά όταν πρόκειται για μεταφορές νωπών προϊόντων.

\* **Το κρουαζιερόπλοιο** Majesty of the Seas περισυνέλεξε και παρέδωσε στην Αμερικανική Ακτοφυλακή 13 Κουβάνους πρόσφυγες βόρεια της θάλασσας της Κούβας, κάνοντας με τον τρόπο αυτό πράξη τη νέα πολιτική των Ηνωμένων Πολιτειών για τους πρόσφυγες που προέρχονται από την εν λόγω χώρα.

Η κυβέρνηση Κλίντον, όπως είναι γνωστό, μετέβαλλε την πολιτική που ακολουθούσε στο θέμα

των προσφύγων από την Κούβα τα τελευταία 30 χρόνια.

\* **Την επανεξέταση** των ναυπηγικών σχεδίων των μπάλκ κάρριερς προωθεί ο Αμερικανικός Νηογνώμονας, ο οποίος σε ανοικτή πρόσκλησή του προς τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα επισημαίνει ότι τα ατυχήματα των πλοίων της κατηγορίας αυτής συνεχίζονται με αμείωτο ρυθμό κάτι που έχει προκαλέσει τα διεθνή ναυτιλιακά όργανα, τα οποία προσπαθούν να εντοπίσουν τα αίτια των ατυχημάτων αυτών.

Όμως ο Αμερικανικός Νηογνώμονας προχωρά ακόμη πιο μακριά και προτείνει την κατασκευή πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων με διπλούς πυθμένες. Μία πρόταση η οποία σίγουρα θα συζητηθεί.

Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι τις προτάσεις του αυτές ο εν λόγω νηογνώμονας τις έχει κοινοποιήσει και στην Επιτροπή Ασφάλειας Ναυσιπλοίας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

## ΑΣΙΑ

\* **Η Ένωση Εφοπλιστών** της Νορβηγίας αποφάσισε να δαπανήσει το ποσό του ενός εκατομμυρίου Νορβηγικών Κορωνών (160.000 δολάρια ΗΠΑ) για να κτίσει από την αρχή την εκκλησία των ναυτικών στο Κόμπε της Ιαπωνίας, η οποία είχε καταστραφεί ολοσχερώς κατά τη διάρκεια των πρόσφατων σεισμών που έπληξαν την ιαπωνική πόλη.

\* **Η Κυβέρνηση** του Χόγκ Κόγκ ενέκρινε σχέδιο για την αλλαγή χρήσης 460 εκταρίων με σκοπό την κατασκευή δύο νέων σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και με πρόθεση να προχωρήσει το έργο αυτό το ταχύτερο δυνατό.



Αυτοί οι σταθμοί κοντέινερ που θα ονομαστούν CT 10 και 11 βρίσκονται δυτικά από την πόλη που ονομάζεται Βικτώρια Χάρμπορ και βρίσκεται στη νήσο Λαντάου.

Όπως έγινε γνωστό, πρόθεση της Κυβέρνησης του Χόγκ Κόγκ είναι να δημιουργήσει όσους περισσότερους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων μπορεί.

**\* Αύξηση** της τάξεως του 15% σημείωσε η κίνηση των εμπορικών πλοίων που διήλθαν από τα λιμάνια του Χόγκ Κόγκ το τελευταίο τετράμηνο του 1994, έναντι της αντίστοιχης κίνησης που είχε σημειωθεί την ίδια περίοδο του περασμένου έτους.

Συγκεκριμένα 9.587 εμπορικά πλοία συνολικής χωρητικότητας 41,7 εκατομ. κόρων διήλθαν από τα λιμάνια του Χόγκ Κόγκ σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 9% σε σύγκριση με τον αντίστοιχο αριθμό πλοίων που είχε διέλθει ένα έτος νωρίτερα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η πλειονότητα των φορτίων που διακινήθηκαν από το Χόγκ Κόγκ προορίζονταν ή είχαν προορισμό τη Σιγκαπούρη και την Ιαπωνία.

**\* Ένας από τα** σημαντικότερους ναυτικούς πράκτορες των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής πρόκειται πολύ σύντομα να ανοίξει υποκατάστημά του στην Κίνα, στο πλαίσιο συμφωνίας με επιτεύχθηκε

με κινεζικά συμφέροντα για την δημιουργία μικτής εταιρίας.

Πρόκειται για το πρακτορείο Bill Black Agency Group το οποίο από κοινού με την εταιρία ναυλώσεων Rolmax Ltd. της Σαγκάης δημιουργούν μικτή εταιρία με την επωνυμία BBA China - Rolmax.

Η αμερικανική εταιρία που σε λίγο καιρό θα γιορτάσει τα 20 χρόνια λειτουργίας της διαθέτει ήδη υποκαταστήματα στις Φιλιππίνες και τη Σιγκαπούρη.

## ΕΥΡΩΠΗ

**\* Η σουηδική** ναυτιλιακή εταιρία Stena Line AB ανακοίνωσε ότι η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 15% τον Απρίλιο, έναντι του Μαρτίου εξαιτίας των διακοπών του Πάσχα.

Από τις αρχές του νέου έτους η εν λόγω εταιρία είχε διαπιστώσει ότι υπήρχε κάμψη της επιβατικής κίνησης κατά 1%, δηλαδή μείωση της κίνησης κατά 3,7 εκατομ. επιβάτες.

Επίσης έγινε γνωστό ότι η κίνηση των οχημάτων στο τούνελ του Στενού της Μάγχης αυξήθηκε τον μήνα Απρίλιο, έναντι του περασμένου μήνα, κατά 33% δηλαδή κατά 96.735 οχήματα.

**\* Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας** της κυβέρνησης της Αγγλίας

ανακοίνωσε ότι μετά από έρευνες διαπίστωσε πως η ύπαρξη αξιωματικών στη γέφυρα του πλοίου κατά τη διάρκεια της νύκτας βοηθά σημαντικά στην ασφάλεια της ναυσιπλοίας.

Η έρευνα της Επιτροπής επικεντρώθηκε στην λειτουργία έξι πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

**\* Στο τέλος** του έτους 1994 ο υπό αγγλική σημαία εμπορικός στόλος αριθμούσε μόλις 678 εμπορικά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 13 εκατομ. τόννων d.w., σύμφωνα με τα στοιχεία του υπουργείου Μεταφορών της χώρας.

Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι από τα 678 αγγλικά εμπορικά πλοία άνω των 100 τόννων, τα 532 ήταν χωρητικότητας άνω των 500 τόννων d.w.

## ΑΦΡΙΚΗ

**\* Τα εμπορικά πλοία** που αναμένουν κατά την περίοδο αυτή στο Αλγέρι αυξήθηκαν από δέκα που ήταν τον περασμένο μήνα σε 40, παρά το γεγονός ότι η κυβέρνηση της χώρας δηλώνει ότι θα καταβάλει κάθε προσπάθεια για την επίλυση όλων των προβλημάτων που παρατηρούνται στο εμπόριο της χώρας με τα ξένα κράτη.

*International*

**T A G A R O P U L O S, S. A.**

(General Ship — Chandlers)  
at the PANAMA CANAL.

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16



# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

## Υπό την κυανόλευκο

Τον Απρίλιο υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

- "Στάρ Κάνοπους", μπάλκερ, πρ. "Nordsund" νηολογημένο στο Διεθνές Δανικό Νηολόγιο, 24.943 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1985, που ανήκει στην εταιρία "Canopus Shipping Limited" (Pegasus Maritime Enterprises Inc.).

- "Κοράντερ", μικτό, πρ. "Arapaho" υπό σημαία Χόγκ Κόγκ, 69.179 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Sea Harmony S.A." (κ. Παναγ. Βράδης).

- "Γουίλμινγκτον", δεξαμενόπλοιο, πρ. "Στάρ Γουίλμινγκτον" υπό σημαία Μπαχάμας, 49.754 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία "Marine Oil Trader Ltd." (κ. Δημ. Σερέτης).

- "Πελάμπερ", κοντεινερόπλοιο, πρ. "CGM St. Georges" νηολογημένο στο Διεθνές Νορβηγικό νηολόγιο, 11.138 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Pelamber Maritime Inc." (κ. Μιχ. Σαρλής).

- "Βόρειος Ηπειρος Ελλάς", μπάλκερ, που υπέστειλε την σημαία Μάλτας, 22.065 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία

"Aquaroots Shipping Company Limited" (κ. Γεώργ. Χαλικιάς).

- "Ιολκός Φλέιμ", μικτό, πρ. "Bulkstar" υπό κυπριακή σημαία, 79.279 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία "Naval Honour S.A." (κ. Δημ. Καρανάσης).

- "Ξιφίας", μπάλκερ, πρ. "Benignity" υπό σημαία Μάλτας, 14.126 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Mediterranean Union Shipping Corp." (Uniship Maritime Inc.).

- "ΣΖΜ Στ. Λωράν", κοντεινερόπλοιο, πρ. "CGM St. Laurent" νηολογημένο στο Διεθνές Νορβηγικό νηολόγιο, 11.138 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Peljasper Maritime Inc." (κ. Μιχ. Σαρλής).

- "Μαρία Σ.", φορτηγό, πρ. "Σίλβερ Εξπρές" υπό κυπριακή σημαία, 13.009 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία "Maraki Shipping and Trading S.A." (Ομίλος Εταιριών Ρούσσου).

## Τα συμβεβλημένα

Τον Μάρτιο 1995, υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων Ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

- "Σηφρέντ", με σημαία Μάλτας, 20.749 τον. γκρός, από

1.2.95, εκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης.

- "Φρίο Μπέργκεν", με σημαία Μάλτας, 6.150 τον. γκρός, από 1.2.95, εκπρόσωπος κ. Εμμ. Βαριάς.

- "Μαλβίνα", κυπριακό, 11.136 τον. γκρός, από 10.4.95, εκπρόσωπος κ. Ιάκ. Αλιφραγκής.

## Τα διαγραφέντα

Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα των συμβεβλημένων τα πλοία:

- "Άγιος Βλάσιος VI", κυπριακό, 17.355 τον. γκρός, από 10.3.95, λόγω πώλησης.

- "Μακεδονία Ελλάς", με σημαία Μάλτας, 23.588 τον. γκρός, από 9.3.95, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

• Στις 31.3.1995 τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ανέρχονταν σε 138, συνολικής χωρητικότητας 2.167.517 τον. γκρός.

## Η αύξηση των εισιτηρίων στην Ακτοπλοία

Σύμφωνα με απόφαση της Επιτροπής Τιμών και Εισοδημάτων, αυξάνονται από τη Δευτέρα 1η Μαΐου τα εισιτήρια των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων κατά 8%.

Αυτό σημαίνει ότι τα εισιτήρια της τρίτης θέσης θα αυξηθούν από 64 δραχμές μέχρι και 537 δραχμές.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι από τον Πειραιά για το Ηράκλειο μέχρι πρόσφατα το εισιτήριο είχε 4.485 δραχμές και θα φθάσει τις 5.022 δραχμές.

Για την Πάρο το εισιτήριο ήταν 2.952 δραχμές και θα διαμορφωθεί στις 3.151 δραχμές.

Για τη Μυτιλήνη από 4.483 δραχμές θα φθάσει 4.805 δραχμές και για τη Ροδο από 6.224 δραχμές θα φθάσει τις 6.670 δραχμές.



## Σεμινάριο για τις Ναυ- τασφάλειες

Τριήμερο σεμινάριο οργανώνει το European University της Ελβετίας στο ξενοδοχείο Ιντερκοντινένταλ τον Μάιο, με θέμα τις ασφάλειες στη ναυτιλία.

Το σεμινάριο αυτό προσδιορίζει ιστορικά τις ναυτασφάλειες μέσα από το νομικό πλαίσιο τους, θέλει να πληροφορήσει τους συμμετέχοντες για το τι είναι ασφάλεια, πως λειτουργεί και ποια είναι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του ασφαλισμένου στη ναυτασφάλιση.

Συντονιστής και κύριος ομιλητής του σεμιναρίου θα είναι ο κ. Νικόλαος Αποστολόπουλος. Άλλοι ομιλητές θα είναι η κ. Άννα Διολέτου και η κ. Ιωάννα Βήτα.

## Νέο σύστημα κρατή- σεων από την DANE

Με την έκδοση κάρτας επιβίβασης (boarding pass) για τους επιβάτες όλων των δρομολογίων της, η ΔΑΝΕ Sea Line προχώρησε σε μία καινοτομία για τα ελληνικά δεδομένα, η οποία κατέστη δυνατή μετά την πλήρη μηχανογράφηση του συστήματος κρατήσεων θέσεων. Με το σύστημα αυτό όλα τα πρακτορεία της εταιρίας είναι συνδεδεμένα on line και εκδίδουν εισιτήρια για οποιοδήποτε δρομολόγιο, με εξασφαλισμένες τις θέσεις των επιβατών τόσο για τη μετάβαση όσο και για την επιστροφή.

Η κάρτα επιβίβασης ήδη χορηγείται σε όλα τα λιμάνια που προσεγγίζουν τα πλοία της ΔΑΝΕ από ειδικούς θαλάμους έξω από τα πλοία. Οι θάλαμοι είναι εφοδιασμένοι με ηλεκτρονικούς υπολογιστές, συνδεδεμένους (ασύρματα ή ενσύρματα) με το κεντρικό σύστημα κρατήσεων θέσεων και εκδόσεως εισιτηρίων. Το σύστημα αυτό εφαρμόζεται για τον καλύτερο έλεγχο του αριθμού των επιβαζομένων επιβατών, την αποφυγή δι-

## Ο Ελληνο-Ουκρανικός Σύνδεσμος διοργανώνει εκδηλώσεις μαζί με τον Δήμο Οδησσού



Ο Ελληνο-Ουκρανικός Σύνδεσμος μαζί με τον Δήμο Οδησσού διοργάνωσε -- όπως κάθε χρόνο -- τριήμερες εκδηλώσεις (24-26.4.95) επί τη ευκαιρία του εορτασμού της 25ης Μαρτίου στην πόλη της Οδησσού. Η Ελληνική Αποστολή αποτελείτο από 160 άτομα του Κοινοβουλίου, της Εκκλησίας, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης του Τύπου και του Επιχειρηματικού κόσμου.

Ως γνωστόν, στη πόλη αυτή της Μαύρης Θάλασσας ιδρύθηκε και ανέπτυξε την δραστηριότητά της η Φιλική Εταιρία. Κατόπιν πρωτοβουλίας του κ. Ιωάννη Πολυχρονόπουλου, προέδρου τότε, του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά, αναστηλώθηκε το κτίριο-μουσείο της Φιλικής Εταιρίας όπου σήμερα στεγάζονται το Ίδρυμα Ελληνικού Πολιτισμού, το Μουσείο της Φιλικής Εταιρίας και ο Οργανισμός Προώθησης Εξαγωγών.

Οι εκδηλώσεις αυτές δεν έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα, αλλά έχουν σαν στόχο την σύσφιξη των οικονομικών και πολιτιστικών δεσμών των δύο

λαών, καθώς και την ανάπτυξη του Ελληνισμού στην περιοχή. Βασικό κομμάτι των εκδηλώσεων που πραγματοποιήθηκαν κάλυψαν οι επαφές επιχειρηματικού ενδιαφέροντος με επιχειρηματικούς κύκλους και τις Αρχές της πόλης.

Επίσης πραγματοποιήθηκε ξενάγηση στην πόλη, εορταστική εκδήλωση στο κτίριο της Φιλικής Εταιρίας, δοξολογία στον Ελληνικό Ναό της Αγίας Τριάδας, δεξιώσεις, ξενάγηση στους ναούς, τα μουσεία και το μοναστήρι της πόλης και τέλος, πανηγυρική εκδήλωση στην Όπερα της πόλης (μια από τις τρεις καλύτερες της Ευρώπης), κατά την διάρκεια της οποίας εκπρόσωπος του Πάπα και Πατριάρχη Αλεξάνδρειας και πάσης Αφρικής Παρθένιου Γ', παρέδωσε εκ μέρους του το παράσημο του Τιμίου Σταυρού του Αποστόλου και Ευαγγελιστού Μάρκου Α' τάξεως, στον κύριο Ιω. Πολυχρονόπουλο, πρόεδρο του Ελληνο-Ουκρανικού Συνδέσμου, παρουσία 1.000 και πλέον ατόμων.



πλοκρατήσεων ή πλασματικών κρατήσεων, την εγκυρότητα των κρατήσεων και των εισιτηρίων, καθώς και την εποπτεία των συνεργαζομένων με τη ΔΑ-ΝΕ υποπρακτορείων, ισχύει δε σε όλες τις γραμμές της εταιρίας, δηλ. Πειραιά - Δωδεκάνησα, Θεσσαλονίκη - Δωδεκάνησα και Πειραιά - Κύπρο.

Στην πρώτη φάση εφαρμογής του συστήματος και για την εξοικείωση των επιβατών με αυτό, η ΔΑΝΕ Sea Line αποφάσισε να χρησιμοποιούνται οι κάρτες επιβίβασης και ως λαχνοί, με βάση τους οποίους κάθε μήνα θα διενεργείται κλήρωση με βραβεία ταξίδια για το εξωτερικό (Παρίσι ή Λονδίνο), καθώς και εισιτήρια στα δρομολόγια εσωτερικού της εταιρίας. Οι κληρώσεις θα αφορούν τις κάρτες που θα εκδίδονται από την 1 Μαΐου και μετέπειτα.

### **Το Πρόγραμμα HELMERA - LIFE στην Πελοπόννησο**

Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος - HELMEPA συνεχίζει τις δραστηριότητες του Προγράμματος LIFE που εξελίσσεται σε 7 γεω-

γραφικές περιοχές και 70 ακτές της χώρας για τη διετία 1995-96 και που συνχρηματοδοτεί κατά 50%-50% με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τον Απρίλιο, την Κινητή Εκθεση της HELMEPA στην Κρήτη επισκέφθηκαν 2.600 άτομα (Έλληνες και ξένοι). 1.000 μαθητές σχολείων των Χανίων και Λασιθίου συνοδευόμενοι από το εκπαιδευτικό τους προσωπικό μεταφέρθηκαν από τη HELMEPA και ξεναγήθηκαν στην Εκθεση της στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής τους εκπαίδευσης. Ακόμη, έγιναν εθελοντικοί καθαρισμοί σε περίπου 20 ακτές της Κρήτης.

Μεταξύ 4 και 24 Μαΐου η Κινητή Εκθεση της HELMEPA θα παρουσιαστεί στη Πελοπόννησο ως εξής:

4 - 11 Μαΐου Βιοτεχνικό Πάρκο Καλαμάτας

15 - 22 Μαΐου Ξενοδοχείο Limira Bay, Νεάπολη

Περίπου 1.100 μαθητές με Λεωφορεία της HELMEPA θα περάσουν από τις Εκθέσεις ενώ ελπίζεται ότι οι τοπικές κοινωνίες θα βοηθήσουν εθελοντικά στους καθαρισμούς 21 ακτών των Νομών Μεσσηνίας και Λα-

κωνίας στις οποίες θα γίνει δειγματοληψία των νερών κολύμβησης.

Το Πρόγραμμα HELMEPA - LIFE περιλαμβάνει και δραστηριότητες ανακύκλωσης που η HELMEPA αναθέτει για εκπαιδευτικούς σκοπούς σε όσα σχολεία ενδιαφέρονται.

### **Το Πρόγραμμα HELMERA - LIFE στη Μακεδονία - Θράκη**

Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Περιβάλλοντος - HELMEPA συνεχίζει τις δραστηριότητες του προγράμματος HELMEPA - LIFE στη περιοχή Μακεδονίας - Θράκης με εθελοντικούς καθαρισμούς και αναλύσεις νερών κολύμβησης από την Πέμπτη 11 Μαΐου 1995 έως την Τρίτη 16 Μαΐου 1995 σε 13 ακτές Εβρου, Ροδόπης και Καβάλας.

Οι καθαρισμοί είναι εθελοντικοί και ήδη εξέφρασαν την επιθυμία για συμμετοχή Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης και εκπαιδευτικοί με μαθητές των σχολείων. Στελέχη της HELMEPA θα εφοδιάσουν με γάντια και σακούλες τους συμμετέχοντες καθώς και με Ειδικό Δελτίο Αναφοράς Καθαρισμού Ακτών προκειμένου να συλλεγούν στοιχεία για τη ποσότητα και σύνθεση των απορριμμάτων.

Η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής αυτών των ακτών θα αποτελέσει παράδειγμα προσωπικής συμμετοχής σ' ένα πρόβλημα που αφορά όλους όσους ζουν στον ίδιο και από τον ίδιο χώρο.

**Αύξηση κατά 4.730 εκ.  
δρχ. του μ.κ. των "Επι-  
χειρήσεων Απικής Α.Ε."**

Την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 4.730.400.000 δραχμές με την έκδοση 5.256.000 νέων μετοχών με τις τιμή έκδοσης 900 δραχμές ανά



**Κ. Χρυσοφάκης  
Π. Κανάκης  
Ν. Αθανασίου**

Δια της παρούσης λαμβάνουμε την ευκαιρία ευγενικά να σας ενημερώσουμε τη σύσταση της ως άνω εταιρίας μας.

Σαφής στόχος μας συνδιάζοντας την μακρόχρονη εμπειρία των συνεργατών μας με το άριστα εξειδικευμένο προσωπικό μας στον κλάδο των εργασιών σωληνουργίας, αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας κάθε εργασία που θα της ανατεθεί.

Με δεδομένο λοιπόν ότι καλύτερο σε τιμές, ποιότητα και χρόνο εργασίας, είμαστε στη διάθεση σας

**Λεωσθένους 20-22 - 5ος όροφος Πειραιάς**

© Γραφείου: 4180891  
Φάξ: 42 85 789

© Οικίας: 4535749  
Κινητό: 093 - 275807



μετοχή αποφάσισε η τακτική γενική συνέλευση των μετόχων των "Επιχειρήσεων Αττικής Α.Ε." δίδοντας δικαίωμα προτίμησης στους παλαιούς μετόχους με αναλογία μία νέα μετοχή ανά τέσσερις παλιές, ενώ ενέκρινε και το επενδυτικό πρόγραμμα της διοίκησης στον τομέα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Μιλώντας κατά την διάρκεια της γενικής συνέλευσης ο Πρόεδρος της εταιρίας κ. Περικλής Παναγόπουλος τόνισε ότι η πορεία των μετόχων των "Επιχειρήσεων Αττικής" στο Χρηματιστήριο Αθηνών είναι θετική, προσθέτοντας ότι αν και το 1994 ήταν, γενικά, μια κακή χρονικά για το Χρηματιστήριο η μετοχή της κέρδισε 25%, ενώ ο Γενικός Δείκτης έχασε πάνω από 9%.

Διακινήθηκαν, είπε, 12.100.000 μετοχές, 48.500 τεμάχια κατά συνεδρίαση και με συνολικό όγκο συναλλαγών 13,5 δισεκ. δραχμές περίπου και επισήμανε ότι από το περασμένο έτος η μετοχή της εταιρίας συμμετέχει στη διαμόρφωση του Γενικού Δείκτη.

Η συνολική επένδυση της εταιρίας στη ναυτιλία μέσω της θυγατρικής εταιρίας της "Αττικής Ναυτιλιακής Α.Ε.", τόνισε ο Πρόεδρος της, μετά την αύξηση του κεφαλαίου θα ανέλθει σε 10 δισεκ. δραχμές.

Σύμφωνα είπε, με τα προσδοκώμενα με τα σημερινά δεδομένα, βάσει των προβλέψεων των πλοιοκτητριών εταιριών, τα καθαρά κέρδη, για την περίοδο εκμετάλλευσης από 15 Απριλίου 1995 έως 31 Δεκεμβρίου 1997, θα ανέλθουν σε 8,5 δισεκ. δραχμές, ήτοι ποσοστό 85% της επένδυσης. Στα κέρδη αυτά, ανέφερε, δεν περιλαμβάνονται τα λοιπά κέρδη της εταιρίας που προέρχονται από την διαχείριση διαθεσίμων.

Εξάλλου ο κ. Παναγόπουλος αναφέρθηκε εκτενώς στο επενδυτικό πρόγραμμα των "Επιχειρήσεων Αττικής Α.Ε." στον τομέα της ναυτιλίας και τόνισε ότι στοχος είναι η αγορά πλοίων ή πλοιοκτητριών εταιριών, σχέδιο που εντάσσεται στην επέκτασή της στις διεθνείς μεταφορές.

Στα άμεσα σχέδια των "Επιχειρήσεων Αττικής", υπογράμμισε, είναι η απόκτηση του υπολοίπου 23,98% της πλοιοκτησίας των Superfast ώστε να ελέγχει το 100% και η απόκτηση ή ναυπήγηση νέων σκαφών για την επέκταση του μεταφορικού δικτύου επιβατών και εμπορευμάτων.

Επίσης θα πρέπει να προχωρήσει, πρόσθεσε, η υλοποίηση του προγράμματος των μεγάλων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων τύπου καταμαράν τα οποία θα μεταφέρουν επιβάτες και αυτοκίνητα με ταχύτητα

τα γύρω στα 40 μίλια την ώρα. Το πρόγραμμα αυτό, επισήμανε, είναι έτοιμο και βρίσκεται εν αναμονή των ναυπηγικών και τεχνολογικών εξελίξεων.

## Εκθεση Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου

**"Ελληνες ναυτικοί και Ελληνικά ατμόπλοια τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου"**

Στην προσπάθεια να γίνει ευρύτερα γνωστή μια πτυχή της ναυτικής ιστορίας του τόπου μας, το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου παρουσιάζει την έκθεση "Ελληνες Ναυτικοί και Ελληνικά Ατμόπλοια, τις Παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου" στην Πολιτιστική Εταιρία "Πανόραμα" (Διεύθυνση Αλ. Σούτσου 4, Αθήνα). Τα εγκαίνια της έκθεσης είναι τη Δευτέρα 8 Μαΐου στις 7 το απόγευμα. Η έκθεση θα ανοίξει για το κοινό από την Τρίτη 9 Μαΐου και θα λειτουργήσει μέχρι και την Παρασκευή 16 Ιουνίου 1995. Ωρες λειτουργίας: Καθημερινά 10.30- 3.30 και 6-8.30, Σάββατο 11 το πρωί έως τις 4 το απόγευμα.

Η έκθεση παρουσιάστηκε για πρώτη φορά κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Ναυτιλιακής Εκθέσης "Ποσειδώνια 1994" και κατόπιν κατά τη διάρκεια της "Ναυτικής Εβδομάδας 1994" στο Πλωτό Μουσείο "Θαλής ο

### ΖΗΤΕΙΤΑΙ

Από ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ εταιρία, βοηθός Αρχιμηχανικού ηλικίας έως 40 ετών με διπλώμα ανωτάτης σχολής μηχανολόγων, σχετική προπηρεσία.

> Απαραίτητη άριστη γνώση αγγλικής και εξοικείωση με Η/Υ.

Αποστείλτε βιογραφικό:

**Leros Management S.A.**

(Ref. TAS/95), Κτίριο «Ανάβρυτα 1»

Κηφισίας 227, Κηφισιά 145 61

Φάξ Νο. 61 24 926

### ΖΗΤΕΙΤΑΙ

Από ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ εταιρία, νεαρός πλοίαρχος ή αξιωματικός Γέφυρας, έως 40 ετών για το OPS DEPT.

Με προπηρεσία σε ανάλογο θέση.

> Απαραίτητη άριστη γνώση αγγλικής και εξοικείωση με Η/Υ.

Αποστείλτε βιογραφικό:

**Leros Management S.A.**

(Ref. YM/95), Κτίριο «Ανάβρυτα 1»

Κηφισίας 227, Κηφισιά 145 61

Φάξ Νο. 61 24 926



Μιλήσιος" (Ιούνιος - Ιούλιος 1994). Χορηγός της έκθεσης καθώς και της ομότιτλης έκδοσης ήταν οι ασφαλιστικές εταιρίες "Sedwick Marine and Cargo Ltd." και "A. Karaindros Marine Hull and Ins. Brokers Ltd.". Στη συνέχεια η έκθεση παρουσιάστηκε στο Ναυτιλιακό Συνέδριο της διεθνούς φοιτητικής ένωσης AIESEC με θέμα "Με ρότα το 2000" που διοργάνωσε το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά (Δεκέμβριος 1994). Μετά την παρουσίασή της στο "Πανόραμα", η έκθεση προγραμματίζεται να ταξιδέψει και σε άλλα μέρη της Ελλάδας.

Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου έχει αφιερώσει την έκθεση στους Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι συνέβαλαν στη δημιουργία της μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης του σήμερα.

Η έκθεση βασίστηκε σε ναυτολόγια της περιόδου 1908-1914 που απέκτησε το Μουσείο και τα οποία αποτελούν ένα σπάνιο αρχειακό υλικό. Συμπληρώνεται από έγγραφα, φωτογραφίες, χάρτες, στατιστικά στοιχεία και κείμενα.

Πολλές από τις οικογένειες που παρουσιάζονται στην έκθεση, συνεχίζουν τη ναυτιλιακή

τους δραστηριότητα μέχρι σήμερα, περνώντας την αγάπη τους για τη θάλασσα, από γενιά σε γενιά.

Η επιλογή των πλοίων και των ναυτικών που αναφέρονται στην έκθεση έγινε, όχι μόνο σύμφωνα με τη σπουδαιότητα που ο είχε ο πλοιοκτήτης στη συγκεκριμένη εποχή, αλλά και ανάλογα με το αρχειακό υλικό που κατορθώσαμε να συγκεντρώσουμε.

Ειδικά για την έκθεση, έχει κυκλοφορήσει από τις εκδόσεις του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, στα ελληνικά και στα αγγλικά, το βιβλίο της Τζελίνας Χαρλαύτη, η οποία είναι και η επιστημονική υπεύθυνη της έκθεσης, με τίτλο "Έλληνες Ναυτικοί και Ελληνικά Ατμόπλοια, τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου".

Για περισσότερες πληροφορίες ή για ομαδικές επισκέψεις, παρακαλούμε επικοινωνήσατε με τα γραφεία του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, τηλ. 42 22 880 - κ. Κατερίνα Δρούκα.

### Η ΠΝΟ για την Πρωτομαγιά

Σύμφωνα με ανακοίνωση της διοίκησης της Πανελληνίας

Ναυτικής Ομοσπονδίας (Π.Ν.Ο.) και η Ομοσπονδία, συμμετέχουσα στην πρόσφατη απόφαση της Γ.Σ.Ε.Ε. για την απεργιακή κινητοποίηση της Πρωτομαγιάς που αφορά τους εργαζόμενους στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα όλης της χώρας, αποφάσισε την κήρυξη δίωρης στάσης εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Στο μήνυμά της η ΠΝΟ καλεί τους ναυτικούς την Πρωτομαγιά και από 10.00 μέχρι της 12.00 να λαβουν μέρος στην Πανεργατική συγκέντρωση του Ε.Κ.Π. και στη συνέχεια σε πορεία προς την Πλατεία Κοραΐ στον Πειραιά.

### Σεμινάριο για τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης

Το European University (Ελβετίας) οργανώνει σεμινάριο "Κώδικας Διαχείρισης Πλοίων" το οποίο θα πραγματοποιηθεί στις 20 Μαΐου 1995, στο Ξενοδοχείο Ιντερκοντινένταλ της Αθήνας.

Η ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος είναι ζωτικής σημασίας για όλους όσους ασχολούνται διεθνώς με τον χώρο της ναυτιλίας. Ο ISM (International Safety Management Code) είναι ένας βασικός κώδικας που ρυθμίζει κατά προτεραιότητα την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα "Ανθρώπινα Λάθη" και οι "Μη Ασφαλείς χειρισμοί" αποτελούν επί το πλείστον την μεγαλύτερη αιτία ατυχημάτων και ατυχημάτων στην θάλασσα.

Στο πρώτο μέρος του σεμιναρίου θα αναλυθεί το νομικό πλαίσιο που διέπει την λειτουργία, την επιτήρηση και την περιβαντολλογική στρατηγική που πρέπει να ακολουθείται από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Στο δεύτερο μέρος του σεμιναρίου

## ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΛΑΓΚΑΔΑ

Μία σειρά βιβλίων, σε πολυτελείς εκδόσεις, που είναι χρήσιμα σε κάθε αναγνώστη!

- ΕΛΛΗΝΑΣ ΉΤΑΝ Ο ΚΟΛΟΜΒΟΣ
- ΟΙ ΑΡΧΑΙΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΑ
- Η ΕΛΛΗΝΙΔΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ
- ΥΠΑΡΧΕΙ ΖΩΗ ΣΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ;
- ΟΙ ΠΥΡΑΜΙΔΕΣ ΤΗΣ ΑΙΓΥΠΤΟΥ
- ΚΟΠΕΡΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΓΑΛΙΛΑΙΟΣ
- Η ΚΑΤΑΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΚΑΙ Η ΤΡΙΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΙΝΚΑΣ
- ΘΗΡΑ -- Η ΠΟΜΠΗΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΙΣΤΟΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
- ΕΛΛΗΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΞΕΡΕΥΝΗΤΑΙ

(Πωλήσεις: ΠΥΤΕΛΛΟΣ τηλ.: 32.11.237 κλπ. Βιβλιοπωλεία)



θα αναπτυχθούν τα διάφορα επί μέρους άρθρα του Κώδικα ISM και θα γίνει μια σύντομη περιγραφή - σύγκριση μεταξύ του κώδικα ISM και του ISO 9002 το οποίο είναι ένα λειτουργικό σύστημα με παρόμοιες προδιαγραφές που αρχίζει να διαδίδεται στον χώρο της ναυτιλίας (ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγοεπισκευαστικές βιομηχανίες κ.λ.π.) διεθνώς.

Στους ομιλητές περιλαμβάνονται εκπρόσωποι των αρχών και γνωστών ελληνικών και ξένων εταιριών συμβούλων.

Το μονοήμερο αυτό σεμινάριο θα γίνει στην ελληνική γλώσσα, αλλά θα συνοδεύεται από σημειώσεις στην αγγλική. Στην πραγματικότητα πρόκειται για ένα workshop με πρακτικά παραδείγματα και εργασίες σε μικρές ομάδες.

Όσοι ενδιαφέρονται μπορούν να επικοινωνήσουν με το European University, Μακρή 12, 117 42 Αθήνα, τηλ.: 92 20 106 - 92 25 853, και φάξ: 92 20 287 - 92 26 513.

### Εκμετάλλευση του πλοίου και συμβατική ελευθερία

Ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς οργανώνει μεταξύ 25-27 Μαΐου το 2ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, το οποίο θα ασχοληθεί με την εκμετάλλευση του πλοίου και τη συμβατική ελευθερία. Κύριος σκοπός του Συνεδρίου είναι να διερευνήσει την ελευθερία των μερών στις διάφορες κατηγορίες συμβάσεων οικονομικής χρησιμοποίησης του πλοίου, ν' αποσαφηνίσει τους λόγους που υπαγορεύουν το διαφορετικό βαθμό ελευθερίας των μερών στις κυριότερες κατηγορίες των συμβάσεων αυτών και να εξετάσει αν ο περιορισμός της συμβατικής ελευθερίας με τη θέσπιση αναγκαστικών κανόνων δικαίου αποτελεί την πιο πρόσφο-

ρη λύση ή πρέπει ν' αναζητηθούν άλλες ή και άλλες λύσεις. Ετσι το θέμα του Συνεδρίου καλύπτει κυρίως τρεις ενότητες.

Η πρώτη αφορά τις συμβάσεις με βάση τις οποίες ο κύριος του πλοίου συνεργάζεται, για την εκμετάλλευσή του, με ιδιοκτήτες άλλων πλοίων (κοινοπραξίες, διασκέψεις τακτικών γραμμών) ή εκείνες που χρησιμοποιούνται για να επέμβει τρίτος στην εκμετάλλευση του πλοίου (συμβάσεις διαχείρισης πλοίου, μίσθωσης πλοίου γυμνού, χρονοναύλωσης).

Η δεύτερη κατηγορία αναφέρεται στις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων ή πραγμάτων. Η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τις βοηθητικές της εμπορικής ναυτιλίας συμβάσεις (συμβάσεις ναυτολόγησης του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος, ναυτικής πρακτορείας, θαλάσσιας αρωγής και ρυμούλκησης, πλοήγησης και θαλάσσιας ασφάλισης).

Το 1ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά τον Μάιο 1992 και απασχολήθηκε ειδικότερα με την προστασία των ναυτικών δανειστών. Οι εισηγήσεις, οι συζητήσεις και τα πορίσματα του Συνεδρίου αυτού περιλήφθηκαν σε ειδικό τόμο που είδε το φώς της δημοσίευσής του το 1994.

### Συνάντηση Ναυτομεσιτών στον Πειραιά

"Πειραιάς '95" ονομάζεται η διεθνής συνάντηση ναυτομεσιτών που διοργανώνει το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων το βράδυ της 26ης Μαΐου στο ξενοδοχείο Ιντερκοντινένταλ της Αθήνας.

Η εκδήλωση φιλοδοξεί να ενταχθεί στο "καλαντάρι" των σιμπρόκερς ναυλώσεων και αγοραπωλησιών όλου του κόσμου μαζί με τα υπόλοιπα δείπνα εργασίας που εδώ και χρόνια έχουν καθιερωθεί σε διάφορες ναυτιλιακές χώρες του κόσμου.

Όπως είναι γνωστό, το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, εκπροσωπεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό κλάδο της ναυτιλιακής υποδομής του Πειραιά και οι καθημερινές επαφές των μελών του με τον υπόλοιπο κόσμο προβάλλουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το πρώτο λιμάνι της χώρας μας.

Ο Πειραιάς μαζί με το Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη αποτελούν τα μεγάλα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα και το γεγονός ότι στο πρώτο φιλοξενούνται τα γραφεία της πρώτης σε μέγεθος ναυτιλίας καθιστά τον Πειραιά ξεχωριστό πόλο έλξης για τους ανθρώπους της ναυτιλίας.

Για το λόγο αυτό έχουν ήδη δηλώσει συμμετοχή στην εκδήλωση του Σωματείου των Ελ-

### ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

Παρά της Ναυτιλιακής Εταιρίας ΚΑΡΡΑΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ν.Ε. για ναυτολόγηση στα υπό πρακτόρευσή της φορτηγά πλοία, απόφοιτοι Σχολών ΑΔΣΕΝ (3 πλοίαρχοι και 3 Μηχανικοί), έχοντες εκπληρώσει τις Στρατιωτικές των υποχρεώσεις, με μελλοντική δυνατότητα να παρακολουθήσουν πρόγραμμα Ναυπηγικής σκαφών εις Ν. Κορέα.

> Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται όπως επικοινωνήσουν με την εταιρία στο τηλέφωνο 4292760/4 τμήμα ναυτολογίας.



λήνων ναυλομεσιτών διακεκριμένοι εκπρόσωποι των παραδοσιακών ναυτιλιακών χώρων προοιωνίζοντας την επιτυχία της.

### **Η ABN - AMRO σε πρωτοποριακό πρόγραμμα εκπαίδευσης στελεχών**

Ενα πρωτοποριακό πρόγραμμα εκπαίδευσης μελλοντικών στελεχών επιχειρήσεων για τις αναδυόμενες οικονομίες της Ανατολικής Ευρώπης τίθεται σε εφαρμογή με τη συνεργασία δύο τραπεζών και μίας κορυφαίας σχολής διοίκησης επιχειρήσεων της Ευρώπης.

Η πρωτοβουλία αποτελεί μία προσπάθεια να καλυφθεί κενό που υπάρχει σε ικανά και έμπειρα στελέχη επιχειρήσεων στις ανατολικές χώρες - ένα το κενό που αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα της περιοχής.

Με το σκεπτικό αυτό, η ολλανδική τράπεζα ABN AMRO, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα για την Ανασυγκρότηση και την Ανάπτυξη (EBRD) και το γνωστό γαλλικό ινστιτούτο Insead (Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Διοίκησης Επιχειρήσεων) ενώνουν τις δυνάμεις για την εφαρμογή ενός πιστωτικού προγράμματος που θα καλύπτει το κόστος εκπαίδευσης επιτυχόντων υποψηφίων για σπουδές στην διοίκηση επιχειρήσεων, οι οποίοι θα προέρχονται από τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων και των

κρατών της Κεντρικής Ασίας, και του ανατολικού μπλόκ.

Η ABN-Amro, η έκτη μεγαλύτερη τράπεζα της Ευρώπης, θα αναλάβει τη διαχείριση των πιστώσεων, η EBRD θα αποτελέσει τον εγγυητή των δανείων αυτών και το Insead θα δέχεται στα τμήματά του τους σπουδαστές.

Η αρχική επένδυση για το πρόγραμμα, που θα είναι τετραετούς διάρκειας, φτάνει στα 11 εκατομμύρια δολάρια.

### **Εκδήλωση στο πλωτό μουσείο "Θαλής ο Μιλήσιος"**

Την Τετάρτη 17 Μαΐου 1995 στις 7 το απόγευμα θα πραγματοποιηθεί στο πλωτό μουσείο "Θαλής ο Μιλήσιος" μια καθαρά ναυτική εκδήλωση, την οποία διοργανώνει το Ναυτικό Μουσείο όπου ανήκει το πλοίο, σε συνεργασία με το Σύλλογο Ιστιοπλόων Προσωπικού Ο.Τ.Ε. Νομού Αττικής (Σ.Ι.Π. - Ο.Τ.Ε.).

Η εκδήλωση περιλαμβάνει διάλεξη με θέμα "Ελληνισμός και Ενωμένη Ευρώπη" με ομιλητή τον Πλοίαρχο Π.Ν. ε.α. Γεώργιο Κρέμο, τέως Κυβερνήτη του θ/Κ "Αβέρωφ" και καθηγητή της Σχολής Τακτικής Πολέμου.

Θα ακολουθήσει η απονομή των πτυχίων στους αποφοίτους της Σχολής Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θαλάσσης του Σ.Ι.Π. - Ο.Τ.Ε. και η εκδήλωση θα κλείσει με την ξενάγηση των καλεσμένων στα διαμερίσματα του πλοίου.

Το πλωτό μουσείο "Θαλής ο Μιλήσιος", το παλαιότερο πλοίο καταχωρημένο στα Ελληνικά Νηολόγια και το παλαιότερο καλωδιακό πλοίο στον κόσμο που διατηρεί μέχρι σήμερα τις αρχικές του ατμομηχανές, κρίθηκε ο πιο κατάλληλος χώρος για τη ναυτική αυτή εκδήλωση. Έτσι, οι καλεσμένοι, πέρα από την εκδήλωση, θα έχουν την ευκαιρία να ξεναγηθούν και επί του πλοίου. Τα διαμερίσματα, η γέφυρα και το μηχανοστάσιο του "Θαλή" διατηρούνται όπως ακριβώς ήταν κατά το χρόνο ναυπηγήσεως του πλοίου, το 1909.

### **Σεμινάριο για τις τηλεπικοινωνίες στη Ναυτιλία**

Οι εταιρίες Marel International S.A. και Comsat U.S.A. θα πραγματοποιήσουν Σεμινάριο στην Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς στις 31/5/95 με θέματα:

(1) Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο (Electronic Mail - DATA).

(2) Τηλεπικοινωνίες μέσω Δορυφόρων (A-M-C-B) Communications through SAT/TES.

(3) Παρεχόμενες Υπηρεσίες από τους επίγειους σταθμούς COMSAT ανά τον κόσμο (Traffic - Services).

(4) Πρακτική εφαρμογή αυτών με φορητό Δορυφορικό Standard-B.

Μετά τη λήξη του σεμιναρίου θα ακολουθήσει δεξίωση για όλους συμμετέσχουν σ' αυτό.

**ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑΣ** Σωφέρ με υποδειγματική συμπεριφορά και άριστες συστάσεις, με ιδιωτικό καινούργιο αυτοκίνητο, εξυπηρετεί ευκαιριακά ή μόνιμα οποιεσδήποτε μεταφορές ατόμων.

**Τηλέφωνο: 6850653 (16:00-22:00)**

### **ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ**

ΚΤΙΡΙΟ ΓΡΑΦΕΙΩΝ 700 μ<sup>2</sup> και ισόγειο 250 μ<sup>2</sup> με υπόγειο, επί της παραλιακής Λεωφόρου Γλυφάδας - Βούλας, μοναδικής προβολής, κατάλληλο για τράπεζα, ασφαλιστικό οργανισμό, ναυτιλιακή εταιρία.

**Πληροφορίες: Τηλ.: 3621346,**

**Φάξ: 3622839, 6-8 μ.μ.**



# ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

| Τύπος πλοίου                  | Σημαία   | Τ.Γκρός | Ετος<br>Ναυπηγ. | Κατηγορία/Συνθήκες ατυχήματος                                                                                   |
|-------------------------------|----------|---------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ΦΟΡΤΗΓΑ:</b>               |          |         |                 |                                                                                                                 |
| ΑΙΟΛΟΣ                        | Ελληνική | 1.596   | 1958            | Υπέστη πυρκαιά κατά τη διάρκεια επισκευών στο Πέραμα, στις 3/4.                                                 |
| ΑΣΤΡΟΝ                        | Κυπριακή | 8.918   | 1976            | Κατά την αγκυροβόληση στη Μπανζούλ στις 4/3, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Gino» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές. |
| ΕΙΡΗΝΗ Π.                     | Κυπριακή | 11.879  | 1970            | Κατά το ταξίδι Μπαγκλαντές για Τέμα, υπέστη ρήγμα στο κύτος και κατέπλευσε στο Βάλβις Μπαίη, στις 20/4.         |
| ΝΗΣΟΣ ΚΡΗΤΗ (πρ. «Κρήτη Ρέξ») | Ελληνική | 7.577   | 1978            | Κατά το ταξίδι Σήρνες για Παναμά υπέστη εισροή υδάτων στο κύτος, στις 19/4 και κατέπλευσε στο Ντόβερ.           |
| <b>ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:</b>        |          |         |                 |                                                                                                                 |
| AMAZONIA                      | Ελληνική | 9.814   | 1977            | Κατά τον απόπλου από την Αλεξάνδρεια, στις 1/4, συγκρούστηκε με το μπάλκερ "Vladimir Timofeyev".                |
| BANKΟΥΒΕΡ                     | Ελληνική | 36.308  | 1977            | Συγκρούστηκε με το μπάλκερ "Nand Srishti" στον Τάραντα, στις 17/3 και υπέστη ελασματοургικές ζημιές.            |
| ΓΟΥΑΙΗΒ                       | Κυπριακή | 17.028  | 1972            | Υπέστη βλάβη στην έλικα, στο Β. Ειρηνικό, στις 2/3 και ρυμουλκήθηκε στο Βανκούβερ για επισκευές.                |
| ΕΛΕΝ Ν.                       | Μάλτας   | 14.129  | 1973            | Συγκρούστηκε με το κοντεινερόπλοιο "Hyundai Commodore", στο Χόγκ Κόγκ, στις 15/4 και υπέστη ζημιές στην πλώρη.  |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ                 | Κυπριακή | 10.058  | 1973            | Προσάραξε στο Ρίβερ Πλέιτ στις 18/3 και αποκολλήθηκε την επομένη.                                               |
| ΛΑΣΣΙΑ                        | Κυπριακή | 15.833  | 1975            | Συγκρούστηκε με το σκάφος ανεφοδιασμού "Fair Tech - 1" στη Τσιταγκόγκ, στις 31/3.                               |
| ΜΑΛΙΜΠΟΥ                      | Κυπριακή | 16.849  | 1975            | Κατά το ταξίδι για Μπαγκόγκ, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 27/3 και κατέπλευσε στη Τζέντα.                       |



|            |           |        |      |                                                                                                              |
|------------|-----------|--------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΜΙΛΕΝΑΚΙ   | Ελληνική  | 15.345 | 1970 | Υπέστη πυρκαιά στο μηχανοστάσιο, σε θέση 16.20 Β, 115.44.4 Α, στις 3/4. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο. |
| ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ | Λιβεριανή | 18.723 | 1972 | Προσάραξε στο Ρίβερ Πλέιτ στις 18/3 και αποκολλήθηκε την επομένη.                                            |
| ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ  | Μάλτας    | 13.847 | 1972 | Κατά τον απόπλου απο τη Δραπετσώνα στις 19/4, υπέστη πυρκαιά στη γέφυρα.                                     |

**ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:**

|                             |           |        |      |                                                                                                                                                          |
|-----------------------------|-----------|--------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ              | Παναμαϊκή | 6.901  | 1977 | Προσάραξε στο Μπ. Αιρες στις 24/3 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών την επομένη, χωρίς να υποστεί ζημιές.                                        |
| Μ Π Λ Ο Υ Τ Α Ν Κ<br>ΦΑΙΤΕΡ | Κυπριακή  | 4.706  | 1973 | Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 4/4 και έμεινε ακυβέρνητο σε θέση 49.56.5 Β, 07.18.4 Δ. Αναλήφθηκαν επισκευές εν πλώ και συνέχισε το ταξίδι του για Βρέστη. |
| ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ                 | Ελληνική  | 88.285 | 1991 | Συγκρούστηκε με το τάνκερ "Matilde" ανοικτά της Μάλτας, στις 19/4.                                                                                       |

**ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ****Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.****ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ > ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ > ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ > ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ  
ΠΛΟΙΩΝ****ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ****Τηλ. Γραφείου: (0723) 22244 & 22189****Τηλ. ΑΟΗ: (0721) 82671****Τηλ. ΑΟΗ: (0723) 23004 & 22838****Τέλεξ: (0252) - 203 ZERV - GR****Φάξ: (0723) 22896****ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO  
PYLOS****ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21****Τηλ. Γραφείου: (0721) 82426 & 82407****Τηλ. ΑΟΗ: (0721) 82671****Τέλεξ: (0252) 123 ZERV GR****Φάξ: (0721) 81243****ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΗ: ARCHIPELAGO  
KALAMATA****Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ  
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ ΟΛΟ ΤΟ****> 24ΩΡΟ****Υπεύθυνος Γραφείων:****ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ****Πλοίαρχος Ε.Ν.**



# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Συνεχίστηκε και τον Απρίλιο η αυξημένη δραστηριότητα στην αγορά ξηρού φορτίου με τον δείκτη BIFFEX να φθάνει τις 2.347 μονάδες. Στον τομέα των κήπσαιζ η ζήτηση παραμένει σταθερή στον Ατλαντικό και στον Ειρηνικό, παρά την μικρή ανάπαυλα που σημειώθηκε και που αποδίδεται κυρίως στις πρόσφατες αργίες στην Απω Ανατολή.

Από τις γνωστές συμφωνίες ναυλώσεων στην περιοχή του Ατλαντικού, αναφέρουμε την μεταφορά φορτίου 140.000 τον. άνθρακα από Χάμπτον Ρόουντς και Ρίτσαρντς Μπαίη για Κορέα μεταξύ 1-15 Ιουνίου στα δολ. 18,37.

Εντονη η ζήτηση στον Ατλαντικό για Πάναμαξ μπάλκερς και οι συμφωνίες για μεταφορές προς την Ιαπωνία φορτίων σιτηρών των 50.000 τον. ανέβηκαν στα δολ. 37,00 ανά τόννο. Υψηλή ζήτηση παρατηρείται στις κατηγορίες των χάντυμαξ

και χάντυσαιζ μπάλκερς, ενώ αναφέρθηκαν περιπτώσεις έλλειψης χωρητικότητας σε σύγχρονες μονάδες μεγέθους χάντυ στην περιοχή της Βορ. Ευρώπης και της Μεσογείου.

Τέλος, στην αγορά του Ειρηνικού οι αργίες δημιούργησαν κάποια χαλάρωση, αλλά οι παρατηρητές της ναυλαγοράς πιστεύουν ότι πρόκειται για παροδικό φαινόμενο και αναμένουν σύντομα αναζωπύρωση της ζήτησης.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στον τομέα των κήπσαιζ, το "Erradale", ναυπήγησης του 1994, 163.554 τον. d.w., κλείστηκε από την Coban για ταξίδια 18 μηνών στα δολ. 23.500 ημερησίως, με παράδοση Ιαπωνία αρχές Ιουλίου, ενώ η Hanjin έκλεισε το "Amstelwal", ναυπήγησης του 1981, 134.000 τον. d.w., με παράδοση στις Φιλιππίνες αρχές Ιουνίου, για ένα ταξίδι μέσω Γκλάντστοουν με επα-

ναπαράδοση στη Νότιο Κορέα στα δολ. 23.000 ημερησίως.

Στις χρονοναυλώσεις των Πάναμαξ, σημειώνουμε ναύλο δολ. 27.000 ημερησίως για ταξίδι από Αμερικανικό Κόλπο για Ιαπωνία, ενώ τα κυκλικά ταξίδια συμφωνήθηκαν πλέον άνω των δολ. 18.500 ημερησίως με ναύλους των δολ. 19.000 να πληρώνονται στα σύγχρονα σκάφη τύπου ECO των 74.000 τον. d.w.

Στην περιοχή του Ατλαντικού πληρώθηκαν δολ. 14.000 για την ναύλωση ενός μπάλκερ των 37.000 τον. d.w. εξοπλισμένου με γερανούς με παράδοση στην Δυτική Αφρική.

Ανατολικά του Σουέζ τα επίπεδα για χρονοναυλώσεις παραμένουν σταθερά, ενώ η διαφαινόμενη έλλειψη διαθέσιμης χωρητικότητας συνεχίζει να προξενεί προβλήματα στους ναυλωτές και της Νοτίου Αμερικής, όπου οι πλοιοκτήτες επέτυχαν να επισείσουν την απειλή της

## N. J. GOULANDRIS LIMITED

BERKELEY SQUARE HOUSE  
BERKELEY SQUARE  
LONDON W1X 6BE  
ENGLAND  
ENGLAND

TEL.: 0171-304 4900  
FAX: 0171-304 4801  
TELEX: 290824  
CABLES: LANFALL LONDON W1X 6BE  
LONDON



"πλεύσης κενό φορτίου" στην Νότια Αμερική αν οι ναύλοι που προσφέρονταν δεν ήταν αρκετά επικερδείς.

Τέλος, στη Μεσόγειο πληρώθηκαν 14.000 ημερησίως σε ένα μπάλκερ των 27.000 τόν. d.w., ναυπήγησης 1974, με παράδοση στην Ελλάδα και επαναπαράδοση στον Ινδικό Ωκεανό.

### ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι πλοιοκτήτες των μεγάλων δεξαμενοπλοίων βρίσκονται αντιμέτωποι με τις συνεχείς αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων, στα λιμενικά έξοδα, που συνδυάζεται με την πτώση ώση της ισοτιμίας του δολλαρίου

και με μία γενική καθίζηση στη δραστηριότητα του τομέα.

Το σημερινό επίπεδο των ναύλων για τα VLCC που δραστηριοποιούνται στην περιοχή του Κόλπου της Μέσης Ανατολής είναι στα WS 40 για ταξίδια προς την Αμερική, WS 42,5 για την Ευρώπη και την Ερυθρά Θάλασα, ενώ τα ULCC πληρώνονται WS 38/40 για την Ερυθρά Θάλασα.

Σύγχρονα πλοία που κλείνονται για την Ιαπωνία εισπράτουν περί τα WS 45, αν και έχουν παρατηρηθεί επίπεδα χαμηλά έως και WS 38 για τη Σιγκαπούρη, όταν το κανονικό επίπεδο για Ανατολικούς προορισμούς όπως η Κορέα και οι Φιλιππίνες είναι WS 41.

Τα μεγάλα δεξαμενόπλοια συνεχίζουν να απολαμβάνουν καλές συνθήκες απασχόλησης στην περιοχή της Δυτικής Αφρικής με επίπεδα ναύλων περί τα WS 52,5. Αλλά και στα σκάφη του ενός εκατ. βαρελιών οι ναύλοι θεωρούνται ικανοποιητικοί, με WS 77,5 για εκφορτώσεις στον Αμερικανικό Κόλπο και WS 80 για την Ακτή του Ατλαντικού.

Οι πλοιοκτήτες των σκαφών μεγέθους Αφραμαξ στην περιοχή της Μεσογείου αναγκάστηκαν να αποδεχθούν ναύλους WS 95/97,5, για να εξασφαλίσουν απασχόληση. Είναι πλέον φανερό ότι η χρησιμοποίηση VLCC στην περιοχή αυτή πλήττει τα μικρότερα σκάφη, καθώς υπήρξαν αρκετές ναυλωσεις VLCC στα WS 55/57,5.

Αντίθετα η αυξημένη δραστηριότητα στην περιοχή της Καραϊβικής επέτρεψε στους πλοιοκτήτες να ανεβάσουν τις τιμές των ναύλων για ταξίδια προς την Αμερικανική ακτή του Ατλαντικού και ο υψηλότερος ναύλος που πληρώθηκε ήταν WS 162,5 για φορτίο από την Ανατολική ακτή του Μεξικού προς τον Αμερικανικό Κόλπο με πλοίο των 73.000 τόν. d.w. Πλοία του ενός εκατ. βαρελιών πέτυχαν ναύλους των και WS 60 για διατλαντικά ταξίδια WS 65 για εκφορτώσεις στη Βραζιλία.

Στις χρονοναυλώσεις δεξαμενοπλοίων Ιρανοί ναυλωτές έκλεισαν τέσσερα υπερσύγχρονα σκάφη, μεταξύ 280.000-300.000 τόν. d.w. για έξι μήνες με οψιόν άλλους έξι στα 21.000 την ημέρα.

Τέλος, ένα τάνκερ των 255.000 τόνων, ναυπήγησης 1989, πέτυχε 22.750 ημερησίως για ναύλωση 11 μηνών για λογαριασμό Ιαπώνων ναυλωτών.

Μειωμένη υπήρξε η δραστηριότητα στην αγορά καθαρών

## SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING  
LINER AGENTS  
FREIGHT & SHIPBROKERS

## JOHN MANNERS & CO (M) PTE LTD

TELEPHONE: (65) 2208622 TELEX: RS 20000  
TELEFAX: (65) 2257870 CABLE: JAYMANNERS

51, Anson Road #11-51, Anson Centre, Singapore 0207

COMPANY OFFICES: HONG KONG - SYDNEY  
SUB AGENTS: MALAYSIA - THAILAND

### Operations:

Pavlos N. Liristis  
Res: (65) 2208682  
Mobile: (65) 6363426

Lim Eng Kiat  
Res: (65) 4453848  
Mobile: (65) 7203836



προϊόντων πετρελαίου, λόγω των Εορτών του Πάσχα των Δυτικών καθώς και τις αργίες της Ιαπωνικής Χρυσής Εβδομάδας.

Στην αγορά της Μέσης Ανατολής οι τιμές των ναύλων διαμορφώθηκαν στα WS 169 για ταξίδια προς Ινδία, ενώ οι ναύλοι για μεταφορές νάφθας προς τη Δύση ήταν απογοητευτικοί στα δολ. 325.000 κατ' αποκοπή και εκφόρτωση στη Μεσόγειο.

Μειωμένοι ήταν οι ναύλοι και για τα μεγάλα πρόντακτ κάρριερς με προορισμούς τη Σιγκαπούρη και Ιαπωνία στα WS 145 για φορτία 55.000, τόννων.

Τέλος, με μειωμένη ζήτηση στη Μεσόγειο, οι ναύλοι για το τυπικό μέγεθος των 30.000 τον. φορτίων βενζίνης ήταν WS 170 και για μεταφορά νάφθας, με σκάφη εφοδιασμένα με σύστημα IGS, διαμορφώθηκαν περί τα WS 205 για φορτία των 27.500 τόννων, ενώ στην αγορά καθαρών προϊόντων της Καραϊβικής οι ναύλοι σταθεροποιήθηκαν και με την αυξημένη ζήτηση που παρουσιάστηκε οι πλοιοκτήτες πέτυχαν επίπεδα περί τα WS 250 για φορτία των 30.000 τόννων.

## ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Αδεια λειτουργίας και  
εγκασταστιάσεις  
ανωνύμου  
Πετρελαιοειδών που  
συστήθηκε προ του  
έτους 1980.

Πληροφορίες:  
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ  
ΠΙΟΤΟΠΟΥΛΟΣ

Τηλ.: 41 11 642 -  
πρωινές ώρες

Μεσίτες δεκτοί

## Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

| ΕΥΡΩΠΗ              | IFO/380 | IFO/180 | MDO    |
|---------------------|---------|---------|--------|
| Ρότερνταμ           | 105     | 108     | 148    |
| Αμβούργο            | 112     | 115     | 157    |
| Αμβέρσα             | 107     | 110     | 152    |
| Λισσαβώνα           | 119     | 124     | 190    |
| Κιελ Κανάλ          | 115     | 117     | 157    |
| Αυγούστα/Τζένοα     | 112     | 116     | 177    |
| Πειραιάς            | 112     | 124     | 183    |
| Κων/πολη            | 117     | 115     | 171    |
| <b>ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ</b> |         |         |        |
| Σουέζ Κανάλ         | -       | 109     | 199    |
| Τζέντα              | -       | 114.50  | 195.37 |
| Ράς Τανούρα         | -       | 113.50  | 184.50 |
| Φουτζέιρα           | 105     | 108     | 175    |
| <b>ΑΦΡΙΚΗ</b>       |         |         |        |
| Ντακάρ              | 124     | 133     | 196    |
| Τενερίφη            | 114     | 118     | 176    |
| Λάς Πάλμας          | 109     | 112     | 166    |
| Θέουτα              | 109     | 112     | 165    |
| Ντώρμπαν            | -       | 108     | 183    |
| <b>ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ</b>  |         |         |        |
| Νοτ. Κορέα          | 116     | 119     | 190    |
| Χόγκ Κόγκ           | 121     | 126     | 176    |
| Σιγκαπούρη          | 106     | 108     | 157    |
| Τόκιο               | 135     | 138     | 240    |
| <b>ΑΜΕΡΙΚΗ</b>      |         |         |        |
| Μόντρεαλ            | 121     | 125     | 182    |
| Ν. Υόρκη            | 107     | 111     | 175    |
| Νόρφολκ             | 108     | 111     | 176    |
| Φιλαδέλφεια         | 107     | 111     | 175    |
| Χιούστον            | 99      | 102     | 150    |
| Ν. Ορλεάνη          | 99      | 102     | 150    |
| Λ. Αντζελες         | 106     | 108     | 150    |
| Χονολουλού          | 123     | 129     | 255    |
| Σηάττλ              | 106     | 108     | 210    |
| Μαϊάμι              | 1118    | 123     | 173    |



---

## **CHRIS MARINE SA**

WITH OWN OFFICES IN SHANGHAI

CHRIS MARINE SA HAS THE **EXCLUSIVE REPRESENTATION** IN GREECE OF A NUMBER OF THE **BEST CHINESE SHIPYARDS**. THROUGH OUR OWN OFFICE ESTABLISHED IN **SHANGHAI** WITH A **FULLY QUALIFIED ENGLISH SPEAKING CHINESE STAFF**, WE CAN OFFER AN **EXCLUSIVE REPAIR SERVICE** TO SHIPOWNERS.

### **SHIPREPAIRS IN SHANGHAI**

16 DRYDOCKS



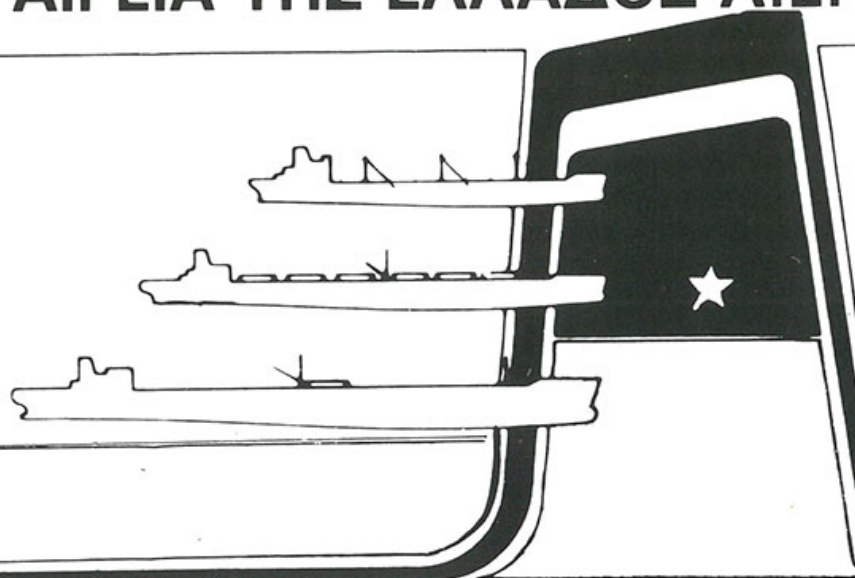
**CHRIS MARINE SA**  
ATHENS, LONDON, PANAMA, SHANGHAI

42C Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens - Greece  
Tel: 6873446, Fax: 6873444, Tlx: 210352, 210330 CRIS GR

WE CAN ALSO ARRANGE REPAIRS FOR YOU IN TIANJIN, XINGANG, QINGDAO AND GUANGZHOU

---

## **ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



**ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ**

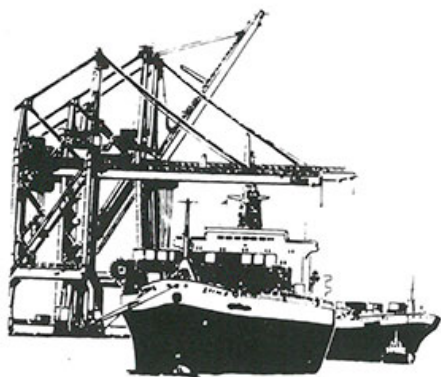
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283680 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630





# NAFTIKA CHRONIKA

## Safety requires partnership

"Safety requires partnership" maintained Hans Laurin, chairman of INTERTANKO's Ship Vetting Inspection Committee and member of INTERTANKO's Executive Committee, at "Shipping 95" that took place in Stamford, Connecticut, USA, in March 1995. He chose his theme to stress that international solutions, not unilateral regulations were the way to achieve progress in safety at sea.

The resurrection of Classification Societies remained the cornerstone of safety and quality. Mr. Laurin suggested that either the process of ensuring the quality of all present IACS members must be a thorough success or a smaller group of Societies, a kind of super-IACS, should be formed. Falling between these two chairs would be disaster, as any serious incident would immediately cast doubt on Class.

There were those that think that flags of convenience should be abolished: shipowners blessed with an open registry in their home country who would rid themselves of many competitors, and unions in Europe who believe that jobs would thereby revert to them.

Mr. Laurin would like to see the role of the flags gradually disappear with ships and regulations supervised by Classification Societies under the strict control of IMO. Until then, serious flags of convenience should be encouraged to set up effective administrations.

## Capital increase in Attica Enterprises

At their recent general assembly, shareholders of Attica Enterprises decided to increase the capital of the company by 4.730 million drachmas, with the issue of 5,256,000 new shares at 900 drachmas per share. The share-holders approved also the company's investment programme in the marine sector.

According to Attica's chairman, Pericles Panagopoulos, there is optimism for the future of the company and the total investment in shipping through its subsidiary "Attica Maritime Enterprises" after the increase in capital, will reach 10 billions drachmas.

Attica's investment programme includes the purchase of ships or shipowning companies and the expansion in the sector of international transportation.

Immediate plans include the purchase of the rest of the shares in the two "Superfast" ferries and the construction or purchase of more ships to expand its network in the passenger ferry sector.

There are plans for the purchase of large passenger catamarans, able to transport vehicles and passengers with a speed of 40 miles per hour.

Panagopoulos said that there is an option for the entry of the company into the Stock Exchanges of New York, London or Oslo, where investors are very interested in Greek-owned shipping, mainly for its profitability, its tax exemption and the lack of corporate risk.



## **South Africa joins IMO**

The International Maritime Organization now has 151 Member States. The latest country to join was the Republic of South Africa, whose instrument of acceptance of the IMO Convention was deposited with the United Nations on 28 February 1995.

## **Shipbrokers to meet in Piraeus**

"PIRAEUS '95", an international convention for shipbrokers, organised by the Marine Hellenic Shipbrokers Association is scheduled for May 26, at the Athenaeum Intercontinental Hotel.

This is the first of such meetings organised by Piraeus-based shipbrokers and the Association believes it will soon be on the yearly calendar of international events of shipbrokers active worldwide.

The Hellenic Shipbrokers Association represents an important section within the maritime structure of the Port of Piraeus and the daily activities of its members promote the city's importance to the international shipping community.

A number of leading foreign shipbrokers have already expressed their interest to participate in the one-day event and improve their contacts with their Greek colleagues to further enhance their levels of cooperation.

## **Marine Technology now available on CD-ROM**

The Institute of Marine Engineers and British Maritime Technology Limited are poised to join the information revolution through the release of their Marine Technology Abstracts on CD-ROM.

Marine Technology Abstracts will make available the complete contents of each organisation's bibliographic database on a single CD-ROM, with the additional benefit of powerful search and retrieval software. The CDs will be available on an annual subscription with updates issued every six months.

The two database that comprise Marine Technology Abstracts contain over 50.000 abstracts, dating back as far as 1940, and drawn from all major marine engineering publications. Together they capture the field of marine technology in an extensive range of bibliographic references including: marine engine design; off-shore technology; marine safety; naval architecture; pollution from ships; shipboard management and computers in the marine industry.

The CD-ROM's management software offers users two search modes, simple or complex, either of which can be refined using Boolean operators - AND, OR, NOT - for more specific response. All fields in the database are indexed and abstracts satisfying a particular enquiry can be found in seconds, from any start point. The full text of any abstract can then be provided through the rapid document delivery service, managed by the Institute's Marine Information Centre.

The CD-ROM also offers a notepad facility for making notes against records and a bookmark facility for marking records in order to return to them at a later time.

The Marine Technology Abstracts CD-ROM will be seen in action for the first time at the 28th Offshore Technology Conference in Houston, Texas from 1st-4th May 1995.

## **Risk Management seminar in Athens**

The European University of Switzerland is organising a seminar on Risk Management, which is going to take place at the Athenaeum Intercontinental hotel on May 26-28, 1995.

In the seminar there will be coverage of the principles and methods of financial risk management, analysing ways of assessment and usage of financial products as are the futures, forwards, swaps options etc. and presentations of the strategies of hedging of various risks facing a corporation (currency risk, raw stuff and rates of interest) and of simplified realistic applications.

Mr. Evangelos Ntounias, from the private banking sector of ABN-Amro Bank will be the main speaker and the panel will include Mr. Costas Boukas, deputy manager of the Dealing



Room of ANB-Amro Bank and Mr. Athanasios Voglis, of the private banking sector of the Euroinvestment Bank.

This is a seminar addressed to members of companies and financial organisations, responsible for the management of capital and the participants will have the opportunity to enter an exam for the acquisition of the Master of Business Administration in Finance of the European University. Language of the seminar will be the Greek, but because of lack of suitable bibliography, the written material will be in English.

For further information interested parties should contact the Admission Office of the European University in Athens, tel. 9220106, 9226890, fax: 9220287.

## **Marine Insurance seminar in Athens**

This seminar, which will take place in the Athenaeum Intercontinental Hotel on May 12-14, will address insurance historically and under its legal framework and will inform the participants of the nature of insurance, how it works and what are the rights and obligations of the insured and of the underwriter. The focus of the seminar will be the Lloyd's market, Marine Insurance Act 1906, Policy Warranties, Claims and General Average.

The seminar is part of the Master of Business Administration in Shipping program of European University (Switzerland) and it will be conducted in English.

The speakers will be Mr. Nicolas Apostolopoulos, LLM, LMAA, MCIT, executive director of Sentinel Marine Services Inc., Mr. Keith Jones, member of the Association of Average Adjusters, Mrs. Anna Dioletou, lawyer and director of Richard Hogg International Ltd., Piraeus, and Ms. Jonna Vitta, lawyer, Legal Consultant in Sentinel Marine Services Inc.

## **LR expands its global network**

Lloyd's Register has opened new offices in Mexico and Vietnam in response to increased demand for its offshore related services. LR's

global network of exclusive offices now number more than 255.

In Mexico, LR has opened an office in Guadalupe del Carmen under the direction of Bob Hollis. The office will co-ordinate certification work associated with the Pool A and Akal J projects, which are both operated by the state oil company, Pemex. Surveyors from this office will also be involved with the classification of the crane barges Huasterco and Tolteca.

LR will open a second Vietnamese office under the joint venture with Vietnam Register of Shipping (VIREN). The new office will be located in Ho Chi Minh City and will provide offshore services to PetroVietnam and international oil companies and contractors as the country's oil and gas industry continues to develop.

Last November, LR also opened an office in Doha. LR was appointed as the certifying authority to the Qatar Liquefied Gas Company and surveyors from the Doha office recently assisted with the completion of the first phase of Qatar's North Field. Fabrication work for the second phase is now under way.

## **Intercargo submits report on Bulk Carrier safety**

The International Association of Dry Cargo Shipowners has prepared a comprehensive report on the safety of bulk carriers, which will be discussed at the 65th Session of IMO's Maritime Safety Committee. In this report Intercargo outlines its proposals and comments on some basic issues which could raise difficulties.

In the February Bulletin Intercargo drew attention to the substantial work being undertaken within a Correspondence Group (in which Intercargo participated) in order to prepare a Report to the May session of the MSC. This is now available as MSC 65/INF 15 and will be the basic paper for the next stage of which can only be described as a fundamental review of Bulk Carrier Safety.

In addition to this Report, two papers on Bulk Carrier Safety have been submitted to the Committee. In one, Greece has entered a note of caution about the handling of such an important subject. It seeks an assurance that the proposals



will be subjected, in the normal way, to the scrutiny of appropriate specialists.

On a more specific level it proposes a number of short term solutions: loading rates and loading methods should be ship specific within approved limits; the loading terminal should have the equivalent of the "loading master" in the tanker trades and a loading plan signed by both sides should be strictly observed; means should be provided to enable the Master continuously to monitor the loading rate; and, finally, Port State Control should be involved to ensure that safety measures are adhered to.

In the other, IACS raises its concerns about riding repairs and lends its support to the proposal that all existing bulk carriers comply with a one-compartment standard of subdivision, and those carrying high density cargoes in alternate holds should comply with a two compartment standard.

Given the widespread technical complexities involved and the time constraints, it seems very likely that the MSC will decide to divide the proposals. Those that are relatively straight forward and capable of being implemented without delay may well be selected first for implementation by way of an Assembly Resolution. The rest may well be parcelled for the attention of the various specialised Sub-Committees in the IMO structure, whenever they are due to meet. The Resolution would be advisory and could be treated as flexibly as conditions allow. Depending on the eventual outcome of their deliberation the Sub-Committee might recommend other Resolutions or amendments to the Conventions. Changes to the SOLAS Convention are relatively easy, but the Load Line Convention requires other procedures having never previously been amended.

Set out below are the more important proposals put forward by Intercargo. It is important to point out firstly that the proposals are not Intercargo's as such, but it will be necessary to decide to what extent, if at all, they can be supported; and secondly that decisions at IMO are made on the basis of consensus. Because there is genuine concern in the MSC about recent bulk carrier losses, proposals that sound reasonable and logical have a good chance of going through to the next stage. Among these are some of the sub-divisional proposals,

Port State Control and the "Bulk Carrier endorsement" on which Intercargo is clearly not so keen.

### **Survivability Standards**

There is a proposal to increase the freeboard in certain circumstances. (Considerable further study seems necessary since no proper case has yet been made.)

Some restriction, pending an analysis of the effect of the Enhanced Survey Programme, is proposed on bulk carriers above a certain age from carrying high density cargoes. (Intercargo is opposed to age limitations.)

Criteria should be developed to determine when, for reasons of safety, a bulk carrier should be scrapped. In addition, IMO should decide what measures are necessary to prevent a ship sold for scrap being resold for further trading.

### **Design & Construction Standards**

Because of the high permeability to flooding when a bulk carrier is carrying cargo in alternate holds, and loaded to her marks, approval of this method of loading should be conditional upon compliance with a two compartment standard of subdivision. (This raises difficult issues for both existing and new ships.)

Bulk carriers should comply with a one-standard compartment of subdivision, and these ships should also meet the residual longitudinal strength, as well as the strength requirements for hold bulkheads that IACS are now developing (Another difficult proposal for Intercargo.)

The Enhanced Survey Programme Planning Document should identify those areas where high tensile steel has been used and these areas should be especially envisaged to provide early detection of any problems that arise from the use of high tensile steel.

There should be a review of the ability of hold bulkheads to withstand dynamic loads caused by flooded water in cargo holds. And IACS should develop a unified requirement to ensure that the longitudinal strength of a bulk carrier in the flooded condition is adequate.

The fitting of free-fall lifeboats on bulk carriers and the adequacy of life saving appliances should be investigated. Intercargo notes that Port State Control officers should target life saving



appliances when carrying out inspections on older bulk carriers.

### **Operational Standards**

Structural repairs affecting seaworthiness should not be carried out at sea unless overseen and/or sanctioned by the competent authority. (Further examination seems necessary.)

Ship's crews should be trained in and required to inspect cargo holds and possibly ballast tanks. These inspections might take three levels; overall inspection of suspect areas; close-up visual inspection of suspect areas; and thickness measurement by non-destructive testing methods. (The last requirement raises certain questions.)

### **Survey Requirements**

Conduct "owners surveys" of cargo holds before loading and after unloading and maintain on board an "Owners Inspection Report" recording the results of these inspections to be made available to Flag State/Classification Society and Port State Control officers.

Develop guidelines on acceptable methods of access, such as staging, "cherry pickers," inflatable boats and so on.

Corrosion margin limits to be clearly specified by Classification Societies and retained on board as part of the enhanced survey programme documentation.

### **Ship/Shore Interface**

A pre-loading inspection of all cargo and adjacent spaces should be made mandatory for all bulk carriers over 10 years old, prior to loading high density cargoes to check on possible structural damages. (This proposal, however, raises considerable practical difficulties.)

The present work on cargo manuals, ship/shore checklists and other documentation should be finalised urgently. Any Guidelines for loading and unloading a particular ship should take into account the design assumptions for that ship.

Loading and unloading rates should be controlled in accordance with the ship's ability to respond.

The SOLAS Convention should be amended to make the carriage of an approved loading instrument mandatory on all bulk carriers.

There should be mandatory training and certification for all officers handling bulk cargoes. They should be issued with a "bulk carrier endorsement" in keeping with similar certificates required in tankers and gas carriers. Terminal operators should be educated on the dangers of over-stressing bulk carriers (It may be considered that all ships' officers would already have this training.)

There should be no barrier preventing proper, effective and reliable communication between the master and crew.

It should be made a requirement that the ship's officer responsible for cargo operations is familiar and able to work with the cargo manual in the English language. (The latter element may well be impractical).

Officers on bulk carriers should be able to find out at any time during cargo operations what cargo has been loaded, and to stop or limit loading when it is felt to be necessary for the safety of the vessel.

Consideration should be given to requiring cargo holds to be water washed after carrying corrosive cargoes. Procedures should be developed that will help mitigate abrasion damage in the early stages of loading.

Port State Control officers should have the authority, and responsibility, to ensure that loading/unloading plans are being adhered to; that the requirements of SOLAS are being complied with; and that the information called for in the Enhanced Programme of Survey is on board and in order. (The involvement of Port State Control officials needs careful consideration.)

### **Management and Training**

Finally, while there are no proposals for advancing the date on which the ISM Code becomes operative, the standards and documentation required under the code will have to include training and certification for bulk carrier officers, and the requisite manuals and instructions for the safe loading and unloading of these ships now being discussed. (Special certification for Bulk Carrier officers is a different issue.)



# RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ "DIOSKURI" LONDON EC4  
ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 071-5832266 - ΤΕΛΕΧ: 8811736 RANDK G.

21 NEW FETTER LANE  
LONDON EC4A 1 JJ

---

Πύλος και Καλαμάτα

## Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

## ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας  
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,  
22133, 22134  
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

---



ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

# Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις  
ολο το χρόνο για ΙΤΑΛΙΑ  
από Πάτρα • Κεφαλλονιά  
Κέρκυρα • Ηγουμενίτσα

## ΕΛΜΕΣ

# 60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES  
F E R R I E S

- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4225.341-44
- ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333





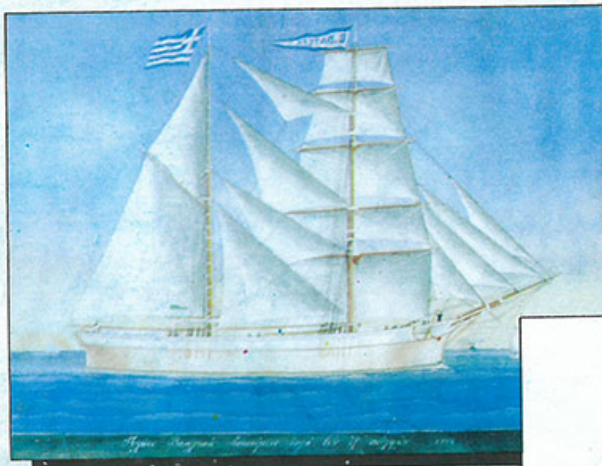
---

# 100 YEARS

---

## SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE

---



**VASILIKI PATERAS**  
BLT 1890



**M/V PATRIOTICOS**  
BLT 1986

---

### **PABROCO INC**

---

47-49 Akti Miaouli  
Piraeus 185 - 36  
Tel: 01 - 4292780 - 4  
Tlx: 212548 - 212549  
Fax: 01 - 4292576

---

### **ALLSEAS SA**

---

15-17 Rue Du Tunnel  
Carouge 1227 Geneva  
Tel: 022 - 3438930  
Tlx: 422 445  
Fax: 022 - 3439022