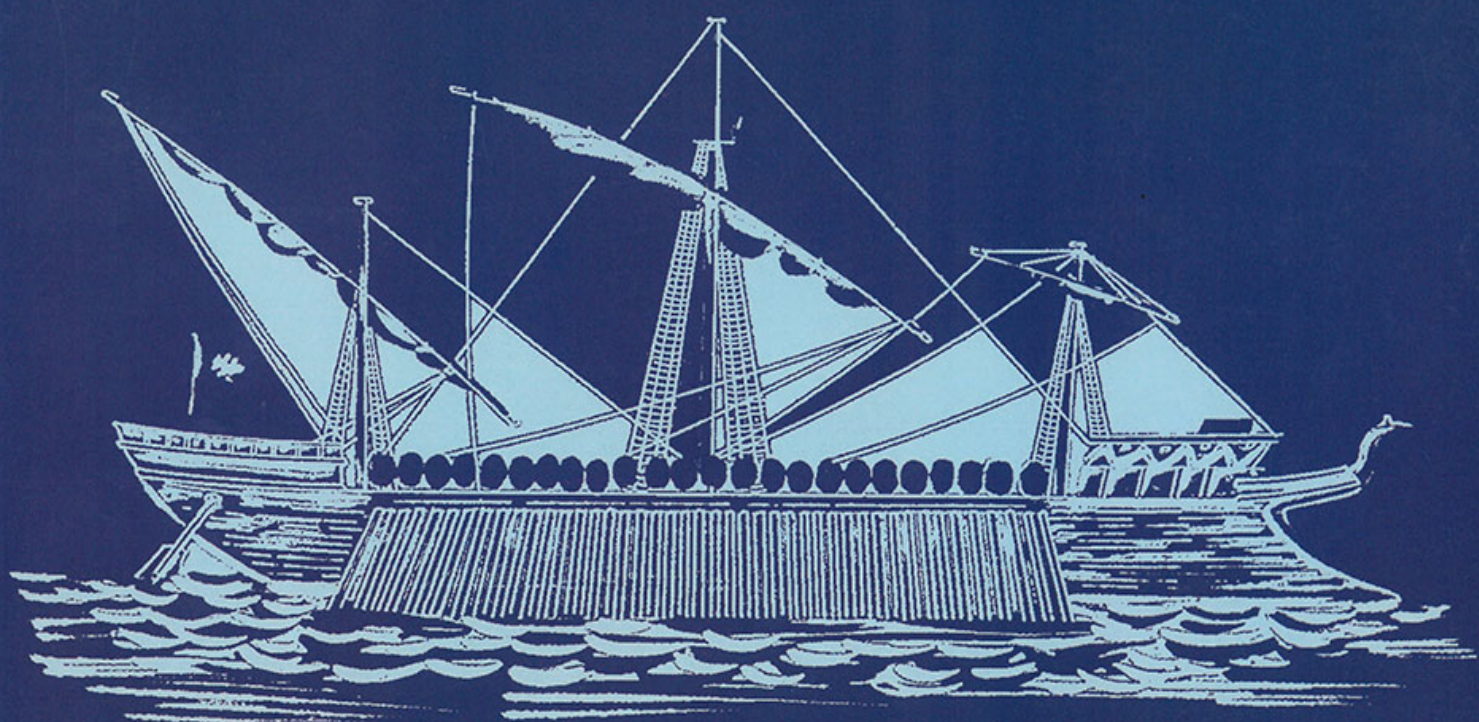




ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

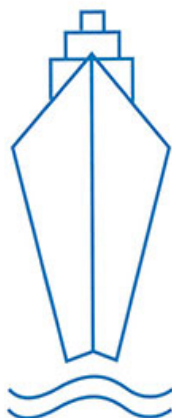
ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 23 - ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2000 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.



Οι μεγάλοι
σταθμοί
της ναυτιλίας μας



Everyone who has great responsibility
needs a strong reliable partner



MARINE ASSEKURANZ GMBH

**Lloyd's Correspondent
International Insurance Brokers
P & I Representative**

**Your partner for all types
of Marine Insurances**

Contact details

Marine Assekuranz GmbH

Gotenstraße 17, 20097 Hamburg, Germany

Tel. +49(0)40 23 50 60,

Fax. +49 (0) 4023 50 6 -134,

email: marine.underwriting@on-line.de

Maletschek & Partner

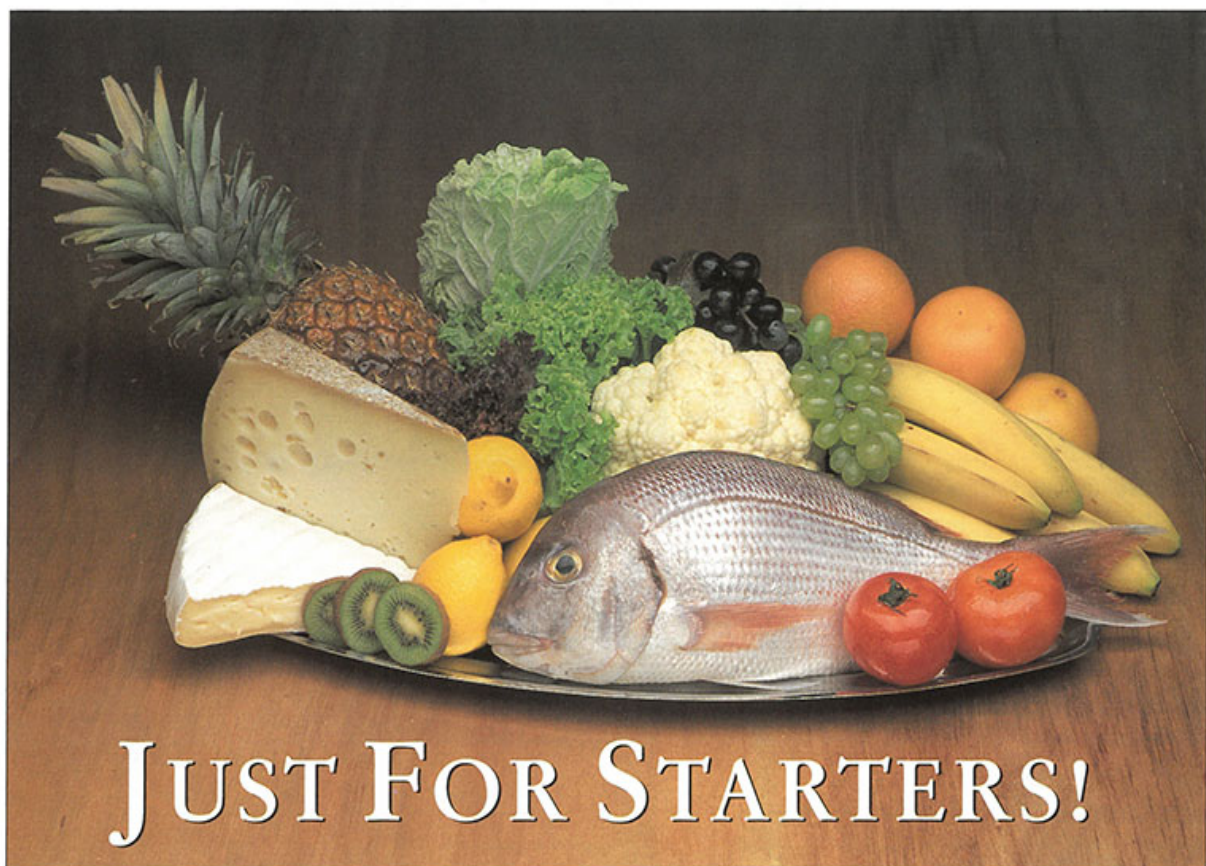
8 Km National road Chalkida Mytika,

34 100 Chalkida, Greece

Tel. (0221) 51710, Fax (0221) 51711,

Mobil (0944) 310859





JUST FOR STARTERS!

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities. Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 21 years.

Lavinia always try to satisfy even the most discerning and rare tastes!



FRIO ADRIATIC

ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens

Tel: 30-1 6899090-4 or 6806759 / 6061

Fax: 30-1 6806762-4

or

Frigoship Chartering GmbH., Hamburg

Tel: 49-40 391433

Fax: 49-40 3903492

Also directly represented in : London, Las Palmas, Vigo, Madrid, Seattle, Buenos Aires, Riga, Seoul and The Falkland Islands.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 23

Ιανουάριος 2000

Ιδρυτής: Δ.Ν. Κωττάκης

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέθου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιας

Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουθακίδας

Ειδικοί Συνεργάτες: Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,
Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Art Director: Γιάννης Κουμαριανός

Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη

Διεύθυνση

Marketing & Διαφήμισης: Μάρα Μπούγια-Ευσταθιάδη

Υπεύθυνος

Διαφήμισης & συνδρομών: Χρήστος Καπάντας

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα

Ασκήπριου 61

106 80, Αθήνα

Τηλ. 3636497, 3636186, Fax: 3618172

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ

Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε

Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση

Τηλ. 2855067

Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.

Λοιπές Χώρες 30.000 δρχ.

Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.

Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

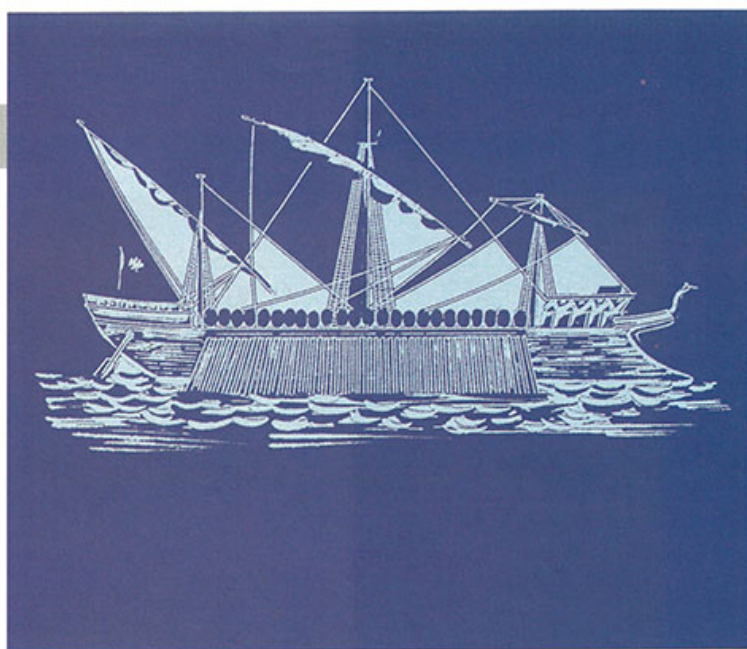
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7

185 35 Πειραιάς

Τηλ. 4227111- Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρ' όλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



σελ. 49

6. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ
ΠΟΥ ΕΓΡΑΨΑΝ ΙΣΤΟΡΙΑ

10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

16. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

24. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

30. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ



σελ. 36

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

34. GREEK SHIPPING
CO-OPERATION COM-
MITTEE

Του Ε. Γ.Ε. Εμπειρικού

36. ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ΤΟΝ
ΑΙΩΝΑ ΠΟΥ ΕΦΥΓΕ
Η ιστορία ενός αιώνος
ελληνικής ναυτιλίας
(α' μέρος: 1912 - 1952)

49. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ 1999

Περιληπτικά οι σημαντικές
στιγμές της ναυτιλίας στο
δωδεκάμηνο που έφυγε

56. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:
ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 1999
Της Overseas Agency Ltd

60. ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ
ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ
Του Γ. Μπάνου

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

64. ΠΟΙΟΙ ΘΑ ΕΠΙΒΙΩΣΟΥΝ

68. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

72. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

74. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξεν. Αντωνιάδη

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

76. ΕΠΙΘΕΣΗ ΑΠΟ...
ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣ

78. AIR NEWS

80. FORUM

82. ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ

84. ENGLISH SUPPLEMENT



σελ.60



σελ.34



σελ.64



σελ.16

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

Committed to Quality and Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.

P. Phaleron - Greece

AGENTS

OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.

London

SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.

P. Phaleron - Greece

— ONASSIS GROUP —

Χίλια χρόνια προσφοράς

του Νίκου Σίμου

Η

χιλιετία που φεύγει βρίσκει την ελληνική ναυτιλία όχι στις καλύτερες μέρες της. Η βαθιά και πολυετής κρίση στην παγκόσμια βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών είναι φυσικό να επηρεάζει άμεσα την πρώτη ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο, χωρίς αυτό να σημαίνει, όπως άλλωστε και η μακρά ναυτική ιστορία μας έχει αποδείξει, ότι η εθνική αυτή βιομηχανία μας δεν θα καταφέρει να επιβιώσει για μία ακόμη φορά,

προτού πραγματοποιήσει τα νέα της βήματα προς μία καινούργια ανάπτυξη.

Αν θέλαμε να κάνουμε μια ανασκόπηση για τη χιλιετία που έφυγε υπό το πρίσμα της παγκόσμιας ναυτικής ιστορίας, θα μπορούσαμε να πούμε, με κάποια δόση δικαιολογημένης εθνικής υπερβολής ίσως, ότι μετά τα επιτεύγματα των Ισπανών και Πορτογάλων θαλασσοπόρων, οι οποίοι ανακάλυψαν νέους κόσμους, η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και η διαμέσου των αιώνων προσφορά της Ελλάδος στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο έχει, αξιολογικά, και τη δική της παγκόσμια σημασία.

Σε καθαρώς εθνικό επίπεδο, η ανάμειξη των Ελλήνων με τα θαλάσσια έργα μόνον αίγλη έχει χαρίσει στην πατρίδα μας, την οποίαν έκανε γνωστή, σεβαστή και παγκόσμια υπολογίσιμη όσο καμία άλλη ελληνική δραστηριότητα. Ειδικά δε στον αιώνα μας, η κατά θάλασσα δραστηριότητα των Ελλήνων, είτε σε καιρό ειρήνης είτε σε καιρό πολέμου, μόνο επιτεύγματα και εθνικά οφέλη έχει να επιδείξει, επιβεβαιώνοντας κατά τον καλύτερο τρόπο ότι παραμένουμε μια βαθιά ναυτική χώρα.

Αυτήν ακριβώς τη ναυτική ιστορία μας οφείλουμε να έχουμε πάντοτε στη μνήμη μας ως πολιτεία και ως λαός, ώστε να είμαστε σε θέση να κάνουμε τις σωστές αξιολογήσεις για τις δραστηριότητες που πρέπει να συνεχίσουμε να αναπτύσσουμε, για το κοινό εθνικό όφελος. Τις δραστηριότητες που μας δίνουν πράγματι παγκόσμια αίγλη και μπορούν να μας εξασφαλίσουν τη διεθνή αναγνώριση. Για τον απλούστατο λόγο ότι η κατά θάλασσα δράση των Ελλήνων έχει μια ιστορική υποδομή από πίσω της και οικονομικά επιτεύγματα διεθνούς αναγνώρισης, όταν οποιαδήποτε άλλη ελληνική δραστηριότητα μετά βίας έχει ξεπεράσει τα βαλκανικά μας όρια.

Η συνειδητοποίηση, κυρίως από την πολιτεία, της πραγματικότητας αυτής, είναι αναγκαία για τη χάραξη της εθνικής ναυτιλιακής στρατηγικής στο νέο αιώνα, το κατώφλι του οποίου περνάμε. Σε τελευταία ανάλυση, η αξιοποίηση των δυνατοτήτων του εθνικού ναυτιλιακού δυναμικού δεν είναι μόνο προς όφελος της ίδιας της χώρας, όπως η ίδια η Ιστορία έχει επιβεβαιώσει, αλλά συνιστά και την απόδοση φόρου τιμής σε έναν οικονομικό κλάδο ο οποίος κατέστησε την Ελλάδα γνωστή παγκοσμίως, είτε στο οικονομικό επίπεδο είτε ακόμη και στο κοσμοπολίτικο...

ΠΡΟΣΩΠΑ

του αιώνα



Ανδρεάδης Στρατής

Γεννήθηκε στον Βροντάδο της Χίου το 1905. Το 1939 εκλέγεται καθηγητής του Διοικητικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο της Θεσσαλονίκης. Το 1947 αναλαμβάνει την προεδρία της Εμπορικής Τράπεζας. Η παρουσία του στον χώρο του εφοπλισμού ακολουθεί τους ίδιους έντονους ρυθμούς. Διετέλεσε 14 χρόνια πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Άνοιξε το δρόμο για τον επαναπατρισμό πλοίων, εταιρών και κεφαλαίων με τα οποία ανασυγκροτήθηκε η μεταπολεμική ανάπτυξη της Ελλάδας. Πέθανε στο Παρίσι το 1989.

Βασίλειος Ι. Γουλανδρής

Γεννήθηκε στην Άνδρο το 1886. Σε ηλικία 23 ετών απέκτησε το δίπλωμα του πλοιάρχου και αργότερα, (περί το 1925), ίδρυσε μαζί με τους αδελφούς του την εταιρεία «Goulandris Bros Ltd». Εκλέχθηκε δύο φορές βουλευτής Κυκλάδων (1901 και 1952). Διακρίθηκε ιδιαίτερα για το κοινωνικό του έργο με πολλαπλές ευεργεσίες στη γενέτειρά του.



Λεωνίδας Α. Εμπειρίκος

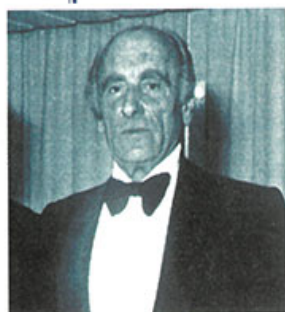
Γεννήθηκε στην Άνδρο το 1869. Το 1908 ίδρυσε μαζί με τους αδελφούς του τη ναυτιλιακή εταιρεία «Υιοί Ανδρέα Εμπειρίκου» με έδρα τη Σύρο. Θεωρείται από τους πλέον σημαντικούς εφοπλιστές των πρώτων δεκαετιών του αιώνα μας. Ασχολήθηκε ενεργά με την πολιτική και διετέλεσε υπουργός Επισιτισμού και Αυτάρκειας το 1917 -1918. Η κοινωνική του δράση και προσφορά υπήρξε πολυδιάστατη. Πέθανε τυφλός στο Παρίσι το 1948.

Ευγένιος Ευγενίδης

Γεννήθηκε στο Διδυμότειχο το 1882.

Πέθανε στην Ελβετία στις 22 Απριλίου του 1954 στη διάρκεια μιας δεξίωσης. Σε ηλικία 24 ετών ανέλαβε τη διεύθυνση του μεγάλου πρακτορειακού οίκου «Ρέππεν».

Το 1947 εγκαθίσταται στο Βεβέ της Ελβετίας απ' όπου διευθύνει τις ανά τον κόσμο επιχειρήσεις του. Το 1953 στρέφει το ενδιαφέρον του στην Ελλάδα, όπου οργανώνει την υπερωκεάνιο σύνδεση για τη Βόρεια Αμερική, την τακτική φορτηγό γραμμή για τη Νότιο Αμερική, ενώ αναπτύσσει ξεχωριστή δραστηριότητα με το πρωτοποριακό συγκρότημα του «Σκανδιναβικού». Το Φεβρουάριο του 1956 συνεστήθη το Ίδρυμα «Ευγενίδης» με προσπάθεια, για την οργάνωση και λειτουργία, της αδελφής του Μαριάνθη Σίμου. Από τότε η προσφορά του είναι μεγάλη σε έργα πρόνοιας, κοινωνικής αντίληψης και πολιτισμού.



Ιωάννης Κ. Καρράς

Ένας από τους σύγχρονους μεγάλους εφοπλιστές μας. Γεννήθηκε στα Καρδάμυλα της Χίου το 1907. Το 1931, σε κοινοπραξία με τον πατέρα του και τον Άγγελο Λούζη, ιδρύει στο Λονδίνο το ναυτιλιακό γραφείο «A. Louzis Ltd». Μετά το 1953 ανανεώνει και αυξάνει τη δύναμη του στόλου του και το 1965 ανασχηματίζει το γραφείο του στο Λονδίνο με την επωνυμία «J.K. Carras and Sons» με αντίστοιχη πρακτορεία στον Πειραιά με την επωνυμία «Καρράς-Ναυτιλιακή». Διέθεσε σεβαστά κεφάλαια για τουριστικές επιχειρήσεις στη Χαλκιδική. Με δωρεές ενίσχυσε την γενέτειρά του και την εκπαίδευση γενικότερα.



Μανώλης Κουλουκουντής

Γεννήθηκε στην Κάσο το 1898 και πέθανε σε ηλικία 90 ετών αφήνοντας πίσω του μια αστραφτερή μνήμη από μεγάλες ναυτιλιακές επιτυχίες, με μεγαλύτερη αυτήν των ήμιπερτυς. Θεωρείται ο κυριότερος συντελεστής της μεταπολεμικής ελληνικής ναυτιλίας. Για τη δράση του τιμήθηκε με πολλά αξιώματα.



Κώστας Μ. Λαυρός

Ένας από τους πέντε μεγαλύτερους εφοπλιστές του κόσμου. Γεννήθηκε στις Οινούσσες το 1911. Το 1937 μαζί με τους ξαδέλφους του Κώστα και Μάρκο Λύρα ίδρυσε στο Λονδίνο το ναυτιλιακό γραφείο «Lyra and Lemos». Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο μετέβη στη Νέα Υόρκη όπου εγκαίνιασε μια νέα εποχή εκπληκτικής εφοπλιστικής δραστηριότητας. Μεγάλη η συμβολή του στη συνειδητοποίηση των αρμόδιων παραγόντων για τα βασικά προβλήματα της ναυτιλίας. Διέθεσε εκατομμύρια δολλάρια σε δωρεές, μεταξύ των άλλων ίδρυσε τον «Όικο του Ναύτου» στη Χίο. Πέθανε το 1995.

Γιάννης Λάτσης

Γεννήθηκε το 1910 στο Κατάκολο Ηλείας. Οι εφοπλιστικές του επιχειρήσεις επεκτάθηκαν στους περισσότερους ναυτιλιακούς τομείς: των επιβατηγών πλοίων, των ακτοπλοϊκών μέχρι των υπερωκεανίων, των φορτηγών ξηρού και υγρού φορτίου, των τουριστικών κλπ. Ανάλογη ήταν και η ανάπτυξη της εμπορικής του δραστηριότητας με τη συμμετοχή σε διάφορες επιχειρήσεις γενικού εμπορίου αλλιά και με την εμπορία πετρελαίου. Η κοινωνική προσφορά του μεγάλου έλληνα εφοπλιστή είναι μεγάλη με αποκορύφωμα το «Λάτσειον Ίδρυμα», που ιδρύθηκε το 1967, με σκοπό την ενίσχυση της παιδείας σε όλο το νομό Ηλείας. Για τη δραστηριότητά του ο Γ. Λάτσης τιμήθηκε πολλές φορές με παράσημα και άλλες διακρίσεις.



Building People - not just Ships



Building ships is not enough...
...training the finest seafarers to carry cargo safely
and to protect the seas is at the core of our
strategy for the future.

X CHANDRIS
Building People - not just Ships

CHANDRIS (HELLAS) INC.

95 AKTI MIAOULI PIRAEUS 185 38 GREECE

TEL: +30 1 42 90 630 FAX: +30 1 42 90 256 COMTEXT: A64GR253
E-MAIL: chandris-hellas@chandris-group.gr TELEX: +601 212218/213057



Σταύρος Νιάρχος

Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1909. Το 1957 είναι ήδη ο μεγαλύτερος ανεξάρτητος εφοπλιστής στον κόσμο. Έθεσε σε νέα βάση όλο το σύστημα των διεθνών μεταφορών στη θάλασσα, ενώ παράλληλα έδωσε ώθηση στη ναυτιλία της ελληνικής συντηρητικής παράδοσης. Υπήρξε από τις λίγες προικισμένες προσωπικότητες που σφράγισαν την πορεία του εικοστού αιώνα. Πέθανε σε ηλικία 87 ετών, το 1996, αφήνοντας ένα σημαντικό μέρος της περιουσίας του για κοινωνικούς και ανθρωπιστικούς σκοπούς.

Λουκάς Νομικός

Γεννήθηκε στην Οία της Σαντορίνης το 1886. Σε ηλικία 14 ετών ακολούθησε το ναυτικό επάγγελμα. Υπήρξε άριστος διορατικός επιχειρηματίας και γενναίος Έλληνας κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής στη χώρα μας. Πρωτοργάνωσε της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων. Από την Πολιτεία τιμήθηκε πολλές φορές για το έργο και τις υπηρεσίες του. Πέθανε το 1937.



Αριστερά ο Στ. Λιβανός με το Βασίλειο Παύλο

Λιβανός Σταύρος

Κορυφαίος εφοπλιστής τόσο στην ελληνική όσο και στην παγκόσμια κλίμακα. Γεννήθηκε στα Καρδάμυλα Χίου το 1887. Σπούδασε σε νυκτερινή σχολή του Πειραιά μηχανικός του Ε.Ν. Το 1917 εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο όπου και ίδρυσε οικογενειακό ναυτιλιακό γραφείο. Η άνοδος του υπήρξε αληθινή. Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος τον βρίσκει με περισσότερα από 30 σκάφη από τα οποία τα 9 νεότευκτα. Το 1948 αποκτά το πρώτο μεταπολεμικό σκάφος, τάνκερ, 26.000 τόννων. Έκτοτε θεωρείται πρωταθλητής του παγκόσμιου θαλασσινού στίβου. Πέθανε το 1956.

Αντώνιος Ι. Χανδής

Γεννήθηκε στον Πειραιά το 1924. Με τον αδελφό του Δημήτρη επιδόθηκε στην ανασυγκρότηση της οικογενειακής επιχείρησης η οποία είχε αποδεκατιστεί μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ανέπτυξε εντυπωσιακή δραστηριότητα στην υπερωκεάνιο ναυτιλία δημιουργώντας στόλο που κυριάρχησε στην παγκόσμια ναυτιλία. Παράλληλα με τις εφοπλιστικές δραστηριότητες δημιουργεί αλυσίδα ξενοδοχείων υψηλών προδιαγραφών. Πρωτοργάνωσε της Intercargo, διετέλεσε μέλος του Δ.Σ. Committee και πρόεδρος της ΕΕΕ. Πέθανε το 1984.



Αριστοτέλης Ωνάσης

Γεννήθηκε το 1906 στη Σμύρνη. Θεωρείται ο κορυφαίος της ομάδας των «Χρυσών Ελλήνων» ανοίγοντας νέους δρόμους στη ναυτιλιακή σκέψη όχι μόνο των Ελλήνων αλλά και διεθνώς. Το 1933 αγόρασε δύο καναδικά φορτηγά. Στο τέλος του Β' παγκόσμιου πολέμου βρέθηκε με έναν υπολογίσιμο στόλο, ενώ το 1949 συγκροτεί ολόκληρη φαλανοθηρική αρμάδα. Το 1957 ιδρύει την «Ολυμπιακή Αεροπορία» Πέθανε το 1975 στο Παρίσι αφήνοντας μέρος της κληρονομιάς του στη χώρα μας όπως: Το καρδιοχειρουργικό κέντρο «Ωνάσειο», το καμπαναριό της Αγίας Φωτεινής στη Νέα Σμύρνη, τα Διεθνή Βραβεία και Υποτροφίες και ένα σωρό έργα και θεσμούς που διατηρούν ζωντανή τη μνήμη του Αριστοτέλη Ωνάση.



Η αναφορά των Ν.Χ. στους εκπροσώπους του ελληνικού εφοπλισμού που έγραψαν ιστορία στην ελληνική εμπορική ναυτιλία, ασφαλώς και δεν θα μπορούσε να είναι πλήρης, δεδομένου του περιορισμένου χώρου που καλύπτει το συγκεκριμένο θέμα. Γνωρίζουμε ότι υπάρχουν και παραλείψεις, πλην όμως πιστεύουμε ότι τα πρόσωπα στα οποία κάνουμε μνεία, είχαν μία μεγάλη διεθνή αναγνώριση, όχι μόνο για την επιχειρηματική τους δραστηριότητα, αλλά και για τον κοσμοπολιτισμό τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

«Ναυτικά Χρονικά», «ΝΕΟΕΛΛΗΝΕΣ ΑΙΝΑΥΤΑΙ» του Ανδρέα Γ. Λαιμού, «ΠΟΡΤΡΑΙΤΑ ΣΕ ΜΠΛΕ ΦΟΝΤΟ» του Ευστάθιου Μπάτη.

*Καλή Χρονιά
σε όλους τους Έλληνες
Ναυτικούς*



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD

8, Dragatsaniou str., 105 59 Athens, Hellas, Tel.: 3238290, 3234951, 3235079, 3315980-2, Telex: 218657, Fax: 3315983

ΕΝ ΠΛΩ

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Η αυθαιρεσία των διαιτησιών του Λονδίνου

Ένα απαράδεκτο καθεστώς έχουν παγιώσει οι διαιτησίες του Λονδίνου, με αποτέλεσμα η ναυτιλία, και όχι μόνον η ελληνική, να πλήττεται ως προς τα κατ'εξοχή συμφέροντά της. Το πρόβλημα προκύπτει από το γεγονός ότι οι Άγγλοι διαιτητές έχουν κατορθώσει, για λόγους που καθένας μπορεί να αντιληφθεί, να συγκεντρώσουν -με μονοπωλιακό πνεύμα- το σύνολο σχεδόν των περιπτώσεων ναυτικής διαιτησίας, παγκοσμίως, με άμεση συνέπεια την αδυναμία των διαιτητών να φέρουν εις πέρας ένα τόσο δυσβάστακτο έργο.

Ετσι, ο φόρτος εργασίας επιβαρύνει υπερμέτρως την έκδοση των αποφάσεων στις υποθέσεις που εκκρεμούν. Υπάρχει, δε, υπόθεση που τελεί σε εκκρεμότητα, για το λόγο που προαναφέρθηκε, επί μία ολόκληρη επταετία!

Όπως είναι γνωστό, οι περισσότερες διαιτησίες αναφέρονται σε διαφορές μεταξύ πλοιοκτητών και ναυηγών. Όμως οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που διακυβεύουν τα πάντα. Διότι, πρώτον, οι καθυστερήσεις που σημειώνονται επιβαρύνουν το πλοίο και τους ιδίους. Κατά δεύτερο λόγο, ακριβώς λόγω της ύπαρξης ενός περιουσιακού στοιχείου, δηλαδή του πλοίου, δεν υπάρχει περίπτωση να μην ικανοποιηθούν οι κάθε είδους απαιτήσεις των ναυηγών αν οι τελευταίοι δικαιωθούν. Αντιθέτως, οι ναυηγοί δεν διακινδυνεύουν σχεδόν τίποτα. Μάλιστα, η σημειούμενη καθυστέρηση στην εκδίκαση των εκκρεμών υποθέσεων αποτελεί ένα μέσο έμμεσης, αλλά αθέμιτης πίεσης εις βάρος του πλοιοκτήτη, για έναν όρον-όρον συμβιβασμό, τη στιγμή κατά την οποία οι ναυηγοί, ακόμη και αν χάσουν την υπόθεση, δεν υπάρχει τρόπος να εξαναγκασθούν σε καταβολή όσων επιδικάσει η διαιτησία αφού, ως επί το πλείστον, πρόκειται για εταιρείες χωρίς περιουσιακά στοιχεία.

Τέλος, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι, παρά το γεγονός του μεγάλου φόρτου εργασίας, οι διαιτητές δεν αρνούνται να δέχονται τις διαιτησίες που τους ανατίθενται, διότι έχουν τη δυνατότητα να κάνουν

στη συνέχεια τις επιλογές τους, αναλόγως με το τι τους συμφέρει. Δυστυχώς, δεν ελέγχονται από κανέναν, εν αντιθέσει προς την τακτική δικαιοσύνη όπου τίθενται κάποια όρια στους δικαστές.

Το ισχύον απαράδεκτο καθεστώς αυτό πρέπει επιτέλους να αντιμετωπισθεί κατά τρόπον συντονισμένο. Και μία τέτοια πρωτοβουλία μπορούν να αναλάβουν η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών, η BIMCO αλλά και όλοι οι άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς, και να προβούν σε συντονισμένες ενέργειες ώστε, πρώτον, να απαλειφθεί από τους στερεότυπους όρους των ναυηγοσυμφώνων η ρήτρα περί διαιτησίας Λονδίνου, προκειμένου να έχουν το δικαίωμα οι εκάστοτε συμβαλλόμενοι να επιλέγουν τις λεπτομέρειες του τρόπου επίλυσης των διαφορών που ενδεχομένως αναφύονται σε μία ναύληση. Δεύτερον, δε, να τεθεί χρονικό όριο έκδοσης των διαιτητικών αποφάσεων με ενδεχόμενη κύρωση τον περιορισμό του αριθμού των διαιτησιών που θα αναλαμβάνει ή θα έχει εκκρεμείς ο κάθε διαιτητής ή ακόμη και την καταβολή αποζημίωσης στους διαδίκους, για κάθε ημέρα καθυστέρησης πέρα από το χρονικό όριο που θα τους παρέχεται για την έκδοση των αποφάσεών τους. Θα μπορούσε επίσης να θεσπισθεί ακόμη και έκπτωση του διαιτητού από το αξίωμά του, σε περίπτωση υποτροπής κατ' εξακολούθηση.

Για να μην ξεχνάμε (1)

Λήγοντος του 1999, του 20ού αιώνα και της χιλιετίας, η ελληνική εμπορική ναυτιλία, και κυρίως η ελληνική σημαία, εμφανίζεται αποδυναμωμένη μοιρολόι ο επιχειρηματικός δυναμισμός παραμένει πολύ ισχυρός.

Η ελληνική ναυτιλία, η οποία ελέγχει το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας, για πρώτη φορά παρουσιάζεται τόσο αποξενωμένη από το διοικητικό φορέα της. Αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις ως αποτέλεσμα της αδύναμης ναυτιλαγοράς, της πλεονάζουσας, διεθνώς, χωρητικότητας, των ραγδαίων τεχνολογικών κατακτήσεων αλλά και της μεταβολής στη φιλοσοφία και στον τρόπο εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου... Λέμε, δε, ότι περισσότερο από κάθε άλλη

φορά είναι αποξενωμένη από το διοικητικό φορέα της, καθώς μέσα στις συνθήκες που μόλις περιγράφηκαν, δεν έχει τύχει της αναγκαίας εθνικής στήριξης της οποίας έχουν τύχει άλλες ναυτιλιακές χώρες, τόσο μέσα όσο και εκτός της κοινοτικής ζώνης.

Ποιο ήταν το αποτέλεσμα, για το 1999 τουλάχιστον, της έλλειψης της κρατικής συμπαράστασης προς τη ναυτιλία; Το εθνικό νηολόγιο έχει απολέσει την τελευταία τριετία 423 σκάφη και μόνον 183 έχουν υψώ-

σει την ελληνική σημαία. Και όχι μόνο αυτό. Οι συνέπειες είναι πολύ μεγαλύτερες αν σκεφθεί κάποιος ότι λιγότερα πλοία σημαίνουν λιγότερες θέσεις και ευκαιρίες εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς, αδυναμία του συρρικνούμενου στόλου να απορροφήσει δοκίμους επί των πλοίων για την πρακτική εξάσκησή τους και, βεβαίως, αδυναμία του Πειραιώς να μετασχηματισθεί σε ένα πλήρως οργανωμένο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Οι συνέπειες εκτείνονται και στη ναυτική εκπαίδευση, όπου υπάρχει επείγουσα ανάγκη βελτίωσης των προτύπων λειτουργίας των ναυτικών σχολών, αύξησης του αριθμού των μαθητών και ανοίγματος του εκπαιδευτικού συστήματος και στον ιδιωτικό τομέα.

Είναι στο χέρι της πολιτείας να μην αφήσει, έστω και την τελευταία στιγμή, να περάσουν οι ευκαιρίες ανεκμετάλλητες και να εφαρμόσει αντιθέτως ευνοϊκές για την ελληνική ναυτιλία πολιτικές, όπως έχουν κάνει οι κυβερνήσεις της Ολλανδίας και της Βρετανίας. Οι πολιτικές αυτές είναι αναγκαίες αν θέλουμε να διατηρήσει η Ελλάδα την πρωτοκαθεδρία της στις θαλάσσιες μεταφορές, θέση ιδιαίτερα πολύτιμη για την εθνική οικονομία αλλά και για το εθνικό συμφέρον γενικότερα. Αυτό σημαίνει ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα πρέπει να προωθήσει άμεσα μέτρα που θα ευνοούν την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και θα αποκαθιστούν την απολεσθείσα ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας.

Στη Βρετανία (2)

Να αναφέρουμε χαρακτηριστικά -όσον αφορά στη σημασία που δείχνουν για τη ναυτιλία τους οι ξένες κυβερνήσεις, σε αντίθεση προς την ελληνική- ότι από το νέο έτος θα ισχύει στη Βρετανία ένα νέο φορολογικό καθεστώς για τη ναυτιλία με φορολόγηση της χωρητικότητας, με συνέπεια την κατάργηση του καθεστώτος που ίσχυε μέχρι σήμερα, που η φορολογία επιβαλλόταν στην επιχείρηση. Η αλλαγή αυτή είναι αποτέλεσμα πολύμηνης μελέτης, κατά τη διάρκεια της οποίας διαπιστώθηκε ότι, χωρίς ένα φιλικό φορολογικό καθεστώς που θα προβλέπει ελαφρύνσεις και εξαιρέσεις, δεν υπάρχει πραγματική προοπτική με την όποια ναυτιλιακή πολιτική εφαρμοσθεί, να αναζωογονηθεί η βρετανική ναυτιλιακή βιομηχανία.

Σημειώνεται, χάριν ενημερώσεως, ότι με βάση το νέο σύστημα, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα έχουν τη δυνατότητα, εφόσον θέλουν, ή να παραμείνουν υπό το παλιό φορολογικό καθεστώς ή να αρχίσουν να φορολογούνται επί της χωρητικότητας των πλοίων τους. Ο εταιρικός φόρος θα παραμείνει ο ίδιος. Απλώς το προκύπτον κέρδος

θα υπολογίζεται με βάση τη χωρητικότητα που διαθέτει η ναυτιλιακή εταιρεία και επ' αυτού θα υπολογίζεται και η φορολογική επιβάρυνση. Εξυπακούεται ότι υπό το νέο φορολογικό καθεστώς μπορούν να υπαχθούν ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται πλοία που μεταφέρουν εμπορεύματα και επιβάτες και όχι βεβαίως ολιευστικά ή πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται βοηθητικώς σε εκμεταλλεύσεις θαλασσιών πηγών πετρελαίου ή φυσικού αερίου.

Πώς έχουν υποδεχθεί τη νέα καινοτομία στη Βρετανία; Θεωρούν ότι το νέο καθεστώς θα αντιστρέψει την πολυετή παρακμή της βρετανικής ναυτιλιακής βιομηχανίας και δι' αυτού θα προσελκυσθούν στο βρετανικό νηολόγιο και ξένοι πλοιοκτήτες. Ακριβώς όπως εδώ!

Να θυμίσουμε ακόμη ότι και στις Ηνωμένες Πολιτείες έχει αναληφθεί μία γενικότερη προσπάθεια ενίσχυσης του εθνικού νηολογίου και γι' αυτό είχε προταθεί στο Κογκρέσο η δημιουργία ενός δεύτερου νηολογίου, ελεuthέρου φορολογικών βαρών για τα υπαγόμενα σε αυτό πλοία.

Τι θα καλύπτουν τα P&I Clubs

Η αύξουσα απειλή ποινικών δώξεων πλοιοκτετών και πλοιάρχων οδήγησε τα P&I Clubs να ξεκαθαρίσουν τους όρους κάλυψης από αυτά των χρηματικών ποινών. Έτσι τα clubs θα συνεχίσουν να καλύπτουν τις χρηματικές ποινές που θα επιβάλλουν τα ποινικά δικαστήρια, οι οποίες όμως δεν θα προκύπτουν από παραβατική συμπεριφορά του πλοιοκτήτη, αλλά δεν θα καταβάλλουν αποζημιώσεις για πρόστιμα που θα είναι αποτέλεσμα επικίνδυνων και ανεύθυνων ενεργειών όπως, π.χ., η υπερφόρτωση πλοίων.

Τα P&I Clubs πρόκειται από τις 20 Φεβρουαρίου να τροποποιήσουν σχετικά τους όρους των συμβολαίων τους. Οι αλλαγές θα λύσουν επιπλέον και το πρόβλημα του κατά πόσο μία μεγάλη χρηματική ποινή θα πρέπει να μοιράζεται μεταξύ των clubs. Ως γενική αρχή, πάντως, οι ασφαλιστές έχουν να μην παρέχουν κάλυψη σε παράνομες ενέργειες. Παρ' όλη αυτά υπάρχει στην πράξη κάποια ανοχή για σχετικά μικρές παραβάσεις. Οι καλύψεις για τα πρόστιμα θα εξακολουθήσουν να είναι στη διακριτική ευχέρεια των clubs, αλλά ένας πλοιοκτήτης στον οποίον έχει επιβληθεί ποινή, θα μπορεί να ζητήσει ενδεχομένως το αντίστοιχο ποσό του προστίμου από το P&I Club στο οποίο ανήκει, αρκεί η παράβαση να μην είναι προμελετη-

μένη.

Ένα πρόστιμο που θα έχει επιβληθεί εξαιτίας της πρόκλησης μεγάλης ρύπανσης με πετρέλαιο, μπορεί επίσης να τύχει καλύψεως από το P&I Club αν θεωρηθεί τυχαίο γεγονός και ο πλοιοκτήτης συμπεριφέρθηκε με υπευθυνότητα. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η περίπτωση θαρρεμπορίου. Μία ποινή που επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη για θαρρεμπόριο που έχουν κάνει τα μέλη του πληρώματος, ενδεχομένως να καλυφθεί, όχι όμως όταν στο θαρρεμπόριο επιδιόδετα ο πλοίαρχος του σκάφους. Επίσης είναι αυτονόητο ότι δεν καλύπτονται αξιόποινες πράξεις που θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή ή την ασφάλεια των πλοίων.

Να ζήσει η Μιράντα

Μάλιστα, βάπτισε και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης την κόρη του και ακόμα γλυκά δεν έχουμε γευτεί...

Η βάπτιση έγινε σε στενό οικογενειακό κύκλο στην Αγία Αικατερίνη και στη μικρή δόθηκε το όνομα Μιράντα.

Το ευχάριστο νέο το πληροφορήθηκε η στήλη (ψι' αυτό πρέπει να... ρουφάτε τα «Ναυτικά Χρονικά») όταν ο κ. Σουμάκης το ανακοίνωνε στο δήμαρχο Πειραιώς, Χρ. Αγραπίδη: «Χρήστο μου, η Μιράντα όταν ήταν στην κοιλιά της δεν έχυσε ούτε ένα δάκρυ», έλεγε ο υπουργός και... γελάσαν και τα μυστάκια του.

Τι «έπαθε» ο Στρίντζης

Ακούνε... Ρότερνταμ και ολλανδικά ναυπηγεία οι δημοσιογράφοι, που μετέβησαν στη χώρα της τουλίπας για την καθέλευση του «Blue Star 1», και όπου φύγει - φύγει...

Ήταν σε τέτοιο βαθμό αφιλόξενοι οι Ολλανδοί, που δεν είχαν προβλέψει ούτε... καρέκλες για τους εκπροσώπους του ελληνικού τύπου!...

Οι περισσότεροι δημοσιογράφοι έψαχναν για εστιατόρια στο Ρότερνταμ μόνοι τους, για να φάνε, μετά την απίστευτη ταλαιπωρία στην οποία υποβλήθηκαν.

Ο κ. Γερ. Στρίντζης την «πάτησε», γιατί οι Ολλανδοί (ο μεγάλος έρωτάς τους είναι η Τουρκία) του είχαν υποσχεθεί ότι θα αναλάβουν οι ίδιοι την ξενάγηση και τα γεύματα των δημοσιογράφων. Πού να φανταστεί ο άνθρωπος τι επεφύλασσε η ολλανδική... φιλοξενία.

Πάντως, οι κ. Γερ. Στρίντζης και Περ. Παναγόπουλος ζήτησαν συγγνώμη και τόνισαν ότι θα επανορθώσουν εντός Ελλάδος...

Ομιλίες πολιτικών και λιμενικοί...

Το ότι οι θέσεις στην ηγεσία των σωμάτων ασφαλείας και των ενόπλων δυνάμεων είναι «πολιτικές», είναι γνωστό. Όμως θα πρέπει κάποιοι να λάβουν, επιτέλους, το μήνυμα ότι και η αξία παίζει ρόλο στην αναρρίκηση των αξιωματικών.

Ανώτατος αξιωματικός του Λιμενικού προσήλθε πριν από λίγες μέρες σε ομιλία κορυφαίου στελέχους του ΠΑΣΟΚ, στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς.

Ήταν ο μοναδικός από το Λιμενικό Σώμα...

Με τέτοιες «παρουσίες» αν νομίζουν κάποιοι ότι θα ανέλθουν στην αρχηγία, μάλλον, μέγα λάθος πράττουν...

Ο νοών νοεῖτω.

Τσουροπλής - Αγούδημος (1)

Κοκκίνισαν και τα... γραφεία

στη θυελλώδη συνεδρίαση της ΓΕΑΣ στις 3 Δεκεμβρίου, όταν «αρπάχτηκαν» ο γ.γ. του ΥΕΝ Αθαν. Τσουροπλής και ο Κεφαλλονίτης εφοπλιστής Γερ. Αγούδημος.

Το τι ακούστηκε δεν περιγράφεται...

«Σε κυνηγούσαν με τα πιστόλια και σε έσωσα!» φώναζε ο Αγούδημος.

«Πέρασαν οι εποχές που έσβηνες τα πούρα σου στο πρόσωπο κάποιων...», έλεγε ο Τσουροπλής.

Αμ, είπαν και άλλα: «Άγγελος ήταν μπροστά σου ο Χαλέβας!...» έλεγε ο Αγούδημος.

«Βρε, πήγαινε μάθε γράμματα», απαντούσε ο γραμματέας του ΥΕΝ.

Τσουροπλής - Αγούδημος (2)

Το «κλου» της υπόθεσης, ξέρετε ποιο είναι;

Η ΓΕΑΣ ενέκρινε την αίτηση του Αγούδημου για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας στη γραμμή Πειραιά - Δωδεκανήσου και ο εκ Κεφαλληνίας πλοιοκτήτης τη έκανε;

Έστειλε στον Τσουροπλή μια τεράστια γλάστρα, με το μπιλιετάκι να γράφει: «Είμαι Κεφαλλονίτης και εμείς έτσι συμπεριφερόμαστε!...

Σε ευχαριστώ για την άδεια».

Ο κ. Τσουροπλής (ο οποίος τυγχάνει πρόεδρος της ΓΕΑΣ) έστειλε πίσω στον Αγούδημο τη γλάστρα.

Αχ, τι θα δούμε και τι θ' ακούσουμε ακόμη...

Πού είναι οι κάρτες;

Το επισημαίνουμε γιατί έχει συζητηθεί ευρέως, και βέβαια όχι με τα καλύτερα λόγια.

Ελάχιστες ναυτιλιακές εταιρείες απέστειλαν ευχετήριες κάρτες αν και το 1999 πήγε πολύ καλό, από οικονομικής άποψης, για εταιρείες που δραστηριοποιούνται και στην ποντοπόρο και στην ακτοπλοΐα.

Όπως λέμε... «μια καθημέρα είναι αυτή, πες την και ας πέσει κάτω», έτσι κάποιοι έβλεπαν χρονιάρικες ημέρες «χρόνια πολλὰ, κύριοι εφοπλιστές, δεν αξίζει πολλὰ χρήματα μία κάρτα...».

Επιτέλους, ήρθαν τα ελικόπτερα

Άντε τώρα να κάνεις αντιπολίτευση στον Σουμάκη, που παρέλαβε και τα 2 ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης. Χρόνια ολόκληρα γίνονταν διαγωνισμοί, ακυρώνονταν, υπήρχαν παρεμβάσεις και καταγγελίες, και τα ελικόπτερα παρέμεναν στα... χαρτιά.

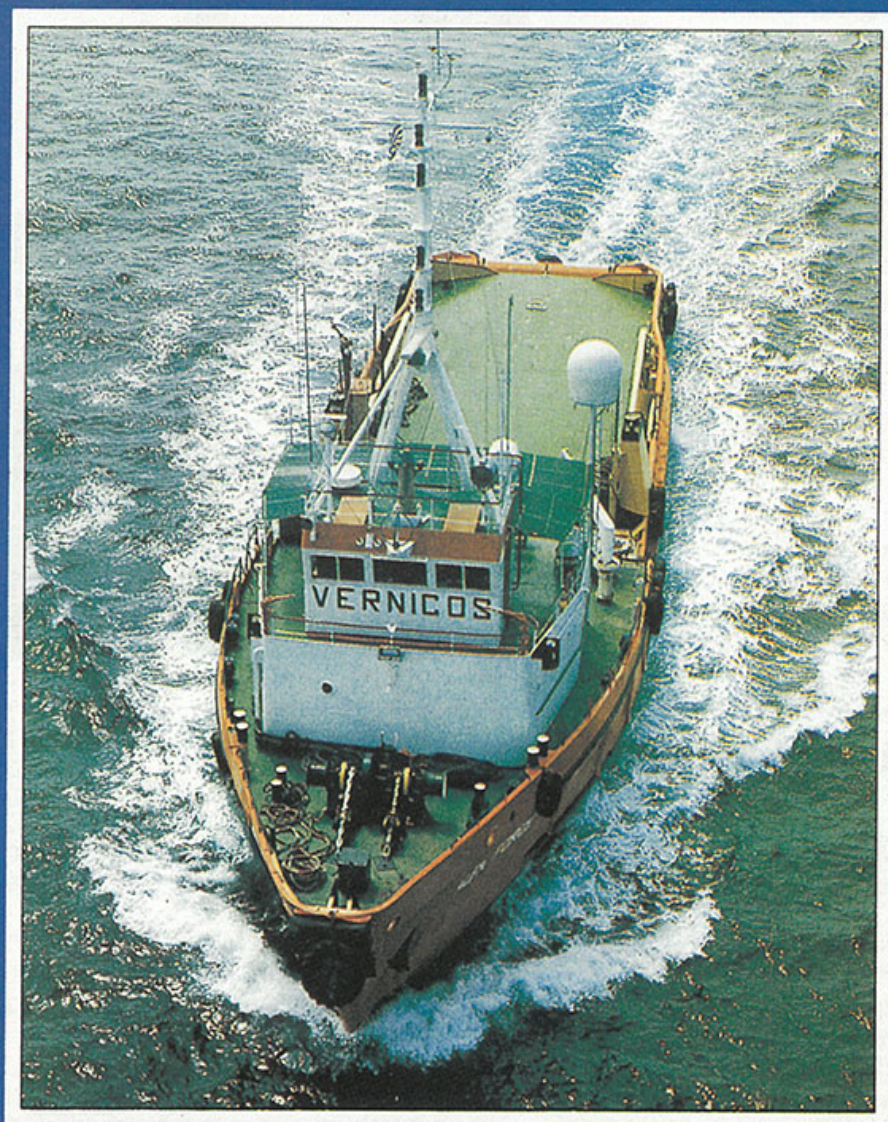
Ο κ. Σουμάκης, με διαφανείς διαδικασίες, τα παρήγγειλε και ήδη το ΥΕΝ τα παρέλαβε. «Μεγάλο χαρτί» αυτό για τον υπουργό, εν όψει της προεκλογικής περιόδου για τον Πειραιά.

Σε ευχαριστούμε



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



SALVAGE & TOWAGE
POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

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

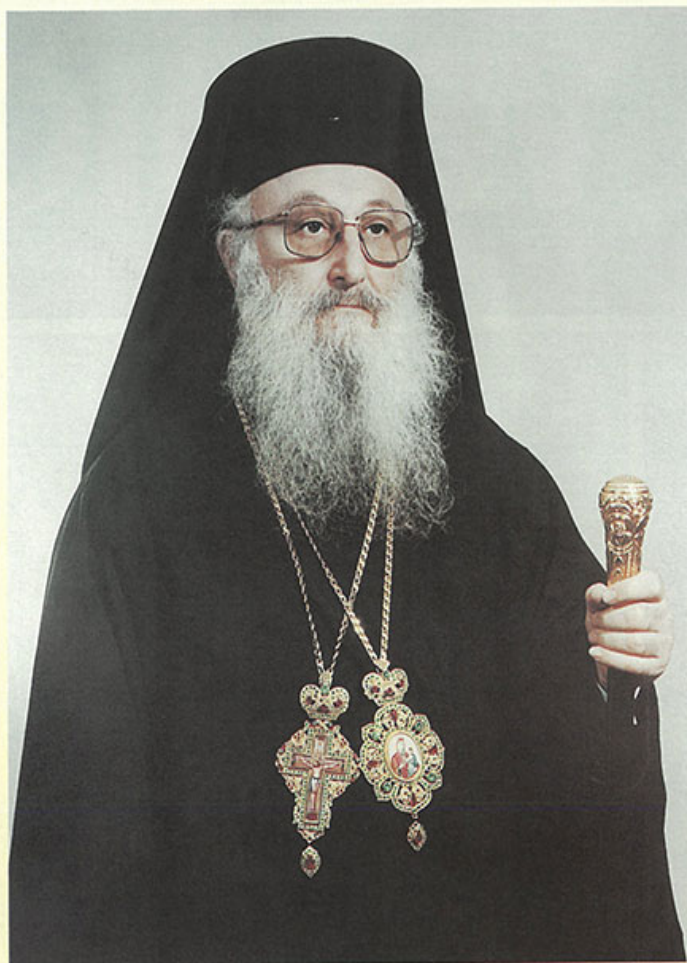
DESIGN BY VICKY DANIEL

FOR YOUR SAFETY AT SEA

Αιενίζοντας το νέο αιώνα

Ο ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΛΛΙΝΙΚΟΣ

Με την εορτή των Χριστουγέννων, ηηγουσης πλέον της διαχιλιετίας από της κατά Σάρκαν Οικονομίας του Κυρίου Ημών Ιησού Χριστού, και την ανατολή του νέου έτους, εύχομαι σε όλους τους αγαπητούς αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» και ιδιαίτερος προς τους απανταχού της γης ναυτικούς και ναυτιλημένους αδελφούς μας, ηηουσάν τη Θείαν Χάριν και την ευλογίαν του ενανθρωπήσαντος Θεού της αγάπης. Το φως του αστέρος της Βηθλεέμ να φωτίζει και να καταλάμπει τις ψυχές όλων και να οδηγεί εις το δρόμον της σωφροσύνης, της αρετής και της θεώσεως, που είναι ο σκοπός του ανθρωπίνου βίου. Στους ναυτικούς μας ιδιαίτερος που ταξιδεύουν στα διάφορα πελάγη, «ο καιρούς και χρόνους εξουσιάζων Κύριος» να παρέχει ήρεμα ταξίδια, ευδοκίμουν και επιτυχίαν βίου, ανάπτυξιν στις καρδιές της αγάπης και της αληθινής ανθρωπιάς και επιστροφή με γαλήνη και χαρά στις οικογενειακές εστίες ενός εκάστου.



Ο ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΗΣ ΧΙΟΥ, ΨΑΡΩΝ & ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ

Αγαπητοί μας!

Από την ιδιαίτερη πατρίδα, σας στέλνουμε το μήνυμα αυτό. Από το μυροβόλο νησί μας, όπου γεννηθήκατε, σας στέλλουμε την αγάπη μας, τον παθμό των οικείων σας και της άλητης οικογένειας, της πνευματικής, δηλαδή της Αγίας μας Εκκλησίας.

Επιθυμούμε να σας διαβεβαιώσουμε ότι σας σκεπτόμεθα συχνά και ότι σας νιώθουμε πολύ κοντά στην καρδιά μας. Όλους σας, τους ηηοιάρχους όσον και τα ηηηρώματα των καραβιών μας, μεγάλων και μικρών, που κατάγεσθε από τα τρία ιστορικά νησιά μας, Χίο, Ψαρά και Οινούσες, και που διασχίζετε πελάγη και ωκεανούς, αντιμετωπίζοντας κάθε τόσο κινδύνους και δυσκολίες αμέτρητες.

Σήμερα, τη μεγάλη γιορτή των Χριστουγέννων, μαζί με τη μάνα σας, τη σύζυγο, τα παιδιά και τα αδελφία σας, μαζί με τους συγγενείς και φίλους σας, προσευχόμεθα και εμείς ολόθερμα για όλους σας και παρακαλούμε τον Παντοδύναμο Κυβερνήτη του σύμπαντος να σας σκεπάζει παντού και πάντοτε. Ο Χριστός, που τη θεία Του γέννηση γιορτάζουμε, ας γίνει Κυβερνήτης και Συμπληρωτής και να σας σκεπάζει όλους γενικά τους ξενητεμένους μας από κάθε κίνδυνο.

Ως επίσκοπός σας, του ακριτικού νησιού μας, σας κάμνω την εξής προτροπή.

Ιηηόται σεις των κυμάτων, φυλαχθείτε από τις σειρήνες της ζωής και με αξιοπρέπεια, σαν τον Οδυσσέα, νοσταλγοί και εσείς της πατρίδος και των σιμητών παραδόσεών της, με τιμότητα, δικαιοσύνη, με ηηική, ευσέβεια, αγάπη χριστιανική, συνεχίσατε τα ταξίδια σας στη θάλασσα και το ταξίδι της ζωής σας.

Φυλάξατε, προπαντός, την καθαρότητα της ψυχής σας. Η κανδήλα της πίστεως και των εθνοκορησκευτικών ιδονικών μην αφήσετε να σβήσει ποτέ, μα ποτέ, μέσα στην καρδιά σας. Φυλάξατε τις αθάνατες εηηηνοχριστιανικές παραδόσεις της πατρίδος σας.

Και εηάτε πάηι πίσω γεροί, τιμημένοι και χαρούμενοι, στην αγκαλιά των αγαπημένων σας που σας περιμένουν.

Ο Θεός να σας προστατεύει.

Καλή Χριστουγέννα και το σωτήριο έτος 2000 υγιεινό και δυνατό.

Με ευχές και αγάπη
Ο Μητροπολίτης
Ο Χίου, Ψαρών & Οινούσων ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ.



ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εύχομαι ο ερχομός του νέου χρόνου να φέρει σε όλον τον κόσμο προσωπική και οικογενειακή ευτυχία και στη ναυτική οικογένεια πρόοδο και ήρεμες θάλασσες.



ΑΝΤΙΝΑΥΑΡΧΟΣ Α.Σ. Β.ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ
ΑΡΧΗΓΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Εύχομαι ο καινούργιος χρόνος να σημάνει για όλους την αρχή μιας νέας περιόδου γεμάτης ευτυχία και να φέρει στην ελληνική ναυτιλία περαιτέρω πρόοδο και δημιουργικότητα.

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.



Ο Πειραιάς πρώτη επιλογή
στη νέα χιλιετία

Μέγαρο Ο.Λ.Π Α.Ε.

Ακτή Μιαούλη 10, 185 38 Πειραιάς
τηλ: 01 4520911 - 19, 4286842, fax: 01 4286843

του Νάσου Πουθακίδα

Δηλώσεις του Στ. Σουμάκη

«Βουτιά» έκανε το Νοέμβριο το ελληνικό νηολόγιο, το οποίο υπέστη απώλειες για δεύτερο συνεχόμενο μήνα και σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα.

Ύστερα από πέντε μήνες σχετικής ανάκαμψης, το νηολόγιο παρουσίασε από την αρχή του χρόνου τη μεγαλύτερη «κοιλιά» τον περασμένο μήνα. Όπως προκύπτει από επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά το Νοέμβριο υπέστειλαν την ελληνική σημαία 11 πλοία, συνοδικής χωρητικότητας 448.859 κόρων. Αντίθετα στο ελληνικό νηολόγιο εγγράφησαν 3 πλοία, χωρητικότητας 29.038 κόρων. Η συνοδική μείωση της δύναμης του εμπορικού μας στόλου ανήλθε σε 419.821 κόρους.

Τα πλοία που ύψωσαν την ελληνική σημαία - «Ελλάς Πρόγκρες», «Δώρα Γ.», «Λ. Γεωργία» - έχουν μέσο όρο ηλικίας κάτω των 10 ετών, ενώ τα σκάφη που διεγράφησαν τα 22 χρόνια. Από τα 11 πλοία που υπέστειλαν τη σημαία, 9 που-

λήθηκαν σε αλλοδαπούς, ένα προτίμησε σημαία Μπαχαμών και ένα πήγε για διάλυση.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης κλήθηκε στις αρχές Δεκεμβρίου από τα «Ν.Χ.» να σχολιάσει τη διακύμανση του νηολογίου, που φέτος έχει παρουσιάσει τις μικρότερες απώλειες (εγγραφές 76 πλοίων και διαγραφές 86 μέχρι και τον Οκτώβριο) σε σύγκριση με την προηγούμενη τριετία. Ο υπουργός, ο οποίος δήλωσε ικανοποιημένος από τη διακύμανση, τόνισε: «Αυτές τις ημέρες υποβλήθηκαν πέντε αιτήσεις στην αρμόδια διεύθυνση για εγγραφή νέων πλοίων στο νηολόγιο. Αυτές οι εγγραφές θα παρουσιαστούν στο τέλος Δεκεμβρίου. Όλα αυτά τα πλοία και τα σκάφη που εγγράφησαν το Νοέμβριο είναι νεότερα, δείγμα ποιότητας και ασφάλειας. Όσα σκάφη υποστέλλουν την ελληνική σημαία είναι γηρασμένα και δεν μπορούν



να αντεπεξέλθουν στις σημερινές συνθήκες, που απαιτούν ποιότητα και ασφάλεια. Αυτά τα πλοία δεν είναι πλέον ανταγωνιστικά. Πρέπει να επισημάνω ότι από την αρχή του χρόνου από τα 86 πλοία που υπέστειλαν την ελληνική σημαία, περίπου τα 25 πήγαν για παλαιοσίδερα. Σίγουρα μας ικανοποιεί η επιχειρούμενη ανανέωση του στόλου μας».

Ο κ. Σουμάκης υποστήριξε ακόμη ότι η κατάσταση σταθεροποιείται, ενώ πρόσθεσε ότι όλο και περισσότερες ευρωπαϊκές σημαίες γίνονται ανταγωνιστικές έναντι της ελληνικής.

Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη μπορεί να επιβιώσει

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε η εκδήλωση που πραγματοποίησε στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος η νομαρχία Πειραιά με πρωτοβουλία του Γραφείου Βιομηχανικής Αλληλεγγύης με θέμα «Οι νέες δυνατότητες για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Πειραιώς - Περάματος - Σαλαμίνας: Θέσεις και απόψεις».

Κεντρικό μήνυμα αυτής της συνάντησης ήταν ότι η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη μπορεί να επιβιώσει και να αναπτυχθεί με την προϋπόθεση ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς θα συνεργαστούν προς αυτή την κατεύθυνση.

Η νομαρχία Πειραιώς κ. Μαίρη Σορώτου-Τσανάκη στην ομιλία της τόνισε, μεταξύ άλλων, την επιτακτική ανάγκη της επιτάχυνσης των διαδικασιών ανάπτυξης της τεχνολογικής υποδομής, που θα οδηγήσει στην εξασφάλιση αξιοπιστίας, ευελιξίας και ταχύτητας. «Η συγκριτική υπεροχή», είπε η κ. Τσανάκη, «των μικρών και μεσαίων μονάδων, των καρνάγιων, των μηχανουργείων και άλλων των παραναυτιλιακών και παραναυπηγικών βιοτεχνιών ήταν και θα πρέπει να παραμείνει σε υψηλό επίπεδο με την αρωγή όχι μόνο των φορέων του Δημοσίου, αλλά κυρίως με την κατάθεση προτάσεων και την υλοποίηση στόχων απ' όλους τους φορείς, Πολιτεία, τοπική αυτοδιοίκηση, πηλοκτήτες καθώς και από τους ίδιους τους ναυπηγοεπισκευαστές». Επίσης η νομαρχία επισήμανε ότι η υλοποίηση των δράσεων του Γραφείου Βιομηχανικής Αλληλεγγύης για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος έχει στόχο την ουσιαστική εξυγίανση και αναβάθμιση του συγκεκριμένου χώρου.

Για τις νέες δυνατότητες της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης μίλησαν, επίσης, ο εκπρόσωπος του υφυπουργού Ανάπτυξης κ. Δασκαλάκης, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Γ. Γράτσος, ο εκπρόσωπος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γ. Γαβριήλ, ο πρόεδρος της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακής Ναυτιλίας κ. Σ. Αλεξανδρόπουλος καθώς και ο επιστημονικός υπεύθυνος του ΓΒΑ ΝΕΖ Πειραιά αναπληρωτής καθηγητής κ. Γ. Βλάχος. Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους και πολλοί επίσημοι.



Αντιπροσωπία της ΕΕΕ στις Βρυξέλλες



Συνομιλίες ιδιαίτερου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος είχε ελληνική εφοπλιστική αντιπροσωπία υπό τον πρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Γιάννη Κ. Λύρα, στην έδρα της Κοινότητας στις Βρυξέλλες, μεταξύ 30ής Νοεμβρίου και 1ης Δεκεμβρίου.

Η ελληνική αντιπροσωπία, στην οποία μετείχαν ο αντιπρόεδρος της Ενώσεως, Νίκος Ευθυμίου, ο αντιπρόεδρος του Committee, Στάθης Κουλουκουντής, και η Δρ Άννα Μηρεδήμα-Σαββοπούλου, είχε την ευκαιρία μιας ευρείας ανταλλαγής απόψεων στη διάρκεια συναντήσεων με τις επιτρόπους Μεταφορών, Κοινωνικών Υποθέσεων κ. De Palacio και Άννας Διαμαντοπούλου, με τον επίτροπο Βιομηχανίας κ. Likanen καθώς και με διευθυντικό στελέχη των επιτρόπων Φορολογίας και Εξωτερικών Υποθέσεων.

Τα κύρια θέματα γύρω από τα οποία περιστράφησαν οι συζητήσεις και στη συνέχεια αποτέλεσαν αντικείμενο σχετικού υπομνήματος που κατέθεσε η ελληνική αντιπροσωπία, ήταν ευρυτάτου φάσματος όπως:

- Οι εξωτερικές σχέσεις της Κοινότητας στο ναυτιλιακό τομέα και συγκεκριμένα οι διαπραγματεύσεις GATS 2000 και οι συμφωνίες με τρίτες χώρες.
- Η ναυπηγική πολιτική και οι συνέπειες του αθέμιτου ανταγωνισμού στις ναυπηγήσεις διεθνώς.
- Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ειδικότερα ο λιμενικός έλεγχος των πλοίων, η καμπάνια για την «ποιοτική ναυτιλία» και οι διαλύσεις πλοίων.
- Τα ναυτεργατικά θέματα και ειδικώς ο χρόνος εργασίας των ναυτικών, η επάνδρωση των επιβατηγών πλοίων φέρει στις ενδοκοινοτικές μεταφορές, καθώς και η ναυτική εκπαίδευση.
- Η ναυσιπλοΐα των μικρών αποστάσεων. Ειδικότερα και κατά τις συναντήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών με την επίτροπο Μεταφορών κ. De Palacio, ο κ. Λύρας υπογράμμισε το σημαντικό ρόλο της ναυτιλίας (και ιδιαίτερος της ελληνικής) στο κοινοτικό γίγνεσθαι, την οποία και χαρακτήρισε το «δεξί χέρι του παγκοσμίου εμπορίου», τόνισε επίσης την ανάγκη των «ανοικτών ναυτιλιακών αγορών» εφόσον το ήμισυ του κοινοτικού στόλου ανήκει στην κατηγορία των cross traders, είναι δηλαδή πλοία tramps. Κατά συνέπεια, μία φιλελεύθερη ναυτιλιακή πολιτική είναι σήμερα για την Κοινότητα εκ των ων ουκ άνευ σε συνδυασμό με την

ταυτόχρονη τήρηση των διεθνών κανόνων και επιπέδων ασφαλείας του IMO, ώστε να αποφεύγεται η προκαλούμενη σύγχυση από τις εκδόσεις περιφερειακών νόμων. Ως προς την ανταγωνιστικότητα των πλοίων, ο κ. Λύρας εξέφρασε την ανησυχία του για το γεγονός ότι ορισμένα κράτη-μέλη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, δεν υιοθέτησαν μέχρι σήμερα τα επιβαλλόμενα μέτρα, ενώ πρότεινε τη χορήγηση κοινοτικών κονδυλίων για την εν πλω εκπαίδευση των νέων στελεχών, η προσέλευση των οποίων στο ναυτικό επάγγελμα εξακολουθεί να παρουσιάζει δυσκολίες.

Στις θέσεις αυτές του κ. Λύρα, η επίτροπος, η οποία είναι και αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τοποθετήθηκε ως εξής: Αναγνώρισε τη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως και το ρόλο του κοινοτικού πλοίου γενικότερα, στις ευρωπαϊκές και διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές για την απρόσκοπτη διακίνηση του παγκοσμίου εμπορίου, υπογράμμισε μάλιστα με έμφαση τη στρατηγική σημασία, πέραν της οικονομίας, της ναυτιλίας για τις επιδιώξεις της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Εξέφρασε όμως και τις ανησυχίες της για τον αθέμιτο ανταγωνισμό που ασκούν τα ναυπηγεία της Ν. Κορέας με τις τιμές των ναυπηγήσεών τους, ενώ υποστήριξε την ανάγκη δημιουργίας ειδικού κοινοτικού ταμείου για τη ναυτική εκπαίδευση.

Η επίτροπος δήλωσε επίσης ότι προτίθεται να ξεκινήσει εγκαίρως τη διαδικασία αναθεώρησης των κατευθυντηρίων οδηγιών για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία, ώστε να εξασφαλισθεί ένα σταθερό καθεστώς στις ναυτιλιακές επενδύσεις, την προσεχή δεκαετία.

Κατά τη συνάντηση με την Ελληνίδα επίτροπο κ. Άννα Διαμαντοπούλου που ακολούθησε, η συζήτηση περιστράφη γενικώς στα θέματα της ναυτιλίας, με έμφαση στη ναυτεργατική απασχόληση και επανεκπαίδευση (re-training) των εργαζομένων.

Η κυρία Διαμαντοπούλου υπογράμμισε τη μεγάλη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας και το ρόλο της ως διαπραγματευτικού όπλου στους κόλπους της Κοινότητας και ανέφερε χαρακτη-

ριστικά:

«Η ναυτιλία αποτελεί τον μόνο τομέα που η χώρα μας υπερτερεί διεθνώς και για τον οποίον είμαστε υπερήφανοι». Το θέμα των ναυπηγήσεων, εξάλλου, ήταν το κύριο αντικείμενο των συζητήσεων με τον επίτροπο Βιομηχανίας, κ. Likanen, κατά τη διάρκεια των

οποίων η ελληνική πλευρά επανέλαβε την αντίθεσή της στη χορήγηση ενισχύσεων και διατύπωσε τη θέση όπως η συμφωνία του ΟΟΣΑ χρησιμοποιηθεί ως πλαίσιο ευρύτερης συμφωνίας που να μπορεί να καλύπτει και το πρόβλημα της υπερπροσφοράς χωρητικότητας.

Όσον αφορά δε τον ανταγωνισμό των ναυπηγείων της Κορέας, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έχει την άποψη ότι πρόκειται για ευρύτερο θέμα, διότι αφορά τη ναυπηγική δραστηριότητα και άλλων χωρών, κυρίως της Άπω Ανατολής (Κίνα, Ιαπωνία).

Τόσο κατά τις συζητήσεις με τους τρεις επιτρόπους όσο και με τα διευθυντικά στελέχη των επιτρόπων Φορολογίας και Εξωτερικών Υποθέσεων, οι Έλληνες εφοπλιστές εξήραν την προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την «ποιοτική ναυτιλία» (Quality Shipping Campaign) και την απομάκρυνση των υποβαθμισμένων πλοίων, τονίζοντας ότι «ποιοτική ναυτιλία» πρέπει να θεωρείται η ναυτιλία που δεν ρυπαίνει, που είναι ασφαλής, αποτελεσματική και κερδοφόρα. Επίσης υπογράμμισαν την ανάγκη αποφυγής πολυπλοκών επιθεωρήσεων των πλοίων από διάφορους εμπλεκόμενους φορείς και υπέδειξε την ανάγκη μεθοδεύσεως μιας και μόνον επιθεωρήσεως, αφού αναληφθούν από τους αρμόδιους οι απαιτούμενες δεσμεύσεις.

Η αντιπροσωπία των Ελλήνων εφοπλιστών στις Βρυξέλλες παρέθεσε την 30ή Νοεμβρίου δείπνο στο οποίο παρακάθισαν κοινοτικοί αξιωματούχοι που ασχολούνται με τα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και ναυτικοί ακόλουθοι των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι διαπιστευμένοι στις Βρυξέλλες.

Επίσης, η αντιπροσωπία παρέθεσε γεύμα στον Έλληνα πρέσβη Λουκά Τσίβα και σε μέλη της μόνιμης αντιπροσωπίας της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Διεθνές συνέδριο

Αντιρρυπαντική νομοθεσία

Ομοσπονδιακό Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών με απόφασή του παρέχει το δικαίωμα στην αμερικανική κυβέρνηση να απαιτεί από το πλοίο ή τους εφοπλιστές του τα έξοδα στα οποία πρόβη για την παρακολούθηση της διαδικασίας διασώσεως του πλοίου και της αποκατάστασης ζημιών σε περιπτώσεις ατυχήματος και θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Πρόκειται για διασταλτική ερμηνεία της γνωστής αντιρρυπαντικής νομοθεσίας των ΗΠΑ (OPA 90), το ιστορικών της οποίας εκθέτει με σχετική εγκύκλιό της η ΕΕΕ προς τα μέλη της:

«Στη συγκεκριμένη περίπτωση -αναφέρει η εγκύκλιος- η προσάρτηση του bulk carrier "Hyundai No 12" τον Οκτώβριο 1991 σε βραχώδη ακτή της Αϊάσκας, παρά τη θύελλα που ακολούθησε, δεν οδήγησε παρά σε μικρές εκτάσεις ρύπανση προτού το πλοίο απελευθερωθεί και ρυμουλκηθεί σε ναυπηγείο για επισκευές. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία κατέβαλε μεγάλες προσπάθειες για τη διάσωση του πλοίου και την προστασία του περιβάλλοντος, υφιστάμενη δαπάνες εκατομμυρίων δολαρίων. Παρά ταύτα η αμερικανική ακτοφυλακή, που παρακολούθησε την προσπάθεια από την πρώτη στιγμή, απαίτησε από την πλοιοκτήτρια εταιρεία αποζημίωση 1,7

εκατ. δολαρίων για έξοδα παρακολούθησής της. Η πλοιοκτήτρια προσέφυγε στη Δικαιοσύνη ισχυριζόμενη ότι, υπό την OPA 90, δεν υποχρεούται σε αποζημίωση για έξοδα παρακολούθησής της, ότι μόνο τα απαραίτητα έξοδα είναι απαιτητά και ότι δεν υποχρεούται σε αποζημίωση για έξοδά της.

Η πρωτόδικη απόφαση δίκαισε την αμερικανική κυβέρνηση, όπως και η έφεση, με μια εξαίρεση, τη μη εφαρμογή της Debt Collection Act και των ποινών που αυτή προβλέπει».



Ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Γιάννης Κ. Λύρας συμμετείχε στο διεθνές συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στο Όσλο της Νορβηγίας μεταξύ 18 και 20 Νοεμβρίου με θέμα «Η χρησιμοποίηση του διάπλου της Αρκτικής θαλάσσης».

Ο κύριος Λύρας προέδρευσε στη θεματική ενότητα 5, με αντικείμενο τα εμπορικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της θαλάσσιας αυτής οδού, η οποία παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ Ειρηνικού και Βορείου Ατλαντικού, καθώς και για την εξαγωγή πετρελαιοειδών και φωταερίου από την Αρκτική Ρωσία προς τον υπόλοιπο κόσμο. Στην ίδια ενότητα παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα εξαιρέτους έρευνας του International Northern Sea Route Program (INSRP) σχετικά με την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας στη θαλάσσια αυτή περιοχή.

Στη διάρκεια των εργασιών του συνεδρίου ο κ. Λύρας συναντήθηκε με τους εκπροσώπους του νορβηγικού εφοπλισμού κ. Sjaastad και Werring, πρόεδρο και αντιπρόεδρο αντίστοιχως της οικείας εφοπλιστικής ενώσεως, με τον γενικό διευθυντή της και τον κ. Lunde, γενικό διευθυντή της Intertanko.

Τα αποτελέσματα των συναντήσεων αυτών ήταν ιδιαίτερα ικανοποιητικά, δεδομένου ότι έγινε ανταλλαγή απόψεων επί κοινών προβλημάτων που απασχολούν τις ναυτιλίες της Ελλάδος και της Νορβηγίας στο πλαίσιο των διεθνών οικονομικών και ναυτιλιακών εξελίξεων.



Με νεότερο κανονισμό του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξαιρούνται το Μαυροβούνιο και το Κοσσυφοπέδιο από τις απαγορεύσεις για την πώληση, προμήθεια και εξαγωγή πετρελαιοειδών και των παραγώγων αυτού, στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας.

Με εγκυκλίους του ΙΜΟ, που διατυπώθηκαν στη διάρκεια της 71ης συνεδρίασης της Επιτροπής Ασφαλείας του Οργανισμού, αναμορφώθηκαν προγενέστερες οδηγίες ως προς την αντιμετώπιση περιπτώσεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων.

Η αναμόρφωση των οδηγιών αυτών έγινε στη βάση των συμπερασμάτων που προέκυψαν από τα περιφερειακά σεμινάρια της Βραζιλίας και της Σιγκαπούρης.

Μετά τη γενική συνέλευση της 23ης Νοεμβρίου 1999, το νέο διοικητικό συμβούλιο της Λέσχης Ελλήνων Πλοιοδρόμων (Hellenic Captains' Club) έχει ως ακολούθως:

Πρόεδρος Γιώργος ΚΟΥΡΑΚΟΣ, αντιπρόεδρος Μάρκος ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, γραμματέας Σπύρος ΤΡΙΓΚΑΛΑΣ, ταμείο Μιχάλης ΚΟΥΝΟΥΠΑΣ, βοηθός γραμματέας Δημήτρης ΑΜΒΑΤΖΗΣ, ελεγκτές Λεονάρδος ΒΡΕΤΤΟΣ, Μάκης ΠΑΠΑΠΑΤΕΡΑΣ, διευθυνση Τύπου Άρης ΛΗΜΝΙΟΣ.

Απολογισμός πεπραγμένων της ΠΝΟ

Με την έγκριση του απολογισμού έργου για το '99 και του προγραμματισμού δράσης της διοίκησης της ΠΝΟ για το 2000, ολοκληρώθηκαν οι εργασίες του ετήσιου τακτικού γενικού συμβουλίου της Ομοσπονδίας.

Η διοίκηση της Ομοσπονδίας, διά του γενικού της γραμματέα, προέβη σε απολογισμό των πεπραγμένων της για τη χρονιά που διανύουμε και ενημέρωσε τα μέλη του γενικού συμβουλίου για τα κυρίαρχα θέματα που απασχολούν τους Έλληνες ναυτεργάτες, δίνοντας ιδιαίτερο βάρος στην απασχόληση και απορρόφηση των ανέργων εν ενεργεία Ελλήνων ναυτικών, στην κατοχύρωση των θέσεων εργασίας, στις Συλλογικές Συμβάσεις



Εργασίας, σε κοινωνικοασφαλιστικά θέματα, στο φορολογικό, στην ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, στο καμποτζ, στις εξελίξεις αναφορικά με τις συνθέσεις λόγω της εισόδου των πλοίων νέας τεχνολογίας, στην προστασία των εγκαταλε-

λειμμένων πληρωμάτων. Επίσης, στην επικύρωση Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας, στο ιδρυτικό συνέδριο της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Μεταφορών (ETF) και στη διαχείριση του αυτοτελή λογαριασμού «Δωρεάς Ι. Λάτση». Το γενικό συμβούλιο της Ομοσπονδίας επεσήμανε με έμφαση ότι τα δίκαια και εύλογα αιτήματα των Ελλήνων ναυτεργατών εξακολουθούν να παραμένουν άλυτα, με αποτέλεσμα, εκτός των άλλων συνεπειών, να αυξάνεται δραματικά η ανεργία των Ελλήνων ναυτεργατών και να διευρύνεται η αθρόα ναυτολόγηση αλλοδαπών χαμηλόμισθων πληρωμάτων, γεγονός το οποίο επιτείνει και την ήδη δραματική κατάσταση των ασφαλιστικών μας ταμείων.

Ειδικότερα το γενικό συμβούλιο σημείωσε ότι

η αδιέξοδη και αναποτελεσματική πολιτική των ελληνικών κυβερνήσεων των τελευταίων δεκαετιών ευθύνεται για την κατάσταση αβεβαιότητας και ανασφάλειας στην οποία ευρίσκεται ο Έλληνας ναυτεργάτης, όπως επίσης και για την αύξηση της ανεργίας, την κατάσταση που έχουν περιέλθει τα ασφαλιστικά μας ταμεία καθώς και για το απαράδεκτο επίπεδο ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης στους ασφαλισμένους του Οίκου του Ναύτη. Τα μέλη του γενικού συμβουλίου, με την ψήφιση του προγραμματισμού δράσης της Ομοσπονδίας για το 2000, υπογράμμισαν, μεταξύ άλλων, την επιβεβλημένη ανάγκη για τη χάραξη μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, ικανής να δώσει λύσεις στα φλέγοντα προβλήματα των Ελλήνων ναυτεργατών, προεξάρχοντας του μείζονος σημασίας θέματος της απασχόλησης και της διατήρησης των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών. Τέλος, το γενικό συμβούλιο ενέκρινε και ψήφισμα της Ομοσπονδίας το οποίο λεπτομερώς περιγράφει τα ευρύτερα και ειδικότερα θέματα που απασχολούν τους Έλληνες ναυτεργάτες αλλιά και γενικότερα κοινωνικά προβλήματα.

Η έκθεση της ECSA

Η Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA) κυκλοφόρησε πρόσφατως την ετήσια έκθεσή της για την περίοδο 1998-99.

Το περιεχόμενο της έκθεσής αυτής είναι ιδιαίτερα κατατοπιστικό ως προς τις εξελίξεις στις ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές καθώς και ως προς τις εκτιμήσεις και τις επιδιώξεις του κοινοτικού εφοπλισμού. Δεδομένου, δε, ότι η προοπτική της ελληνικής ναυτιλίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το κοινοτικό ναυτιλιακό γίγνεσθαι, παρουσιάζουν έντονο ενδιαφέρον ορισμένες επισημάνσεις όπως οι εξής:

- Ο κοινοτικός εφοπλισμός στέλνει μήνυμα στα θεσμικά κοινοτικά όργανα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο) αλλιά και στα κράτη-μέλη ότι πρέπει να αναγνωριστεί η σημασία της ναυτιλίας ως σημαντικός παράγοντας της οικονομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τον ίδιο λόγο, πρέπει να αναχθεί σε κοινό στόχο η ανάπτυξη μιας ανταγωνιστικής ναυτιλίας με ανεπτυγμένη τεχνολογία, ώστε να μπορέσει να διατηρήσει τη

σημείουσα θέση της σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 1997 για τη ναυτιλία κρίνονται και από τις δύο πλευρές (κοινοτικό εφοπλισμό - κοινοτικά όργανα) ότι αποτελούν το καθοριστικό πλαίσιο για τη λήψη επιμέρους μέτρων προς ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας.

- Ιδιαίτερο ενδιαφέρον εξάλλου παρουσιάζει το κεφάλαιο με τις εθνικές πολιτικές όπως στην περίπτωση της Ολλανδίας. Συγκεκριμένα, τα ολλανδικά μέτρα φαίνεται να έχουν αποδώσει μέχρι στιγμής σημαντικά αποτελέσματα. Ο αριθμός των πλοίων με ολλανδική σημαία αυξήθηκε κατά 40% και αναμένεται περαιτέρω αύξηση του κατά το προσεχές έτος. Επιπροσθέτως, επισημαίνεται ότι με την αύξηση του ολλανδικού εμπορικού στόλου δημιουργήθηκαν νέες θέσεις εργασίας και ενισχύθηκε η απασχόληση των Ολλανδών ναυτικών. Αντίστοιχες βελτιώσεις παρατηρούνται και στη Νορβηγία, η οποία έχει υιοθετήσει ανάλογα με την Ολλανδία μέτρα.

- Στην ίδια έκθεση ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στο θέμα της εκστρατείας περί «ποιοτικής ναυτιλίας» με πυρήνα την ανάγκη εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας και την

ανάληψη του μεριδίου ευθύνης από τους συμμετέχοντες στην αλυσίδα της θαλάσσιας μεταφοράς.

- Οι εξωτερικές ναυτιλιακές σχέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν κοινή προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του εφοπλισμού με στόχο την πλήρη απελευθέρωση του θαλάσσιου εμπορίου και των θαλάσσιων υπηρεσιών. Οι διαπραγματεύσεις του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου κατέχουν προέχουσα θέση για την επίτευξη του στόχου αυτού. Επιπροσθέτως, η ECSA διοργανώνει ετησίως ημερίδα με θέμα τις εξωτερικές ναυτιλιακές σχέσεις, ώστε να συμβάλει στην προώθηση πρακτικών και γρήγορων λύσεων στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα κοινοτικά πλοία κατά την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών στις τρίτες χώρες.

- Η συνεργασία μεταξύ Ευρωπαϊκής Επιτροπής κρατών-μελών και εφοπλισμού, πάνω σε όλα τα εκκρεμή θέματα, αποδεικνύεται εποικοδομητική και συντελεί στη σωστή διαμόρφωση και πρακτικής δόκιμης, κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Υπόθεση «τοξικά απόβλητα»

Στα χέρια της Δικαιοσύνης η παράνομη διακίνησή τους

Το δρόμο της Δικαιοσύνης πήραν οι καταγγελλίες της νομάρχου Πειραιώς Μ. Τσανάκη για διακίνηση τοξικών αποβλήτων από το λιμάνι του Πειραιά.

Ο εισαγγελέας Γρ. Πεπόνης έδωσε εντολή στους αξιωματικούς του λιμεναρχείου για κατεπείγουσα προκαταρκτική εξέταση, γύρω από τη διακίνηση των τοξικών ουσιών καθώς και για την αποθήκη Γ 11 που φέρεται να λειτουργεί παράνομα.

Σε συνέντευξη Τύπου, η κ. Τσανάκη, παρουσία πλήθους νομαρχιακών συμβούλων, είχε αναφερθεί στο θέμα.

Σε «Σεβέζο» ανά πάσα στιγμή κινδυνεύει να μετατραπεί ο Πειραιάς, σύμφωνα με τα όσα υποστήριξε η νομάρχης Μ. Τσανάκη, αν δεν ληφθεί πρόνοια διακίνησης των τοξικών αποβλήτων από το λιμάνι.

«Η πόλη είναι εκτεθειμένη εδώ και δεκαετίες με τη διακίνηση τοξικών αποβλήτων, τα οποία φεύγουν από το λιμάνι για Βρετανία, Γαλλία και Γερμανία», είπε η νομάρχης η οποία συμπλήρωσε: «Από το '96 το νομαρχιακό συμβούλιο Πειραιώς έχει επιστήσει την προσοχή των αρμοδίων στα υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ και Ανάπτυξης για τη δημιουργία αποθηκευτικών χώρων, όμως, μέχρι και σήμερα τίποτα δεν έχει προχωρήσει».

Σύμφωνα με την κ. Τσανάκη από τις αρχές Ιανουαρίου του 2001 ουδεμία άδεια θα χορηγείται για διακίνηση τοξικών αποβλήτων από τον Πειραιά και τους όμορους δήμους.

Στη νομαρχία πραγματοποιήθηκε πρόσφατα σύσκεψη με το διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΛΠ, Χ. Ψαραύτη, και υπηρεσιακούς παράγοντες, τόσο για τη δημιουργία αποθηκευτικού χώρου εντός λιμένων όσο και για την αποθήκη Γ11 του Οργανισμού, η οποία κατά τη νομάρχην λειτουργεί παράνομα. Σε αυτήν την αποθήκη από το 1972 υπάρχουν τοξικά απόβλητα (από 300 έως 700 τόνους, αφού κανένας δεν γνωρίζει τις πραγματικές ποσότητες...) τα οποία μπορεί να δημιουργήσουν πρόβλημα. Αποφασίστηκε με τη βοήθεια του Γενικού Χημείου να γίνει καταγραφή των αποβλήτων και ταυτόχρονα η απομάκρυνσή τους. Η διαδικασία προβλέπεται χρονοβόρα, αφού από πλευράς ΟΛΠ διατυπώθηκε έντονος προβληματισμός για τη δημιουργία αποθηκευτικού χώρου μέσα στη λιμενική ζώνη. Σημειώνεται ότι ετησίως η «παραγωγή» αποβλήτων στη χώρα μας πλησιάζει τους 500.000 τόνους, από τους οποίους το 32% στη Θεσσαλονίκη, το 25% στην Αττική, το 23% στη νότια Ελλάδα και τα νησιά και το υπόλοιπο στη Β. Ελλάδα.



ΤΙ ΑΠΑΝΤΑ Ο ΟΛΠ

Άκαιρα και ανεξήγητα χαρακτηρίζει ο διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., Χαρ. Ψαραύτης, τα όσα καταγγέλλει η νομάρχης Πειραιώς, Μαρία Σορώτου-Τσανάκη διά του Τύπου και αφορούν στη διαχείριση επικινδύνων φορτίων στο λιμάνι.

Σε επιστολή του προς τη νομάρχην Πειραιώς, ο κ. Ψαραύτης αναφέρει τα εξής:

Με λύπη και αγανάκτηση είδαμε στον Τύπο να δημοσιεύεται καταγγελία σας για δήθεν απώλεια τοξικών αποβλήτων από τη Γ11 αποθήκη του ΟΛΠ και αυτό λίγες μόλις μέρες μετά την εποικοδομητική συζήτηση που είχαμε στα γραφεία σας, κατά την οποία τέθηκε το θέμα και αποδείχθηκε ότι δεν αληθεύει.

Το ίδιο ισχύει και για τη φερόμενη δόλωση σας, «ο ΟΛΠ είναι κράτος εν κράτει», η οποία δυστυχώς δεν προάγει το πνεύμα συνεργασίας το οποίο ο ΟΛΠ επιζητεί με όλους τους φορείς.

Σας καλούμε αν παρ' όλα αυτά έχετε στοιχεία, που αποδεικνύουν την ακρίβεια των φερομένων ως καταγγελλομένων από εσάς, να μας τα θέσετε πάραυτα υπόψη, προκειμένου να αποδώσουμε τις ευθύνες όπου υπάρχουν. Υπενθυμίζουμε ότι διαδικαστικά προβλήματα (εκκρεμότητες) σχετικά με τη λειτουργία της αποθήκης σας είχαμε θέσει ευθύς μετά την ανάληψη των καθηκόντων σας (έγγραφό μας, Ιανουαρίου 1999).

Έκτοτε επανήλθαμε επανειλημμένα, ζητώντας μάλιστα από τον Ιούνιο συνάντηση η οποία τελικά πραγματοποιήθηκε στις 26/11/99.

Στη συνάντηση αυτή σας ενημερώσαμε λεπτομερώς για τις διαδικασίες που έχουμε εδώ και καιρό δρομολογήσει σχετικά με:

- Καταγραφή των αζήτητων από το Γενικό Χημείο του Κράτους.
- Απαγόρευση αποθήκευσης επικινδύνων αποβλήτων.
- Απομάκρυνση επικινδύνων αποβλήτων από τη Γ11.

Ύστερα από όλα αυτά, πιστεύουμε ότι τα σημερινά δημοσιεύματα τουλάχιστον άκαιρα και ανεξήγητα μπορούν να θεωρηθούν.



Σε 5 μήνες ρίχνονται στη «μάχη» τα Super Puma

Σε ειδική τελετή, που πραγματοποιήθηκε στις 16 Δεκεμβρίου, στη βάση Ελευσίνας έγινε, η επίδειξη των ελικoptέρων Super Puma, παρουσία των υπουργών Εθν. Άμυνας Α. Τσχατζόπουλου και Εμπ. Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης, οι οποίοι έμειναν έκπληκτοι από τις δυνατότητές τους. Μέχρι το Μάρτιο θα έχουν παραληφθεί και τα 4 ελικoptera (αξίας 18,5 δισ. δρχ.) του Λ.Σ., ενώ όπως τόνισε ο κ. Τσχατζόπουλος το Φεβρουάριο το υπ. Εθνικής Άμυνας θα παραγγείλει άλλα 4 ελικoptera. Κατά τη διάρκεια της τελετής, ο υπουργός Ε.Ν. Στ. Σουμάκης αναφέρθηκε στο Super Puma, τονίζοντας μεταξύ άλλων:

«Η σημερινή ημέρα είναι ξεχωριστή για το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και την Ελληνίδα γενικότερα, γιατί η από πολλών ετών ανάγκη απόκτησης από τη χώρα μας ελικoptέρων έρευνας και διάσωσης ικανοποιείται σήμερα με την παραλαβή τους. Πέρα από την έρευνα και τη διάσωση, η χώρα μας αποδίδει πλέον μεγάλη σημασία στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στη φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων, που αποτελούν και τα νοτιοανατολικά σύνορα της Ε.Ε., στην ανταπόκρισή μας στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συνθήκη Schengen (να σας αναφέρω, επί τη ευκαιρία, ότι από 1.1.2000 τα λιμάνια εντάσσονται πλήρως στη συνθήκη αυτή) στην αντιμετώπιση της εγκληματικότητας, της λαθρομετανάστευσης και της διακίνησης των ναρκωτικών και στη δημιουργία αισθήματος ασφάλειας στον Έλληνα πολίτη.

Εδώ πρέπει να τονιστεί ότι εντός των ημερών θα υπογραφεί η σύμβαση για την προμήθεια ενός ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTMIS), το οποίο είναι πρωτοποριακής τεχνολογίας και θα μας δώσει τη δυνατότητα να έχουμε πλήρη εικόνα για όλα τα θαλάσσια μέσα που εισέρχονται και εξέρχονται από τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Η πρώτη φάση αφορά την εγκατάσταση για τον έλεγχο του Ιονίου και

του Αργοσαρωνικού και προβλέπεται στη συνέχεια, από το Γ' ΚΠΣ, η επέκταση του συστήματος σε όλην το θαλάσσιο χώρο με προτεραιότητα το Ανατολικό Αιγαίο. Επιπλέον, στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ, θα υπάρξει χρηματοδότηση για την ολοκλήρωση του εξοπλιστικού μας προγράμματος με νέα σύγχρονα πλωτά μέσα,

όπως επίσης και εναέρια και σύγχρονα τεχνολογικά εξοπλισμό.

Επίσης, σε λίγες ημέρες ιδρύονται δύο νέα σχολεία εκπαίδευσης αξιωματικών επιχειρήσεων έρευνας, διάσωσης και τηλεπικοινωνιών, ενώ αρχίζει η εκπαίδευση και η οργάνωση στα συστήματα ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Μου δίνεται η ευκαιρία να τονίσω ένα ιδιαίτερο στοιχείο, που καθιστά τα δύο τελευταία χρόνια αποτελεσματική την παρέμβαση του κρατικού μηχανισμού σε γεγονότα και προβλήματα που συμβαίνουν στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Και εννοώ την άριστη συνεργασία του Λ.Σ. με το Π.Ν. καθώς και την ολοένα αποτελεσματικότερη συνεργασία του Λ.Σ. με την πολεμική αεροπορία μέσω του ενιαίου κέντρου. Γιατί μόνον η συνεργασία αυτή μπορεί να επιφέ-



Η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία των υπουργείων Άμυνας και Εμπορικής Ναυτιλίας



ρει το μέγιστο όφελος.

Η από κοινού επιχειρησιακή εκμετάλλευση των ελικoptέρων από άντρες της πολεμικής αεροπορίας και του Λ.Σ. καταδεικνύει ότι τέτοια μέσα τεράστιας επιχειρησιακής αξίας πρέπει να εξυπηρετούν πάνω από όλα τις ανάγκες της χώρας.

Κωδικός «Ποσειδώνιο» Για την αντιμετώπιση δουλεμπόρων και λαθρομεταναστών

του Νάσου Πουλακίδα

«Ποσειδώνιο» είναι η κωδική ονομασία του αναμορφωμένου σχεδίου για την αποτροπή εισόδου λαθρομεταναστών και δουλεμπόρων στη χώρα μας διά της θαλάσσιας οδού.

Με αυτό το σχέδιο -είναι απόρρητο και πριν από ένα μήνα γνωστοποιήθηκε σε νευραλγικά λιμεναρχεία- δίνεται το δικαίωμα στους ειδικά εκπαιδευμένους άντρες του Λιμενικού Σώματος να αποτρέπουν την είσοδο με πυρά καταστολής κατά των Τούρκων ή Αλβανών μεταφορέων.

Το σχέδιο είχε καταρτιστεί προ 7ετίας και αναμορφώθηκε τον περασμένο Σεπτέμβριο από τα υπουργεία Δημόσιας Τάξης και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Προβλέπει την αυστηρή επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων της χώρας μας τα οποία ταυτόχρονα είναι και σύνορα των χωρών της νοτιοανατολικής Ευρώπης, στα σημεία όπου η πλησιονότητα των λαθρομεταναστών επιθυμεί να εγκατασταθεί σε πρώτη φάση.

Οι λιμενικοί, που θα πρέπει να έχουν τη συνδρομή της ΕΛ.ΑΣ. καθώς και των ενόπλων δυνάμεων όπου βέβαια υπάρχουν, θα πρέπει με βάση το «Ποσειδώνιο», προτού προβούν σε πυρά καταστολής, να εξαντλήσουν όλες

τις νόμιμες διαδικασίες. Ο έλεγχος ενός ύποπτου σκάφους αρχίζει από συνεχείς κλήσεις με τη σειρήνα του περιπολικού αλβή και μέσω τηλεβόας ή VHF.

Σε περίπτωση που ο κυβερνήτης του ύποπτου σκάφους δεν υπακούσει στις εντολές των λιμενικών, τότε μετά τις εκφοβιστικές βοήθες τα πληρώματα των πλοίων θα μπορούν να κάνουν χρήση πυρών καταστολής. Πριν από δύο μήνες, σε επεισόδιο στη Χίο, ένας Τούρκος σκο-

τώθηκε και ένας τραυματίστηκε ελαφρά από πυρά λιμενικών.

Στις οδηγίες εμπλοκής στο «Ποσειδώνιο» τονίζεται επακριβώς: «Αν από πλεωράς ελεγχόμενου σκάφους εκδηλώνεται αντίδραση που

στρέφεται ευθέως κατά της ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων του, επιτρέπεται η ρίψη "σκοπευόμενης-εκφοβιστικής βοήθης" για πρόκληση μόνο υλικών ζημιών, ενώ σε περίπτωση που η αντίδραση εκδηλωθεί διά πυροβόλων όπλων, οι λιμενικοί εξουσιοδο-

τούνται να ανταποδώσουν με πυκνά πυρά καταστολής προς άσκηση του δικαιώματος αυτοάμυνας και προς προστασία των συμφερόντων του δημοσίου».



Περισσότερη ασφάλεια στα πορθμεία

«Όσα φέρνει η ώρα, δεν φέρνει ο χρόνος όλος...» σύμφωνα με τη λαϊκή ρήση. Το θέμα, όμως, είναι και τι κάνουμε εμείς για να μην... προκαλούμε την τύχη μας.

Πόσοι από εμάς φοράμε το κράνος όταν οδηγούμε το «παπί» ή τη ζώνη ασφαλείας ακόμη και όταν πρόκειται για μια απόσταση με το αυτοκίνητο από μια γειτονιά σε μίαν άλλη;

Ο πρόλογος έγινε για να αναλογιστούμε τι κάνουμε όταν ταξιδεύουμε με τα πορθμεία στη γραμμή Ρίου - Αντιρρίου ή Περάματος - Σαλαμίνας ή ακόμη και Ηγουμενίτσας - Κέρκυρας. Οι περισσότεροι παραμένουν στα αυτοκίνητά τους και δεν εξέρχονται, βάζοντας σε κίνδυνο τον εαυτό τους και πολύ περισσότερο τη ζωή των παιδιών τους και άλλων συγγενικών τους προσώπων. Βέβαια, μπροστά στη γενική αδιαφορία, ποσώς ενδιαφέρει να αναγκάσουν, έστω και με το ζόρι, οδηγούς και επιβάτες να εξέλθουν από τα αυτοκίνητα.



Τόσο πολύ δεν ενδιαφερόμαστε, που η απόσταση (πόρτα με πόρτα) μεταξύ των σταθμευμένων αυτοκινήτων σε αυτές τις πορθμειακές γραμμές είναι ζήτημα αν ξεπερνά τα 10 εκατοστά!...

Σύμφωνα με Προεδρικό Διάταγμα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, «η παραμονή επιβατών κατά τη διάρκεια του πλοίου σε παντός είδους οχήματα απαγορεύεται». Η παραμονή επιτρέπεται μόνο σε αυτοκινούμενα ή ρυμουλκούμενα τροχήλατα κατά τον πλοίο πλοίων βραχέων διεθνών πλοίων τη θερινή περίοδο -από 1ης Απριλίου έως και 31 Οκτωβρίου- και μόνο αν τηρούνται οι ακόλουθοι κανόνες: 1. Καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού να εξασφαλίζεται συνεχής επιτήρηση του χώ-

ρου από εκπαιδευμένα μέλη του πληρώματος. Επιπλέον, να εξασφαλίζεται η τηλεοπτική εποπτεία των χώρων με μηχανές λήψης κατάλληλα τοποθετημένες που θα παρακολουθούνται από σταθμό ελέγχου του πλοίου μόνιμα επανδρωμένο, που θα βρίσκεται κατά προτίμηση στη γέφυρα.

2. Οι χώροι φόρτωσης θα διατηρούνται καθαροί και στεγνοί και τα καταστρώματα θα διαθέτουν αντιολισθητική επιφάνεια.

3. Η δεξαμενή καυσίμων των τροχήλατων δεν θα δημιουργεί κινδύνους διαρροής.

4. Τα τροχήλατα θα τοποθετούνται κατά τέτοιον τρόπο ώστε να εξασφαλίζονται ελεύθεροι διάδρομοι διαφυγής και επικοινωνίας από τις θύρες τους προς τις θύρες διαφυγής του χώρου πλοίου 0,80 μέτρων, τουλάχιστον, άνευ εμποδίων και κατά το δυνατόν ευθύγραμμοι.

Υπάρχουν ακόμη δεκάδες διατάξεις που θα πρέπει να τηρούνται κατά τη διάρκεια μικρών πλοίων. Το ερώτημα, όμως, παραμένει: Πόσο τηρούνται οι νόμοι στη χώρα μας;

VERISTAR INFO
Ship Management on the Internet



Marine Division



Cedex 44 - 92077 Paris La Défense - France - Tél. : 33 (1) 42 91 52 91 - Fax : 33 (1) 42 91 52 62

BUREAU
VERITAS

Ευοίωνες προβλέψεις

Με αναθεωρημένες προβλέψεις ατενίζει το 2000 η εταιρεία Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή Α.Ε. Συγκεκριμένα, για το σύνολο του 1999 από 50%, που προβλεπόταν ως συνολική αύξηση στα κέρδη, θα αυξηθεί σε τουλάχιστον 70%, που σημαίνει ότι τα καθαρά κέρδη της εταιρείας θα ξεπεράσουν τα 500.000.000 δρχ.

Αναλυτικά:

- Τα καθαρά κέρδη της Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή Α.Ε. για την περίοδο από 1/1/1999 έως και 30/9/99 διαμορφώθηκαν σε 477.087.450 δρχ. από 265.053.278 την αντίστοιχη περίοδο του 1998, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 80%.

- Τα έσοδα από ναυλώσεις διαμορφώθηκαν σε 346.446.211 δρχ. έναντι 246.221.761 δρχ. την αντίστοιχη περίοδο του 1998, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 40%.

- Στον ενοποιημένο ισολογισμό τα συνολικά έσοδα από πωλήσεις ανήλθαν σε 903.789.175 δρχ. έναντι 397.099.451 δρχ. την αντίστοιχη περίοδο του 1998, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 127%.



Ένας κόσμος υπό διάλυση

Το συγκαλυμμένο εμπόριο τοξικών προς τις φτωχές αναπτυσσόμενες χώρες καταγγέλλει η διεθνής περιβαλλοντική οργάνωση Greenpeace. Ινδοί ακτιβιστές της

Greenpeace και μέλη του πλησίον «Rainbow Warrior» της οργάνωσης διαμαρτυρήθηκαν στα διαλυτήρια Αλάνγκ, της δυτικής Ινδίας, για την εξαγωγή από ευρωπαϊκές χώρες, ανάμεσά τους και η Ελλάδα, πλοίων που προορίζονται για διάλυση και τα οποία περιέχουν σημαντικές ποσότητες τοξικών ουσιών παρά τις διεθνείς απαγορεύσεις.

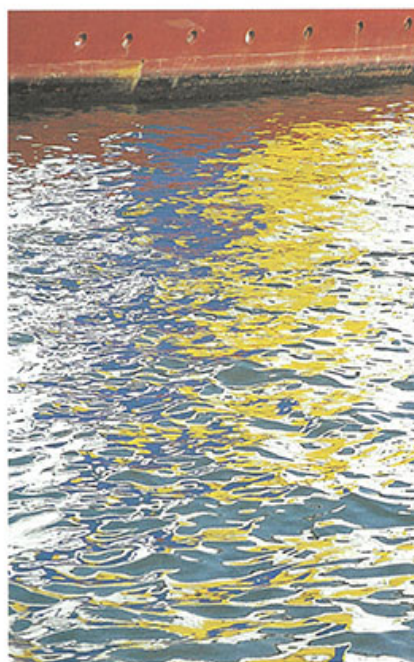
Όπως καταγγέλλει ο Nityanand Jayaraman, εκπρόσωπος της οργάνωσης στην Ινδία, στο διαλυτήριο του Αλάνγκ βρίσκονται αυτή τη στιγμή για διάλυση πλοία από την Ελλάδα, τη Βρετανία και τη Γερμανία, χωρίς να

έχει προηγηθεί απομάκρυνση των τοξικών ουσιών, όπως προβλέπεται από τις διεθνείς συμφωνίες.

Το πρόγραμμα περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) εκτιμά ότι το 90% των τοξικών αποβλήτων παγκοσμίως παράγεται από τις πλούσιες βιομηχανικές χώρες του ΟΟΣΑ. Επί

χρόνια, και προκειμένου να αποφύγουν τις πολυδάπανες διεργασίες διαχείρισης αυτών των αποβλήτων, οι βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες εύρισκαν διέξοδο εξαγωγώντας τα απόβλητά τους στις φτωχές αναπτυσσόμενες χώρες του Νότου. Το 1995, ύστερα από πολυχρόνους αγώνες των αναπτυσσόμενων χωρών και της Greenpeace, υπογράφηκε η

Σύμβαση της Βασιλείας για τη Διεσποριακή Μεταφορά Επικινδύνων Αποβλήτων, η οποία απαγορεύει τις εξαγωγές αποβλήτων από τις πλούσιες χώρες του ΟΟΣΑ προς τρίτες χώρες. Η απαγόρευση αυτή ισχύει από 1-1-1998.



Κατακυρώθηκε ο διαγωνισμός για τη μαρίνα Λευκάδας

Μετά τη μαρίνα στα Γουβιά της Κέρκυρας και αυτή της Καλαμάτας, η Κυριακούλη Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. εντάσσει στο δυναμικό της και τη λειτουργία της μαρίνας Λευκάδας, η οποία θεωρείται στρατηγικής σημασίας για την εταιρεία καθώς ενισχύει την παρουσία της στο θαλάσσιο χώρο του Ιονίου.

Η οικονομική προσφορά, η οποία αφορά τις επενδύσεις, φτάνει τα 9,3 δισ. δρχ., εκ των οποίων το 50% θα διατεθεί για την κατασκευή λιμενικών έργων και το υπόλοιπο για κτιριακές εγκαταστάσεις. Η εκμίσθωση της μαρίνας, η οποία θα έχει δυνατότητα ελλιμενισμού 600 σκαφών, θα διαρκέσει 43 χρόνια. Μετά τον τρίτο χρόνο, οπότε θα ολοκληρωθούν τα έργα, θα καταβληθεί μίσθωμα 180 εκατομμυρίων δρχ. καθώς και το ποσό που θα αντιστοιχεί στο 13% του τζίρου από τη λειτουργία της μαρίνας, στη νομαρχία Λευκάδας. Παράλληλα με την πρόοδο των εργασιών η

μαρίνα θα τεθεί σε λειτουργία από το έτος 2000.

Πέραν των απαραίτητων λιμενικών έργων, προβλέπεται από το επενδυτικό πρόγραμμα στο χερσαίο τμήμα της η δημιουργία κτιρίου ποδηλατών χρήσεων όπως γραφεία διοίκησης, γραφεία πληροφοριών, ιατρείο, λιμεναρχείο, τηλεφωνείο, τράπεζες κ.ά.





FRANMAN
LIMITED

AGENTS & DISTRIBUTORS
OF MARINE EQUIPMENT



A FRANGOULIS COMPANY



220 SYNGROU AVENUE ATHENS 176 72, GREECE Tel.: (301) 9532 350, Fax: (301) 9532 355
TLX: 21 40 92 FRAN GR, CABLES: FRANMARE P.O. BOX 75078 / KALLITHEA 17610, GREECE
e-mail: info@franman.gr <http://www.franman.gr>



IMPERIUM
SHIPMANAGEMENT S.A.

QUALITY SHIP
MANAGEMENT

A FRANGOULIS COMPANY



OFFICE IN GREECE: 220 SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72, GREECE
Tel.: (301) 9532 104, Fax: (301) 9532 126 TLX: 21 42 98 IMPE GR, CABLES: IMPERIUM
P.O. BOX 75112 / KALLITHEA 17610, GREECE e-mail: Info@imperium.gr <http://www.imperium.gr>



Τα δελφίνια της Μεσογείου κινδυνεύουν

Χιλιάδες δελφίνια και φαλαιοσειδή έχασαν τη ζωή τους την τελευταία δεκαετία ως αποτέλεσμα της αλόγιστης εκμετάλλευσης της θάλασσας από τον άνθρωπο. Σύμφωνα με έρευνα της Greenpeace, μόνο την τελευταία δεκαετία, 635 δελφίνια εκβράστηκαν νεκρά στις ελληνικές ακτές. Ο πραγματικός αριθμός τους είναι υπερπολλαπλασιασμένος, αφού ένα μικρό μόνο ποσοστό των νεκρών δελφινιών φτάνει στις ακτές και καταγράφεται.

Τα τελευταία χρόνια μια σειρά από ανθρώπινες δραστηριότητες, όπως η ανεξέλεγκτη απόρριψη τοξικών και άλλων ουσιών στη θάλασσα, η χρήση μη επιλεκτικών μεθόδων αλιείας και η εξαντλητική εκμετάλλευση του θαλάσσιου οικοσυστήματος, έχουν δημιουργήσει εφιαλτικές συνθήκες για τους πληθυσμούς των δελφινιών. Σήμερα το σύμβολο της Μεσογείου προσπαθεί να επιβιώσει μέσα σε ένα περιβάλλον που συνεχώς υποβαθμίζεται.

Από τα στοιχεία που η Greenpeace έχει παρουσιάσει στα ΜΜΕ, προκύπτουν μερικές ενδιαφέρουσες πληροφορίες όπως:

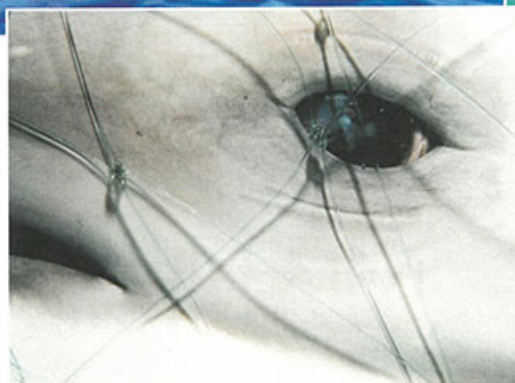
- Στα περισσότερα όπου έχουν αναγνωριστεί τα αίτια θανάτου, ως κυρίαρχο αίτιο (48,96%) φέρεται ο φόνος από ανθρώπινο χέρι (πυροβόλο όπλο, μαχαίρι, καμάκι). Αναφέρονται επίσης περιπτώσεις θανάτων (ποσοστό 15,62%) που έχουν προκληθεί (έμμεσα ή άμεσα) από αλιευτικά εργαλεία.
- Το ποσοστό των ζωνοδέλφινων είναι το πιο υψηλό (58,82%). Τα κοινά δελφίνια αντιπροσωπεύουν μόλις το 11,76% των περιπτώσεων όπου έγινε

αναγνώριση του είδους. Στο σύνολο των 635 αναφορών, οι 52 αφορούν σε φάλαινες και μεγάλα δελφινοειδή (φουσητήρας, μαυροδέλφιο, στακτοδέλφιο, ζιφιδός).

- Ο ομαδικός εκβρασμός των ζιφιδών

ή των συκνοτήτων. Το περιστατικό αυτό, σε συνδυασμό με τους μαζικούς θανάτους των ζιφιδών, στάθηκε η αφορμή να τεθεί διεθνώς υπό αμφισβήτηση το συγκεκριμένο πρόγραμμα πλοεμπορίου που πραγματοποιεί το NATO.

- Τα διαθέσιμα στοιχεία καλύπτουν περίοδο οκτώ ετών (Αύγουστος 1991 - Αύγουστος 1999). Με βάση αυτά, είχαμε 79 αναφορές για νεκρά κητώδη ανά έτος. Με άλλα λόγια, είχαμε κατά μέσον όρο μία αναφορά κάθε πέντε ημέρες.



Μέχρι σήμερα η οργάνωση Greenpeace κατάφερε με τη δράση της να απαγορευτούν τα καταστροφικά παρασυρόμενα αφρόδισκα και να σταματήσει η απόρριψη κάποιων τοξικών ουσιών στη θάλασσα. Η ίδια οργάνωση με δηλώσεις της προσπάθησε και εξακολουθεί να στοχεύει

στις ακτές της Κυπριασίας ουσιαστικά ανέναντί της ως τότε διαθέσιμα στοιχεία. Πρακτικά, μέσα σε λίγες ημέρες, διπλασιάστηκε ο αριθμός των ζιφιδών των οποίων οι εκβρασμοί είχαν αναφερθεί μέσα σε μια πενταετία. Ο ομαδικός εκβρασμός ζιφιδών στην Κυπριασία συνδυάστηκε άμεσα με στρατιωτικά πειράματα πλοεμπορίου που έγιναν στη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή από πλοία του NATO, με τη χρήση πλοοβελιστικών συσκευών που εξέπεμπαν ισχυρά ηχητικά σήματα χαμη-

στην απαγόρευση των αλιευτικών εργαλείων που ευθύνονται για το θάνατο των δελφινιών, στο σταμάτημα της υπεραλίευσης και στην προώθηση μιας επιλεκτικής και βιώσιμης αλιείας, στην κατάργηση της παραγωγής και απόρριψης τοξικών βιοσυσσωρευσιμων ουσιών, όπως είναι οι οργανοχλωριωμένες ενώσεις, και στην οριοθέτηση καθώς και προστασία των περιοχών που έχουν ιδιαίτερη σημασία για την αναπαραγωγή και την ανάπτυξη των κητωδών.



Συμφωνία για την πάταξη των ναρκωτικών

Με την υπογραφή ενός μνημονίου συμφωνίας μεταξύ της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και της DHL International Hellas επισφραγίστηκε, στις αρχές Δεκεμβρίου, η συνεργασία για την αποτροπή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών.

Πρόκειται για μια νέα μορφή συνεργασίας με τη δημιουργία ενός μηχανισμού με τον οποίο τελωνεία και εμπόριο, από κοινού και σε εθελοντική βάση, εργάζονται για την πάταξη της παράνομης διακίνησης απαγορευμένων ουσιών.

Έτσι τα τελωνεία αντλούν πληροφορίες από τους εμπορικούς κύκλους για ύποπτες αποστολές, πραγματοποιώντας περισσότερες κατασχέσεις ναρκωτικών, ενώ οι επιχειρήσεις διασφαλίζουν τη ροή των νομίμων αποστολών τους.

Συμβάλλοντας σε αυτήν την προσπάθεια, η DHL Worldwide Express, αν και με δική της πρωτοβουλία λαμβάνει ειδικά μέτρα για τις αποστολές που διακινεί στο δίκτυό της, θεωρεί επιτακτική τη συνεργασία αυτή πιστεύοντας και στην ευρύτερη προστασία των συμφερόντων της κοινωνίας που λειτουργούμε.

Η Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος πραγματοποίησε μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών τη μεταβίβαση «πακέτου» 9.500.000 μετοχών της εταιρείας Καταστήματα Αφορολόγητων Ειδών Α.Ε. στην ομάδα επενδυτών που είχε πλειοδοτήσει στο σχετικό διαγωνισμό. Παράλληλα, υπεγράφη η σύμβαση για την ανάθεση του management σε ξένους επενδυτές οι οποίοι, μάλιστα, απαρτίζουν μία από τις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές εταιρείες διαχείρισης ΚΑΕ.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος...

Ανακοίνωσε τη συμφωνία της με τον ΟΤΕ για τη συμμετοχή της στο μετοχικό κεφάλαιο της ΟΤΕnet με ποσοστό 10%. Η συμμετοχή της τράπεζας θα πραγματοποιηθεί με αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

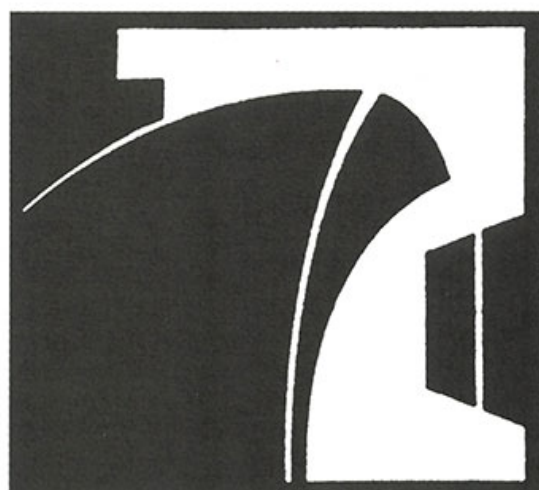
Με τη νέα αυτή συμφωνία θα δοθεί η περαιτέρω δυνατότητα ανάπτυξης της ΟΤΕnet στην πώληση προϊόντων και υπηρεσιών από τα δύο δίκτυα, με τη χρήση banking και ηλεκτρονικού εμπορίου, στην παροχή υπηρεσιών του Internet καθώς και στη διεύρυνση των σχετικών συναλλαγών.

Επίσης στο πλαίσιο της στρατηγικής της τραπεζικής για την ενίσχυση της παρουσίας της στον τομέα της παροχής επιχειρηματικών συμβουλών, η Εθνική προέβη σε μία σημαντική συμφωνία, αυτή της απόκτησης ποσοστού 25% του μετοχικού κεφαλαίου της Α.Ε. Planet Οικονομοτεχνικών και Τεχνολογικών Μελετών. Η συμμετοχή θα πραγματοποιηθεί με αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

Η Planet δραστηριοποιείται στον τομέα της παροχής συμβουλών, διαχείρισης έργων και προγραμμάτων καθώς και διαμόρφωσης πολιτικής. Από την πλευρά του απασχολούμενου προσωπικού και του κύκλου εργασιών, δε, είναι μία από τις μεγαλύτερες του κλάδου, δεδομένου ότι ο κύκλος εργασιών ανήλθε το 1998 σε 2,4 δισ. ενώ για το 1999 προβλέπεται ότι θα ανέλθει σε 3,1 δισ. Τα προ φόρων κέρδη το 1998 ήταν 181 εκατομμύρια δρχ. και το 1999 αναμένεται να ανέλθουν σε 502 εκατομμύρια δρχ.

ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

FENTEK



FENTEK

**ΠΑΡΑΓΟΥΜΕ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΕΣ
ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ, ΠΑΝΤΟΣ
ΤΥΠΟΥ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ
ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗ ΑΥΞΗΜΕΝΩΝ
ΑΝΑΓΚΩΝ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ
ΓΙΑ ΤΗ ΝΕΑ ΧΙΛΙΕΤΙΑ**

**ΓΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: ΤΗΛ.: 0944-381648
(ΑΘΗΝΑ) FAX: 01-62.17.677**

Τα παιδιά συνεδριάζουν

Δώδεκα παιδιά, ηλικίας 8 έως και 14 ετών, μέλη του συμβουλίου αντιπροσώπων του προγράμματος της παιδικής Helmera, συνεδρίασαν στις 3 Δεκεμβρίου και μίλησαν στην ελληνική κοινωνία για τις δραστηριότητες, τις ανησυχίες και τις προσδοκίες που αφορούν στο μέλλον τους.

Τα παιδιά, που εκπροσωπούν τα 15.000 μέλη του προγράμματος από όλη την Ελλάδα, προσκλήθηκαν από τη Helmera για διήμερη επίσκεψη στην Αθήνα, προκειμένου να ενημερωθούν για την εξέλιξη του προγράμματος της παιδικής Helmera σε όλη την Ελλάδα. Επίσης, συμμετείχαν και τρία μέλη του προεδρείου του προηγούμενου 5ου συμβουλίου αντιπροσώπων, για να εξασφαλίσουν την απαραίτητη συνέχεια.

Τα παιδιά, αφού εξέλεξαν το προεδρείό τους, κατέληξαν στο μήνυμα-ψήφισμα από το οποίο σας παραθέτουμε τα βασικότερα σημεία:

- Πρέπει να αφήσουμε τα λόγια και να αρχίσουμε τα έργα αν θέλουμε να προστατεύσουμε το περιβάλλον.
- Για μια καλύτερη ποιότητα ζωής, ας βάλουμε stop στην υπεραλιεία και στην αλόγιστη μόλυνση ακτών και θαλάσσιων.
- Πρέπει να ανοίξουμε καινούργιους δρόμους, μέσα και έξω από το σχολείο, ώστε να μάθουν όλοι να αγαπούν το μικρό και εύθραυστο πλάνη, τη Γη μας.

- Η ζωή των Ελλήνων είναι δεμένη με τη θάλασσα. Η ιστορία και ο πολιτισμός μας έχει μεγάλη σχέση με τη θάλασσα. Γι' αυτό δεν αρκεί να κάνουμε ό,τι μπορούμε, πρέπει να κάνουμε ό,τι χρειάζεται.

- Όχι στην αλόγιστη χρήση πλαστικών ειδών, για να διασώσουμε το φυσικό και το θαλάσσιο πλούτο της χώρας μας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στη γενική συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η ελληνική παιδική Helmera προβλήθηκε ως η πρωτοβουλία που είναι άξια για μίμηση από την παγκόσμια ναυτιλία.



Ευρωπαϊκό Συνέδριο

Δίημερο Ευρωπαϊκό Συνέδριο με θέμα τη «Σεξουαλική κακοποίηση των παιδιών και παιδοφιλία στο Internet» διοργανώθηκε από το «Ιδρυμα για το Παιδί και την Οικογένεια» σε συνεργασία με την UNESCO, στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.

Η πρόεδρος καλής θελήσεως της UNESCO και πρόεδρος του «Ιδρύματος για το Παιδί και την Οικογένεια» κ. Μαρίαννα Β. Βαρδινογιάννη, αναφερόμενη στο στόχο του συνεδρίου - την προστασία του παιδιού από τους νέους κινδύνους που το απειλούν μέσα από το Internet -, υπογράμμισε τον καθοριστικό ρόλο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, της υπερεθνικής συνεργασίας, της συλλογικής προσπάθειας και του συντονισμού, ώστε να υπάρξει επιτυχημένη και αποτελεσματική λύση σε προβλήματα όπως αυτό το έγκλημα που διαδραματίζεται στον κυβερνοχώρο.

Μετά το πέρας της ομιλίας της κ. Βαρδινογιάννη, ακολούθησαν οι χαιρετισμοί του Μακαριωτάτου Αρχιεπισκόπου Αθηνών και Πάσης Ελλάδος κ. Χριστόδουλου, του υπουργού Δικαιοσύνης Ευάγγελου Γιαννόπουλου και του υπουργού Δημοσίας Τάξεως Μιχάλη Χρυσοχοΐδη. Επίσης στην τελετή ενάρξεως του συνεδρίου χαιρετισμούς απηύθυναν η κ. Anne-Aymone Giscard d'Estaing, πρόεδρος του «Ιδρύματος για την Παιδική Ηλικία» στη Γαλλία, και η δικαστής Andree Ruffo, πρόεδρος του «Διεθνούς Γραφείου για τα Δικαιώματα του Παιδιού».

Κοινό πεδίο αναφοράς των ομιλητών αποτέλεσε η πολυπλοκότητα του προβλήματος, γιατί, όπως εξήγησαν, αφενός συνίσταται από πλήθος



Οι επίσημοι προσκεκλημένοι του συνεδρίου



παραγόντων και αφετέρου η αντιμετώπισή του είναι πολύ δύσκολη αφού: Η σιωπή που καλύπτει το έγκλημα αφήνει απροσπάτητα τα θύματα. Όπως αναφέρθηκε, το ποσοστό των βιασμών κατά ανηλίκων που καταγγέλλονται, δεν υπερβαίνει το 6%. Η ελληνική νομοθεσία αφήνει ατιμωρητους τους θύτες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Ρουμανία, όπου μέχρι σήμερα δεν υπάρχει νομικός ορισμός για τη σεξουαλική κακοποίηση ανηλίκου.

Οι ομιλητές, επίσης, αναφέρθηκαν στο χρονικό διάστημα '97-'98 για τη μετανάστευση, στην Ελλάδα και στην Ιταλία, 6.000, περίπου, ανηλίκων

κοριτσιών από την Αλβανία όπου τα περισσότερα από αυτά κατέληξαν στην πορνεία.

Εκτενής αναφορά έγινε για το Internet, το κυρίαρχο αυτό μέσον επικοινωνίας του μέλλοντος, όπου η αθωότητα κινδυνεύει ακόμη περισσότερο, αφού πάνω από 40.000 sites έχουν περιεχόμενο παιδικής πορνογραφίας ή αποτελούν παγίδες που έντεχνα στήνουν οι κάθε είδους κακοποιοί στα παιδιά.

Όπως επισημάνθηκε στα συμπεράσματα του συνεδρίου:

- Το έγκλημα της σεξουαλικής κακοποίησης των παιδιών είναι σήμερα παγκόσμιο, συντελείται μέσα από ένα παγκόσμιο μέσο και χρειάζεται

παγκόσμιες μεθόδους για να αντιμετωπιστεί.

- Η αντιμετώπισή του απαιτεί διακρατική συνεργασία.

- Η αφύπνιση και η ενεργοποίηση των πολιτών είναι απαραίτητες και ο ρόλος των μη-κυβερνητικών οργανώσεων πρωταρχικός - οι κινήσεις και οι πρωτοβουλίες, άλλωστε, των πολιτών

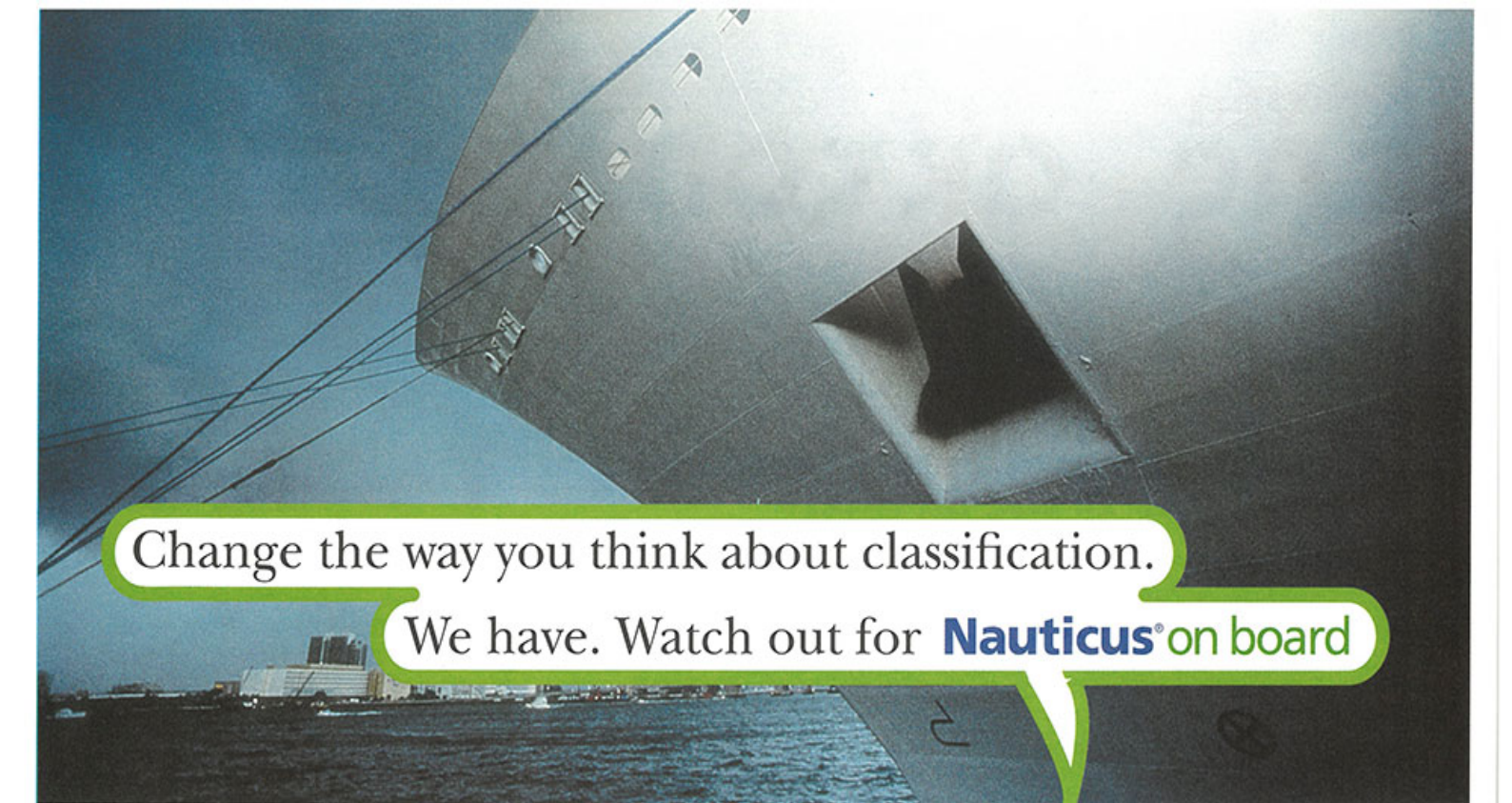
προηγούνται εκείνων στα κέντρα αποφάσεων.

- Μόνο αν αναβαθμιστεί και επαναπροσδιοριστεί η εικόνα που η κοινωνία έχει για το παιδί, θα αληθύνουν τα πράγματα προς το καλύτερο.

Το συνέδριο, που στήριξαν με την ευγενική τους χορηγία η Ευρωπαϊκή Αθηνών και η εταιρεία θεμελιοδομή, παρακολούθησαν πάνω από 600 σύνεδροι, κοινωνιολόγοι, ψυχολόγοι, κοινωνικοί λειτουργοί, δικαστές, επιμελητές ανηλίκων, νηπιαγωγοί, δάσκαλοι, καθηγητές κ.ά.



Η κ. Μαρίαννα Βαρδινογιάννη



Change the way you think about classification.

We have. Watch out for **Nauticus**® on board

www.dnv.com Det Norske Veritas S.A, 26-28 Akti Kondyli, P.O.Box 80 199, Piraeus 185 45, Greece, tel: +30 1 41 00 200



MANAGING RISK

τα νέα της ακτοπλοΐας

Κατελκύστηκε στο Ρότερνταμ το «Blue Star 1» της Strintzis

του Νάσου Πουθακίδα

Στο ναυπηγείο Van der Giessen του Ρότερνταμ κατελκύστηκε στις 18 Δεκεμβρίου το επιβατηγό - οχηματαγωγό πλοίο «Blue Star 1» της Strintzis Lines.

Είναι το πρώτο από μία σειρά πλοίων που έχει παραγγείλει η εταιρεία στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού του στόλου της. Ανάδοχος ήταν η υπουργός Δημοσίων Έργων και Μεταφορών της Ολλανδίας κ. Τ.

Netelenbos, ενώ στην τελετή κατέλκυσης παρέστησαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης, ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ Αθ. Τσουροπήλης, εκπρόσωποι των Επιχειρήσεων Αττικής κ.ά.

Το «Blue Star 1»,

γραμμή της Αδριατικής. Το υπόλοιπο τρία πλοία έχει προγραμματισθεί να δρομολογηθούν στην εσωτερική ακτοπλοΐα, στις γραμμές Κυλλήνης - Αργοστολίου, Πειραιά - Χίου - Μυτιλήνης και Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου.

Το επενδυτικό πρόγραμμα της Strintzis Lines προβλέπει την ενδυνάμωση του στόλου της στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, με επένδυση που θα ανέλθει στο ποσό των 300 εκατομμυρίων δο-

του πρώτου από τα δύο πλοία της εταιρείας που θα δρομολογηθούν στην Αδριατική, κατοχυρώνει τη σημαντική θέση που κατέχουμε σ' αυτήν τη γραμμή και είμαστε βέβαιοι ότι θα αυξήσει σημαντικά το μερίδιο αγοράς της εταιρείας μας.

Με την ενοποίηση της ευρωπαϊκής αγοράς, το 1993, παρατηρήσαμε με-



γότη αύξηση στο εμπόριο μεταξύ Ελλάδας και Ευρώπης, και αυτό συνέβη λόγω της κατάργησης των τελωνειακών και άλλων ελεγκτικών διατυπώσεων.

Είμαστε βέβαιοι ότι με την είσοδο της χώρας μας στην ΟΝΕ η διακίνηση του εμπορίου θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο, διότι η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά πλέον θα λειτουργεί και με ενιαίο ευρωπαϊκό νόμισμα, το ευρώ.

Η ένταξη της Τουρκίας στην ομάδα των υποψηφίων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα διευκολύνει τη διακίνηση του εμπορίου και προς αυτήν τη γειτονική μας χώρα, και πιστεύουμε ότι το σημαντικότερο μερίδιο αυτής της αγοράς θα το πάρει το Group των εταιρειών μας, οι Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε. με τα Superfast Ferries και Blue Star Ferries της Strintzis Lines.

ένα από τα 5 νέα υπερσύγχρονα πλοία της εταιρείας, έχει προγραμματιστεί να ξεκινήσει τα δρομολόγια του από τα τέλη της άνοιξης του 2000 σε γραμμές της Αδριατικής. Θα καλύπτει τη διαδρομή Πάτρας - Μπρίντζε σε 9 ώρες και τη διαδρομή Πάτρας - Αγκόνα σε 21 ώρες. Το σκάφος θα αναπτύσσει ταχύτητα 28 κόμβων και θα έχει μεταφορική ικανότητα 1.600 επιβατών και 850 Ι.Χ. αυτοκινήτων. Το μήκος του είναι 172,7 μέτρα και το πλάτος 25,7 μέτρα. Η Strintzis Lines το προσεχές καλοκαίρι θα παραλάβει και το «Blue Star 2», το οποίο θα δρομολογηθεί και αυτό σε

λαρίων.
- Κατά την τελετή που πραγματοποιήθηκε στα ολλανδικά ναυπηγεία, ο κ. Γερ. Στρίντζης, μεταξύ άλλων, τόνισε στην ομιλία του: «Η σημερινή κατέλκυση του "Blue Star 1",





Η συμφωνία του Ελσίνκι καθοριστική για τη ΝΕΛ

Η πρόσφατη συμφωνία του Ελσίνκι είχε καθοριστικό ρόλο για την εταιρεία, αφού της έδωσε τη δυνατότητα για το άνοιγμα στην τουρκική αγορά.

Έτσι, η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου (ΝΕΛ) ξεκινάει με στόχο την εισαγωγή της στις γραμμές Τουρκίας και Ιταλίας.

Η ΝΕΛ, μετά την εξαγορά του 70% της εταιρείας Med Link του κ. Γιαννάτου, είναι πανέτοιμη και διαθέτει όλα τα εφόδια που θα την καταστήσουν πρωτοπόρο στη συγκοινωνιακή σύνδεση της Τουρκίας και της Εγγύς Ανατολής με την Ευρώπη.

Παράλληλα, μέσα από την προγραμματιζόμε-

νη αύξηση μετοχικού κεφαλαίου που θα πραγματοποιήσει η εταιρεία στα μέσα του 2000, με συνδυασμό δωρεάν μετοχών και καταβολής μετρητών, θα εξαγγείλει και το νέο επενδυτικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του στόλου της και επέκτασής της σε νέες γραμμές.

Στα επενδυτικά της σχέδια η ΝΕΛ, για την ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού του στόλου της, κατέβαλε πρόσφατα 7 δισεκατομμύρια δρχ. και ξεκίνησε τη ναυπήγηση των δύο υπερταχύπλοων πλοίων νέας τεχνολογίας τύπου Corsaire 14000 και Corsaire 10000 με αξιόλογη μεταφορική ικανότητα επιβατών και οχημάτων και ταχύτητα πλεύσης 36 και 40 κόμβων αντίστοιχα. Τα πλοία αυτά ναυπηγούνται στη Γαλλία, θα παραδοθούν το Μάιο και τον Ιούνιο του 2001 και προορίζονται για τον εκσυγχρονισμό των Κυκλάδων, στις γραμμές Πειραιά - Χίου - Μυτιλήνης - Βορείου Ελληνίδος και Βόλου - Σποράδων - Λέσβου.

Τα αποτελέσματα του εννεαμήνου της Superfast Ferries

Σταθερά πρώτη και με αυξημένο μεταφορικό έργο στην Αδριατική εμφανίζεται η Superfast Ferries, σύμφωνα με τα δημοσιευόμενα στον ημερήσιο Τύπο αποτελέσματα του εννεαμήνου 1999.

Συγκεκριμένα, η Superfast Ferries, από τα επίσημα αποτελέσματα που περιέχονται στην ενοποιημένη συνοπτική κατάσταση του εννεαμήνου 1.1.99 - 30.9.99 των Επιχειρήσεων Αττικής, παρουσιάζει αυξημένα κέρδη και αυξημένο μεταφορικό έργο στο σύνολο των γραμμών Ελλάδος - Ιταλίας, όπου διατηρεί σταθερά την πρώτη θέση σε επιβάτες και φορτηγά με 23,4% του συνόλου των μεταφερθέντων επιβατών και 27,1% του συνόλου των μεταφερθέντων φορτηγών από όλα τα λιμάνια από και προς Ελλάδα και Ιταλία, έναντι 21,4% και 24,1% αντίστοιχα στην περυσινή 9μηνη περίοδο.

Στο 9μηνο τα πλοία της Superfast Ferries μετέφεραν 437.000 επιβάτες, 77.900 φορτηγά και 87.000 επιβατηγά αυτοκίνητα, αύξηση κατά 12,4% σε επιβάτες, 28,5% σε φορτηγά και 14,8% σε Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Τα έσοδα από τη δραστηριότητα αυτή απέδωσαν κέρδος προ τόκων δανείων και αποσβέσεων 10.895 δισ. δρχ., σημαντικά αυξημένο έναντι του περυσινού (10.523 δισ. δρχ.). Τα αυξημένα από πέρυσι καθαρά κέρδη ανήλθαν σε 7.908 δισ. δρχ.

Τα υπερσύγχρονα νεότευκτα σκάφη της ΑΝΕΚ



Κλιμάκιο μελών του Δ.Σ. και στελεχών της ΑΝΕΚ επισκέφθηκε την εβδομάδα που πέρασε τα ναυπηγεία της Fossen, στο

Tronheim της Νορβηγίας, για να διαπιστώσει την πρόοδο των εργασιών ναυπήγησης των δύο υπερσύγχρονων newbuildings της εταιρείας. Πραγματοποιήθηκε δοκιμή ταχύτητας σε μοντέλο του πλοίου στις εγκαταστάσεις του Ινστιτούτου ναυτικής τεχνολογίας του Tronheim με εξαιρετικά αποτελέσματα, αφού η συμπεριφορά του πλοίου ήταν άριστη ακόμη και σε ταχύτητες 31 μιλίων.

Να σημειωθεί ότι οι εργασίες κατασκευής προχωρούν σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και αναμένεται να τηρηθεί επακριβώς ο χρόνος παράδοσης, δηλαδή 15 Οκτωβρίου 2000 για το πρώτο πλοίο και τον Απρίλιο του 2001 για το δεύτερο.

Κρουαζιέρα στην Καραϊβική με το «Voyager of the Seas»

Η GA Ferries σε αυτόνομη πορεία



Υστερα από συναινετικές διαδικασίες με τη Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου (ΝΕΛ), η ναυτιλιακή εταιρεία GA Ferries του Γερ. Αγούδημου επέλεξε την αυτόνομη πορεία της. Ο όμιλος της GA Ferries έχει προγραμματίσει για το Φεβρουάριο του 2000 την εισαγωγή του στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και έτσι προχωρεί με ταχύτατους ρυθμούς την ολοκλήρωση των διαδικασιών που είναι απαραίτητες προκειμένου να υποβάλει τη σχετική

αίτηση. Στις δραστηριότητες του ομίλου περιλαμβάνονται η απόκτηση ακόμα μιας άδειας σκοπιμότητας για τη γραμμή Δωδεκανήσου και η πρόσφατη αγορά ενός σκάφους τύπου Monohull μήκους 95 μ., χωρητικότητας 800 επιβατών και 180 Ι.Χ. Το νέο πλοίο θα μπορεί να αναπτύσσει ταχύτητα 36 με μέγιστη 38 μίλια/ώρα. Τέλος, η GA Ferries διαπραγματεύεται τους τελευταίους όρους ενός συμβολαίου ναυπήγησης νεότευκτου σκάφους.

Αναχώρησε πριν από λίγες ημέρες για το παρθενικό του ταξίδι στα νερά της Καραϊβικής το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου. Το χωρητικότητας 142.000 τόνων «Voyager of the Seas» της Royal Caribbean Cruises είναι κατά 30% μεγαλύτερο από κάθε άλλο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο.

Με μήκος 1.202 πόδια, βύθισμα 29 ποδών και μέγιστο πλάτος 157,5 πόδια, το Voyager έχει δυνατότητα μεταφοράς 3.114 επιβατών, ενώ το πλήρωμα ανέρχεται στα 1.186 άτομα. Ανάμεσα στις άλλες αθλητικές δραστηριότητες, που προσφέρει το «Voyager», συμπεριλαμβάνονται το μοναδικό στον κόσμο εν πλω παγοδρόμιο, γήπεδα μπάσκετ, γκολφ, αήλη και τσίχλας αναρρίχησης.

Επίσης το πλοίο διαθέτει το μεγαλύτερο πλωτό καζίνο, θέατρο χωρητικότητας 1.350 θέσεων, εστιατόριο και μπαρ, γυμναστήριο, πισίνες, εμπορικά κέντρα, κινηματογράφο, συνεδριακό κέντρο κ.ά. Στο πλαίσιο των εορτασμών για τη νέα χιλιετία, η εταιρεία Celebrity Cruises, του ιδίου ομίλου εταιρειών, ναυπηγεί μια σειρά τεσσάρων κρουαζιερόπλοιων με την ονομασία «Millennium», χωρητικότητας 91.000 τόνων και 1.950 επιβατών έκαστο. Το πρώτο από αυτά θα καθεδικυστεί τον Ιούνιο του 2000.

Αποκλειστικός αντιπρόσωπος της Royal Caribbean Cruises στην Ελλάδα είναι η Navigator.



ΠΡΩΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΟΥ



ΞΕΠΕΡΑΣΕ

τα συνήθη όρια με κατασκευές
συρματοσχοίνων μέχρι 88 χιλ. σε όλα
τα είδη και τις συνθέσεις



ΑΠΕΚΤΗΣΕ

πιστοποίηση ISO 9002
στον τομέα του

ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΣΕ



Τη μεγαλύτερη στην Ελλάδα
Μηχανή Εφελκισμών 500 τόννων
40 μέτρων οφέλιμου μήκους.
Πιστοποιημένη από το
Ε.Μ. Πολυτεχνείο,
αναγνωρισμένη από το Lloyd's
& άλλους νηογνώμονες.



ΠΑΡΗΓΑΓΕ

τον νέο κάβο προσδέσεως "Καρα Rope"
24 κλώνων, με υψηλότερο όριο αντοχής,
μειωμένες τριβές και μειωμένη
επιμήκυνση, ιδανικό για αυτόματα βίντσια

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΕ



- * κάβους προσδέσεως 8 κλώνων
- * συνδυασμό B+W από
πολυπροπυλένιο και νάυλον
- * κάβους προσδέσεως μεγάλων
διάμετρων μέχρι 144 χιλ. (18")

ΠΑΡΕΧΕΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

Με δίκτυο αποθηκών σε κομβικά σημεία ανά τον κόσμο & ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

* Σιγκαπούρη * Ντουμπάϊ * Αμβούργο * Ρότερνταμ * Αμβέρσα * Ίμινγκχαμ * Χιούστον * Ντέρμπαν * Κωνσταντινούπολη * Νέα Ορλεάνη



Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι στην Ελλάδα των
παγκοσμίου φήμης συρματοσχοίνων CASAR
Μέλος των Western Europ. Rope Association, West Europ. Wire Association
και συνδεδεμένο μέλος της INTERTANKO

Δ. ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ ΑΒΕΕ

ΕΔΡΑ : ΓΡΑΒΙΑΣ 56, 185 45 ΠΕΙΡΑΙΑΣ · ΕΛΛΑΔΑ

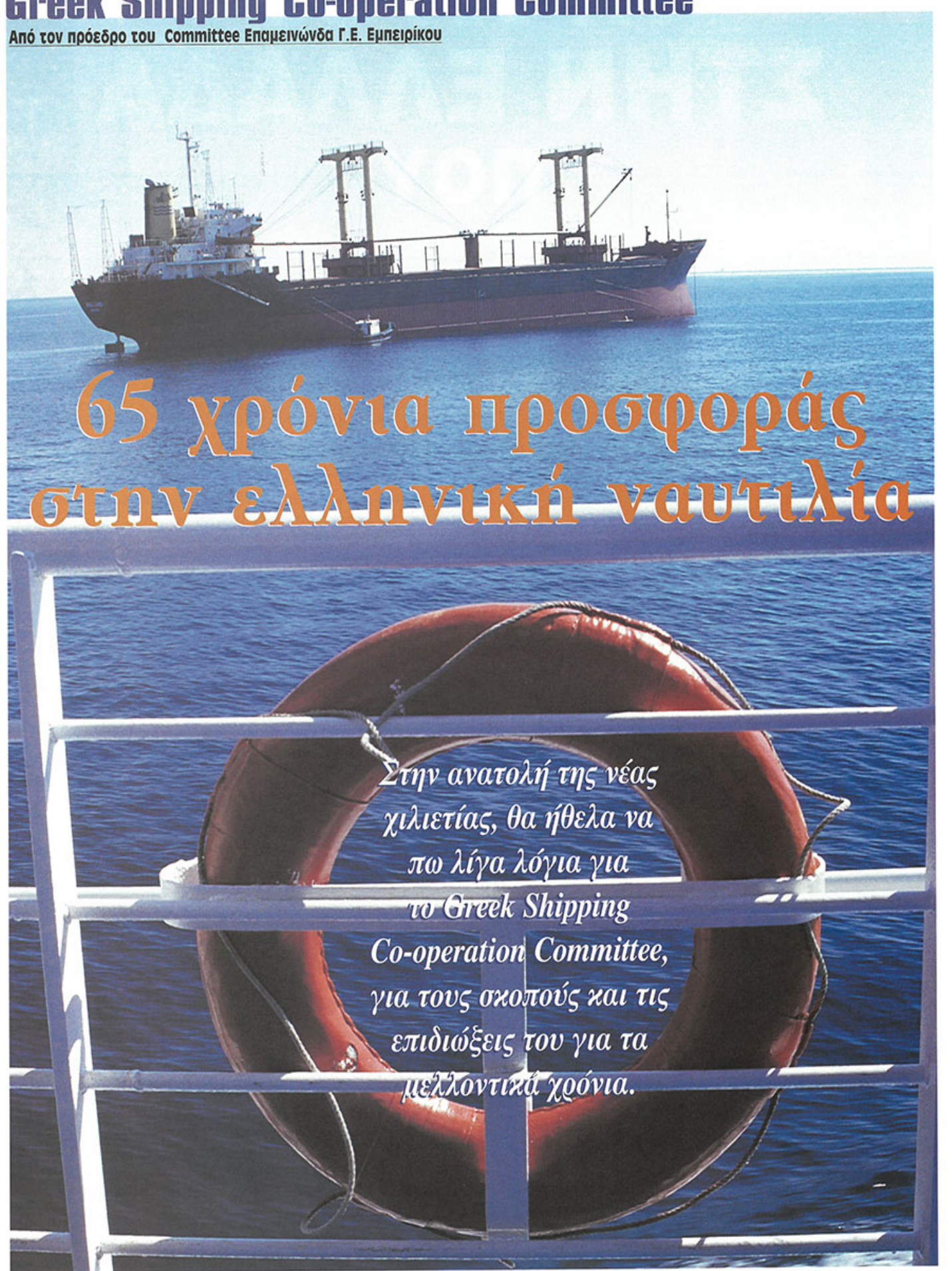
ΤΗΛ.: 4624680-1-7-8, FAX: 4615211 Web Site: www.koronakis.gr e-mail: koronaki@otenet.gr



Greek Shipping Co-operation Committee

Από τον πρόεδρο του Committee Επαμεινώνδα Γ.Ε. Εμπειρίκου

65 χρόνια προσφοράς στην ελληνική ναυτιλία

A large cargo ship is visible in the background on the blue sea under a clear sky. In the foreground, a red lifebuoy is mounted on a white metal railing. The text is overlaid on the lower half of the image.

Στην ανατολή της νέας
χιλιετίας, θα ήθελα να
πω λίγα λόγια για
το Greek Shipping
Co-operation Committee,
για τους σκοπούς και τις
επιδιώξεις του για τα
μελλοντικά χρόνια.

Το Committee ιδρύθηκε στο City του Λονδίνου το 1935, με σκοπό την πρόσωση των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Την εποχή αυτή η ναυτιλία, συνεπεία του Great Depression, περνούσε μεγάλη κρίση. Τόσο σοβαρή ήταν η ύφεση της ναυτιλαγοράς, που οι ναύλοι δεν κάλυπταν παρά μέρος μόνο των λειτουργικών εξόδων των πλοίων. Υπό αυτές τις συνθήκες, τον Ιανουάριο του 1935, οι Έλληνες εφο-

πλιστές του Λονδίνου οργάνωσαν μία συνάντηση με Βρετανούς συναδέλφους τους και τους πρότειναν τη δημιουργία ενός Minimum Rate Scheme. Η πρόταση έγινε δεκτή από τους Βρετανούς εφοπλιστές και εν συνεχεία, σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, και από τους Νορβηγούς, Ολλανδούς, Γάλλους και Ιταλούς εφοπλιστές. Το Minimum Rate Scheme άρχισε να λειτουργεί με επιτυχία από τις 15 Μαρτίου του ιδίου έτους και εξακολουθούσε μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Για την εποπτεία του δημιουργήθηκε μία ειδική διεθνής επιτροπή, τα ελληνικά μέλη της οποίας εξελέγησαν σε μια ανεπίσημη συνάντηση μεταξύ εκπροσώπων των ελληνικών γραφείων του Λονδίνου. Η συσπείρωση αυτή των ελληνικών γραφείων, για την αντιμετώπιση της συγκεκριμένης κρίσεως, τα ενέπνευσε να δώσουν επίσημο σήμα στη μέχρι τότε ανεπίσημη συνεργασία τους, με τη δημιουργία ενός οργανισμού ικανού όχι μόνο να αναλάβει τα της ελληνικής εκπροσώπησης στη διεθνή επιτροπή, αλλά και ικανού να προωθήσει συστηματικά τα εν γένει συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας. Έτσι γεννήθηκε το Greek Shipping Co-operation Committee, το οποίο από το 1935 εργάστηκε αδιάκοπα για την υποστήριξη και προώθηση των θέσεων της ελληνικής ναυτιλίας.

Από της συγκροτήσεώς του, το Committee θεώρησε επίσης βασικό καθήκον του την καλύτερη δυνατή υποστήριξη των ελληνικών εθνικών συμφερόντων και ειδικότερα την προώθηση των ελληνικών θεμάτων στη Μεγάλη Βρετανία. Για παράδειγμα, το 1974, την εποχή της τουρκικής εισβολής στην Κύπρο, το Committee συεβόλε στη δημιουργία των «Φίλων της Κύπρου» - ενός οργανισμού που εργάστηκε σκληρά για την υποστήριξη μιας δικαίας διευθετήσεως του Κυπριακού, - μέλη του οποίου υπήρξαν κατά καιρούς πολλοί ανώτεροι Βρετανοί πολιτικοί, και από τη Βουλή των Κοινοτήτων και από τη Βουλή των Λόρδων. Ο αξιόμνηστος πρόεδρος μας, Ιωάννης Αδ. Χατζηπατέρας, εργάστηκε αδιάκοπα και επιτυχώς για την προώθηση των εθνικών συμφερόντων της Ελλάδας και για την ανάπτυξη της κατανοήσεως και του σεβασμού των ελληνικών θέσεων στη Μεγάλη Βρετανία.

Στην αρχή της νέας χιλιετίας, ακολουθώντας τα ίδια ιδεώδη, το Committee πιστεύει ότι μεγαλύτερη αποστολή, προβληματισμός και καθήκον του σήμερα είναι να βοηθήσει με όλες του τις δυνάμεις τις προσπάθειες για την αποκατάσταση ενός ανταγωνιστικού στόλου που να ανεμίζει υπερήφανα την ελληνική σημαία. Πιστεύει ότι εάν επιτύχει σε αυτή του την αποστολή, θα προσφέρει μία μεγάλη υπηρεσία όχι μόνο στην ελληνική ναυτιλία αλλά και στο έθνος.

Η Ελλάδα είναι μία πολύ μικρή χώρα, η οποία όμως κατόρθωσε να δημιουργήσει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου - έναν επιτυχημένο, ταχέως αυξανόμενο και αξιοζήλευτο ελληνικό στόλο. Αλλά υπάρχουν μαύρα σύννεφα στον ορίζοντα που προοιωνίζονται δυσμενώς την όμορφη αυτή ιστορία. Η επιτυχία μας σήμερα οφείλεται κυρίως στην ανταγωνιστικότητά μας κατά το παρελθόν. Όμως, σήμερα ο υπό ελληνική σημαία στόλος είναι όχι μόνο λιγότερο ανταγωνιστικός των στόλων της Άπω Ανατολής, αλλά και λιγότερο ανταγωνιστικός των περισσότερων ευρωπαϊκών στόλων, με αποτέλε-

σμα την σε επικίνδυνη επίπεδο συρρίκνωσή του. Ο αριθμός του υπό ελληνική σημαία στόλου είναι σήμερα τόσο μικρός, που κινδυνεύουμε να μην είμαστε πλέον ικανοί να εκπαιδεύσουμε τους νέους Έλληνες αξιωματικούς που θα χρειαστούμε για να επανδρώσουμε στο μέλλον τα ελληνικά πλοία και ναυτιλιακά γραφεία και να υποστηρίξουμε τη ναυτιλιακή υποδομή της χώρας. Η σμίκρυνση του υπό ελληνική σημαία στόλου έχει επίσης σοβαρά υποβαθμίσει την επιρροή μας σε διεθνή ναυτιλιακά φόρα και οργανισμούς. Κινδυνεύουμε έτσι να χάσουμε το εθνικό μας κόσμημα, τη μεγάλη αυτή δημιουργία του ελληνικού δαιμονίου.

Και όμως η λύση δεν είναι δύσκολη. Αρκετές ευρωπαϊκές χώρες έχουν ήδη βρει λύσεις σε παρόμοια και ακόμη σοβαρότερα προβλήματα. Οι Ολλανδοί είναι ένα καλό παράδειγμα. Η κυβέρνησή τους άρχισε με τη χρηματοδότηση μιας μελέτης επί του θέματος, κύριο πόρισμα της οποίας ήταν ότι το οικονομικό κόστος που απαιτείται για να καταστεί ανταγωνιστική η ναυτιλιακή βιομηχανία της Ολλανδίας, δεν ήταν παρά ένα κλάσμα των οικονομικών οφελών που θα προέβθουν στη χώρα από την αύξηση του μεγέθους του υπό ολλανδική σημαία στόλου. Η ολλανδική μελέτη απέδειξε επίσης ότι σημαντικά οικονομικά οφέλη μπορούν να αποκομισθούν από την επιδρα-

Η Ελλάδα είναι μία πολύ μικρή χώρα, η οποία όμως κατόρθωσε να δημιουργήσει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου - έναν επιτυχημένο, ταχέως αυξανόμενο και αξιοζήλευτο ελληνικό στόλο

ση του «οικονομικού πολλαπλασιαστή», ήτοι τη μείωση του κόστους των Ολλανδών αξιωματικών που υπηρετούν επί των πλοίων, διά της μειώσεως των ασφαλιστικών τους συνεισφορών και της φορολογίας, που έχει αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για Ολλανδούς υπηκόους. Η βρετανική κυβέρνηση ακολουθεί μία παρόμοια πολιτική.

Η λύση είναι μπροστά μας και μπορεί εύκολα να υιοθετηθεί. Είναι εντός των δυνατοτήτων της ελληνικής κυβερνήσεως να αποκαταστήσει την ανταγωνιστικότητα της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας. Και η αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας θα μπορούσε, σε σύντομο χρονικό διάστημα, να επιφέρει τον υπερτετραπλασιασμό του αριθμού του υπό ελληνική σημαία στόλου. Το κόστος για την κυβέρνηση από την υιοθέτηση των απαιτούμενων μέτρων για να επιτευχθούν τα ανωτέρω, θα ήταν όντως μικρό σε σύγκριση με τα πολύ σημαντικά οφέλη για την ελληνική οικονομία, που θα απόρρεαν από την προσδοκώμενη επιστροφή στο ελληνικό νηολόγιο των άνω των δύο χιλιάδων εμπορικών πλοίων και τη δημιουργία πολλών νέων θέσεων εργασίας. Θα διασωθεί για την πατρίδα και τις μελλοντικές γενιές ένας ζωτικός εμπορικός στόλος και μία ανθούσα ναυτιλιακή βιομηχανία.

Το Greek Shipping Co-operation Committee πιστεύει ότι σήμερα, στη θύρα της νέας χιλιετίας, πρέπει να συνεχίσει τον παροδοσιακό ρόλο του στην υπηρεσία των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας και του έθνους. Είναι επομένως καθήκον του να βοηθήσει με όλες του τις δυνάμεις τη συνεχιζόμενη προσπάθεια, για να πεισθεί η ελληνική κυβέρνηση για την αναγκαιότητα της άμεσου λήψεως των απαιτούμενων μέτρων για τη διασφάλιση του μέλλοντος της εμπορικής ναυτιλίας της Ελλάδας. ➡

The background of the entire page is a painting by Kostas Volanakis. It depicts a large steamship, the 'Korinthos', passing through the Corinth Canal. The ship is dark with white funnels and is surrounded by numerous signal flags. In the background, the Acropolis of Athens is visible on a hill. The sky is a mix of grey and yellow, suggesting a dramatic or historical atmosphere.

Οι μεγάλοι σταθμοί της ναυτιλίας μας τον αιώνα που έφυγε

Τα εγκαίνια της διώρυγας
της Κορίνθου 25 Ιουλίου 1893
Πίνακας Κ. Βολανάκη

1916 1922 1935 1941 1948 1957 1962 1979 1985 1999...

Ε

ίναι πολύ δύσκολο, σε πολύ περιορισμένο χώρο να κατορθώσει κανείς να περιλάβει την ιστορία ενός αιώνα της ελληνικής ναυτιλίας. Τα 100 χρόνια που αφήνουμε πίσω μας είναι, ασφαλώς, ένα μικρό κομμάτι μόνο της μακραίωνης ναυτικής παράδοσης των Ελλήνων.

Είναι, όμως, τα χρόνια μέσα στα οποία η ελληνική ναυτιλία εξελίχθηκε σε ένα ρωμαλέο οικονομικά κλάδο, παγκοσμίας εμβέλειας, συμβάλλοντας αποφασιστικά, με τον πατριωτισμό του ελληνικού εφοπλισμού, στην οικονομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της χώρας. Τα «Ναυτικά Χρονικά», σε μια προσπάθεια να θυμίσουν τα όσα διαδραματίστηκαν όλα αυτά τα χρόνια στο χώρο της ναυτιλίας, παραθέτουν εν περιλήψει χαρακτηριστικά αποσπάσματα από το βιβλίο του πνευματικού ανθρώπου της ναυτιλίας, του Ανδρέα Λαιμού, «Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων», τα οποία αναφέρονται σε χρονικά σημεία-σταθμούς για την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία.

Τα αποσπάσματα αυτά συμπληρώνονται με δημοσιεύματα των «Ναυτικών Χρονικών», τα οποία περισσότερα από ένα ήμισυ αιώνας παρακολούθησαν εκ του σύνεγγυς και κατέγραψαν στις σελίδες τους τα μεγάλα γεγονότα της ελληνικής ναυτιλίας. Αρχίζοντας από την περίοδο των Βαλκανικών Πολέμων, ας δούμε πώς περιγράφει τους σημαντικότερους σταθμούς της ναυτιλίας μας ο Ανδρέας Λαιμός:



Το λιμάνι του Πειραιά
Πίνακας Κ. Βολανάκη



ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΝ **B**

ΑΡΧΗ ΜΗΤΡΩΟΥ ΔΟΕ

ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΥ:
Αύξων αριθμός: 4
Τόπος και χρόνος εκδόσεως: Πειραιάς 3 Ιανουαρίου 1908.

ΠΛΟΙΟΥ:
Είδος, όνομα και χωρητικότης: Βραδείρα Έλαχμης, τόπος 81, 78
Λιμήν έγγραφης και αύξων αριθμός νηολογίου: Πειραιάς 422
Δύναμις μηχανής εις ίππους πραγματικούς: Ν. Σοφράς
Ιδιοκτήτης: Πιρμυρ
Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης: Νικηφόρος Π. Σοφράς

ΠΡΟΓΕΝΕΣΤΕΡΟΥ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΥ:
Αύξων αριθμός: 76
Τόπος και χρόνος εκδόσεως: Πάτρα 14 Απριλίου 1907
Τριπλοτύπου εξοφλητικού: Πειραιάς 3 Ιανουαρίου 1908
Αριθμός, τόπος και χρόνος της εκδόσεως: Πειραιάς 3 Ιανουαρίου 1908

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ Η ΠΡΟΞΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Η ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ

Φωτοτυπία πρώτης σελίδος παλαιού ναυτολογίου (3.1.1908).

Πρώτη σελίδα παλαιού ναυτολογίου 3-1-1908

Το Ναυτικό μας εις τους Βαλκανικούς Πολέμους

«Ο πόλεμος του 1912-13 ευρίσκει την ελληνική ναυτιλία, συμφώνως προς στατιστικά του Λόυδ Ρέτζιστερ, με 346 ατμόπλοια καθαράς χωρητικότητας 407.130 τόνων και 15ην κατά σειράν χωρητικότητας και αριθμού πλοίων μεταξύ των ναυτιλιών όλου του κόσμου. Δηλαδή, από τους έτους 1857 εσημειώθη πρόοδος καταπληκτική, οφειλόμενη αποκλειστικώς εις την ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν.

Η παροσχεθείσα και πάλην υπό της εμπορικής ναυτιλίας βοήθεια προς την Πατρίδα και τους συμμάχους της κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους υπήρξε πολύ μεγάλη. Εγράψαν νέαι σελίδαι δόξης, αντάξια των γραφεισών κατά την εποχήν του Ιερού Αγώνος. Το εμπορικόν ναυτικόν ενίσχυσε τον πολεμικόν στόλον με 4 βοηθητικά καταδρομικά, 2 πλωτά νοσοκομεία και 89 οπλιταγωγά. Χάρις εις αυτό επραγματοποιήθη η επιστράτευσις, διεκινήθησαν άνδρες, κτήνη, πολεμικόν υλικόν και εφόδια προς διάφορα μέτωπα της βαλκανικής χερσονήσου, απηλευθερώθησαν αι νήσοι του Αιγαίου και εν γενεί απετέλεσαν τα πλοία ταύτα τον βοηθητικόν στόλον, ο οποίος επηλοίσωσε τον πολεμικόν, τον αποκλείσαντα την τουρκικήν αρμάδα εις τα στενά των Δαρδανελίων.

Αλλὰ και τον επακοουθήσαντα τον πόλεμον τούτον Β' Βαλκανικόν Πόλεμον εναντίον της Βουλγαρίας (Ιούνιος - Ιούλιος 1913) εξ ίσου σημαντική υπήρξεν η βοήθεια του Ναυτικού μας προς το μαχόμενον εναντίον της βουλγαρικής βουλημίας Έθνος μας. Διά του εμπορικού ναυτικού μεταφέρθησαν πλοίων του μετώπου τα περισσότερα πολεμοφόδια και στρατός και υπό του στόλου κατελήφθησαν πολλαί επίκαιροι θέσεις και πόλεις, εν αις η Κοβάβα και η Αλεξανδρούπολις.

Εξελικτική πορεία από το 1856 μέχρι το 1914

«Από το 1856 μέχρι το 1914 η ατμοπλοία μας εσημείωσε την κατωτέρω πορείαν, εκκινήσασα εκ του μηδενός και φθάσασα εις τας παραμονάς του Α' Παγκοσμίου Πολέμου με 474 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 820.861 τόνων:

1916 1922 1935 1941 1948 1957 1962 1979 1985 1999...

Έτος	Αριθμός α/π	Χωρητικότητας	
		Καθαρά	Ολική
1856	3	570	-
1857	3	570	-
1858	3	570	-
1859	5	2.066	-
1860	7	3.310	-
1873	-	5.000	-
1875	28	8.241	13.000
1883	50	24.160	40.000
1886	74	-	53.872
1887	613	1.171	-
1890	84	44.490	83.839
1891	104	-	100.312
1892	112	-	119.569
1893	116	-	130.321
1894	136	89.232	134.687
1895	-	-	139.821
1896	-	-	150.040
1897	-	-	163.571
1898	144	96.358	151.619
1900	-	114.484	178.137
1901	158	138.644	231.541
1902	-	183.579	287.980
1903	210	202.140	325.395
1905	214	-	348.763
1906	231	-	373.222
1907	285	288.573	421.743
1909	300	296.354	484.193
1911	347	384.446	560.475
1912	389	433.663	648.667
1913	450	493.404	705.897
1914	474	549.983	820.861

Εκ των ατμοπλοίων τούτων τα 63 ήσαν άνω των 3.000 τόνων χωρητικότητος έκαστον, τα 121 2.000-3.000 τόνων και τα υπόλοιπα κάτω των 2.000 τόνων.

Ως συνάγεται εκ του ανωτέρω πίνακος, εντός μιας πεντηκονταετίας περίπου η ναυτιλία μας, παλαιούσα μόνη της και υπό σκληράς ανταγωνιστικής συνθήκας, απέκτησεν ημίσειαν περίπου χιλιάδα ατμοπλοίων, εις δε τας αρχάς του αιώνος μας και εις διάστημα δεκαετησάδων ετών επενταπλασίασε το τονάζ του προηγούμενου (19ου αιώνας). Πορεία αληθώς αξιοθαύμαστος».

Το Σεπτέμβριο του 1914, ξέσπασε ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος. Η χώρα μας δεν ενεπλήκη αμέσως σ' αυτόν. Η ελληνική ατμήρης ναυτιλία συγκροτούσε στόλο 474 αξιόλογων μονάδων 832.312 τόνων γκρος.

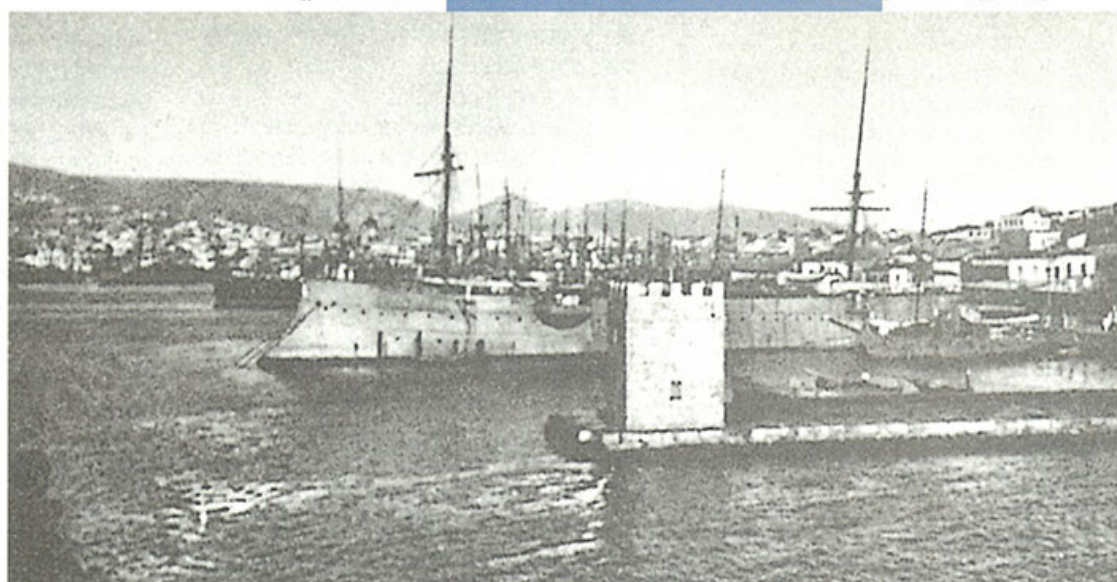
Από το Μάρτιο του 1915, όμως, το σκηνικό



Ιστοφόρα στο λιμάνι του Πειραιά



Μνημόσυνο στον Πειραιά για τους απωλεσθέντες στον τορπιλισμό του «Αγγελική»



Άποψη του Πειραιά πριν το 1900

αλλοιώνει. Η Ελλάδα, που εκείνη τη στιγμή αποτελούσε την ενδέκατη δύναμη της παγκόσμιας ναυτιλίας, ένα χρόνο μετά, έχει απολέσει πλοία 173.605 τόνων που αντιπροσώπευαν το 36% του συνόλου των παγκοσμίως αττοπλοίων του έτους.

Στις 10 Φεβρουαρίου 1916, η Ένωση των Ελλήνων Εφοπλιστών αποτελεί πραγματικότητα. Από τις πρώτες αποφάσεις του διοικητικού της συμβουλίου υπήρξε αυτή της ανακήρυξης του ναυάρχου Παύλου Κουντουριώτη ως επιτίμου προέδρου της.

Η δύναμη της επιβατηγού ναυτιλίας τις παραμονές του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, όπως σημειώνει ο Ανδρέας Λαίμπος, είναι:

α/α	Πλοιοκτήται	Επιβατηγά α/π
1.	«Ιονική Ατμοπλοία» (Α/φοί Γιαννουλάτου)	20
2.	«Πανελλήνιος Ναυτική» (Ψαροπούλτος, Καλλιμωσίου κ.λπ.)	7
3.	«Ατμοπλοϊκή Ναυτ. Εταιρεία» (Πανταλέοντος)	10
4.	«Ελληνική Ατμοπλοία» (Τζων Μακ Ντούσλ και Βάρβουρ)	9
5.	«Ατμοπλοία Κυκλάδων» (Στ. Βαφειοδάκης)	6
6.	«Ατμοπλοία Ερμούπολεως» (Η. Φουστάνος)	7
7.	«Ατμοπλοία Γουδή»	5
8.	«Αχαϊκή» (Κρωβ και Στήβενς)	6
9.	«Ατμοπλοία Κ. Τάγια»	2
10.	«Ατμοπλοία Αρχιεπίσκοπος»	2
11.	«Ατμοπλοία Αθ. Κρίνου»	2
12.	«Ατμοπλοία Διακόνη»	3
13.	«Ατμοπλοία Παπαθεονόδωρου»	2
14.	«Ατμοπλοία Λεούση»	2
15.	«Εθνική Ατμοπλοία της Ελλάδος»	2
16.	«Εταιρεία Χατζή - Δοούτη»	7
Σύνολον		92

Η μεταπολεμική μεταβατική περίοδος 1918 - 1922

«Από τον τερματισμό του Α' Παγκοσμίου Πολέμου -το Νοέμβριο του 1918- μέχρι του Αυγούστου του 1922, στην ιστορία του Ελληνικού Έθνους επιτελείται ένα μεγάλο γεγονός: Η ενσάρκωση των ονείρων της Μεγάλης Ιδέας και η κατακόρυφος πτώση της».

Έτσι η μεταπολεμική εποχή έφερε νέα δε-

Το πρώτο ελληνικό πετρελαιοφόρο



Το φορτηγό ατμόπλοιο «Αδαμάντιος Κοραΐς»

δομένα. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είχε καταποντισθεί. Λιγότερο από το 20% της δύναμής του προ του πολέμου είχε απομείνει. Ένα μέρος του στόλου είχε αρχικά πωληθεί και το μεγαλύτερο είχε πέσει θύμα των εχθροπραξιών. Πολλά χρήματα, όμως, είχαν αποκτηθεί στο μεταξύ από τους Έλληνες εφοπλιστές στη διάρκεια του.

Ο Α. Λαίμπος σημειώνει:

«Η ορμή των Ελλήνων εφοπλιστών προς την αθρόαν απόκτηση σκαφών ηκολούθησε κατά τα έτη 1919, 1920 και 1921 έναν ιλιγγιώδη ρυθμό: 235 ατμόπλοια προσετέθησαν εις την δύναμιν του στόλου, διά την απόκτησιν των οποίων οι εφοπλισταί μας διέθεσαν όχι μόνον τας ιδιάς των αποταμιεύσεις και τον επιστραφέντα φόρον από πωληθέντα ή τορπιλισθέντα κατά τον πόλεμον σκάφη, αλλά και σοβαρά ποσά, τα οποία επρομηθεύθησαν διά διανεισμού από την εγχώριον και ξένην χρημαγοράν.

Έκτοτε, όμως, ήρξατο η πτώσις των ναυίων και των αξιών των σκαφών: Ναυηταιά δεν ανταπεκρίθησαν εις τας υποχρεώσεις των, ναυηοσύμφωνα χρονικής διάρκειας ηκυρώθησαν, συμβόλαιο ναυπηγήσεων δεν εξετελέ-

σθησαν και εν γένει επήλθε μεγίστη καταστροφή, μη σημειωθείσα ποτέ εις άλλην περίοδον της παγκοσμίου ιστορίας της ναυτιλίας.

Ως δε να μη ήρκει η επεληθούσα οικονομική καταστροφή, εσημειώθη και δυσφήμις δεινή του ελληνικού εφοπλιστικού ονόματος εις την ασφαλιστικήν αγοράν του Λονδίνου, εις τον περίφημον οργανισμόν των Λούδς, διά της διακηρύξεως ότι εις τα λαβόντα χώραν κατά την περίοδον εκείνην ναυάγια των πλοίων μας ωφείλετο η πτώσις των τιμών των σκαφών και αι διαφοραί της ασφαλιστικής των αποζημιώσεως, τούτ' όπερ εσήμαινεν ότι τα ναυάγια ήσαν δόλια.

Κατά της μομφής ταύτης αντεπεξήλθε τότε το υπουργείον Οικονομικών και η κοινή γνώμη των εφοπλιστών μας, η οποία εισηγήθη και επέβαλε την αναδιοργάνωσιν του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού, εις ο περιελήφθησαν πρόσωπα κύρους και ειδικότητας».

Η περίοδος του μεσοπολέμου (1922 - 1939)

Και ο συγγραφέας συνεχίζει:

«Η περίοδος του μεσοπολέμου, ενώ διά τα άλλα κράτη αρχίζει από του 1918, διά την Ελλάδα η αρχή του τοποθετείται εις το τέλος του 1922. Κατά την περίοδον ταύτην επιτελείται η ανασυγκρότησις της εμπορικής μας ναυτιλίας, η επούλωσις των πληγών της εκ

1916 1922 1935 1941 1948 1957 1962 1979 1985 1999...



ABS®

Safety Service Solutions

Classification and Safety Services for the Greek
and International Marine Industries

ABS Europe

Piraeus, Greece
Tel.: (30-1) 429-3215
Fax: (30-1) 429-3218
E-mail: abs-eur@eagle.org

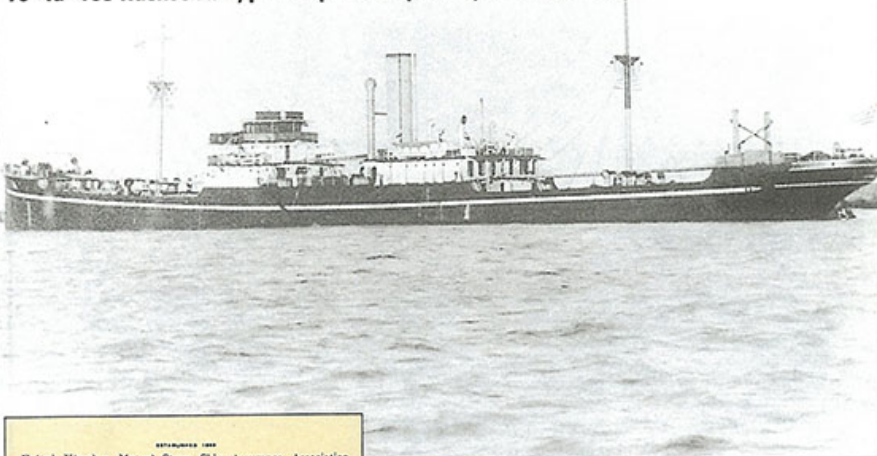
ABS Corporate

New York, NY USA
Tel.: (1-212) 839-5000
Fax: (1-212) 839-5130
E-mail: ask-abs@eagle.org

Website: <http://www.eagle.org>

NY7/9898153

Το «Ια» του Παύλου Χατζηλιά. Τορπιλλίστηκε στις 11 Ιουλίου 1940



ESTABLISHED 1884
United Kingdom Mutual Steam Ship Association
LIMITED.
PROTECTING & INDEMNIFYING.
TOWN, R. WALLIS & SON,
24 ST. MARK LANE,
LONDON, E.C.4.
24 November, 1935.

GREEK SICKNESS AND INJURY CLAIMS.

We regret that it is again necessary to call your attention to the increasing number of claims. As you are aware the provisions of the Greek Maritime and Workmen's Compensation Laws are widely different from those of the United Kingdom. It is a well known fact that during recent years the Greek Courts have considerably extended the application of the Greek Workmen's Compensation Act (Law No. 225) by interpreting it in a manner which is in the old days would never have been regarded as reasonable. It is the purpose of the Association to protect the interests of the shipowners and to ensure that the provisions of the Law are properly applied. It is the policy of the Association to ensure that the provisions of the Law are properly applied. It is the policy of the Association to ensure that the provisions of the Law are properly applied.

A Committee which includes representatives of the Clubs and Owners has been appointed by the Greek Ministry of Marine to consider the present position and to recommend what, if any, changes should be made in the Law. Our Lawyers have been instructed to urge certain reforms and to cooperate with the Union of Greek Shipowners, but we believe it would be of great assistance if Greek Owners, and their London Managers and Agents were to cooperate with the Union with a view to the amendment of the Law. It is particularly necessary that Owners should cooperate with the Association and its representatives in defending unjustified claims.

We shall be obliged if you will pass on the contents of this Circular to your friends in Greece. Further copies will be sent on request.

Yours faithfully,

The British Mutual Steam Ship Association, Limited.
The United Kingdom Mutual Steam Ship Association, Limited.
The United Kingdom Mutual Steam Ship Association, Limited.
The United Kingdom Mutual Steam Ship Association, Limited.
The United Kingdom Mutual Steam Ship Association, Limited.

Εγκύκλιος P&I Club του 1935

Το υπερωκεάνειο «Βασιλεύς Κωνσταντίνος»



Φωτογραφία των μελών του πληρώματος του «Άτλας» των αδελφών Κουλουκουντή



των πολεμικών περιόδων και της επακόλουθης θυσίας δεινής ναυτιλιακής κρίσεως, η εξυγίανσής της, η θεμελίωσής της επί ορθολογιστικών βάσεων και η συγκρότησής της εις πλοιοτοπαγωγικών οργανων της εθνικής μας οικονομίας. Ανεγεννήθη δε αυτή διά της εισροής εις την εφοπλιστικήν τάξιν νέου αίματος, προερχομένου εκ της τάξεως των πλοιοάρχων και ναυτικών εν γένει, οι οποίοι είχαν αθλήσει και ευδοκίμησει εις την πολεμικήν της ναυτιλίας μας προσπάθειαν κατά τον Α' Παγκόσμιον Πόλεμον.

Πλην όμως, η ελληνική ναυτιλία κατά το τέλος του 1925 εξακολουθεί να βαρύνεται διά σοβαρών χρεών. Αξιοσημείωτον είναι, ότι η εξ ελληνικών πηγών χρηματοδότησής της τυχάνει σημαντική. Μετέχουν εις αυτήν η Τράπεζα Αθηνών, η Τράπεζα Πειραιώς, η Εθνική, η Κεντρική και Ανατολής, ως και διάφοροι ιδιώται.

Η Ελλής, εκτός της ατμοπλοϊκής ναυτιλίας της, κατά το 1925 διαθέτει και σημαντική χωρητικότητα εξιστοφόρων, ως και συμπαγή δύναμιν εκ ποταμοπλοίων, βενζινοπλοίων και ρυμουλκίων, τα οποία είχαν νοηολογηθῇ εις τους λιμένας των Βραΐδας, Γαλατσίου και Κωνσταντινουπόλεως.

Κατά την περίοδον αυτήν, ότε ο Έλληνας εφοπλιστής είναι συνδεδεμένος ακόμη με τη γενετήριόν του, υπό την έννοιαν ότι διαμένει εις αυτήν, έχομεν μίαν σκυταλοδρομίαν των ελληνικών νοηολογιών.

Το Μάιο του 1926 η απεργία των Άγγλων ανθρακωρύχων έχει αποτέλεσμα την εξαφάνισιν του αγγλικού γαιάνθρακα από την αγορά και την παράλληλη δημιουργίαν άλλων αγορών αυτής της σπουδαίας πρώτης ύλης. Οι ναύλοι διαφοροποιούνται, με αποτέλεσμα τη νέα ώθησιν στην ελληνική δραστηριότητα.

Εκ του γεγονότος τούτου νέα εξόρμησις εγένετο προς πρόσκτησιν σκαφών. Η ευεξία όμως της ναυτιλαγίας, την οποίαν προεκάλεσεν η απεργία των Άγγλων ανθρακωρύχων, δεν διειρηθή επί πολύ. Ούτω, το 1927 η ναυτιλαγία σημειώνει κάμψιν και οι Έλληνες εφοπλισταί ανακόπτουν επ' ολίγον τας αγοράς σκαφών.

Η δραματική δεκαετία 1929 - 1939

«Η δεκαετία 1929 - 1939 εστάθη η κάμινος, όπου εψήθη και εσφουρηθλήθη η ελληνική ναυτιλία, αλλὰ ταυτοχρόνως και το στάδιον όπου αυτή ήλθησε. Κατά το διάστημα τούτο η ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότης ευρίσκεται εις έναν έντονον δημιουργικόν οργανισμόν. Η δεκαετία αυτή εγκαινιάζεται με την ιστορικήν διεθνή οικονομικήν κρίσιν, η οποία, εκραγείσα εις τας Ηνωμένας Πολιτείας της Β. Αμερικής

1916 1922 1935 1941 1948 1957 1962 1979 1985 1999...

και δορυφορηθείσα από την εντός ολίγου χρόνου εγκατάλειψιν υπό της Αγγλίας της χρυσής βάσεως της αγγλικής λίρας, έμελλε να έχη επί της παγκοσμίου ναυτιλίας, και ειδικώτερον επί της ελληνικής, συντριπτικές επιδράσεις. Κατά ταύτην σειράί στελεχθέντοι σκοφών ωδηγήθησαν εις τα αγκυροβόλια του παροπλισμού, οι δε ελληνικοί λιμένες και όρμοι επί μακρόν χρονικόν διάστημα «διεκοσμούντο» από τα «δεμένα καράβια».

Αυτήν την οδυνηράν πραγματικότητα έθεσεν υπ' όψιν της αγγλικής χρηματαγοράς ο Μανώλης Κουλουκουντής, όστις συνέλαβε το σχέδιον της διασώσεως και βελτιώσεως της ναυτιλίας μας, έχον ούτως εν γενικαίς γραμμαίς:

Εγκατάλειψις του παλαιού σκάφους διά της εκποιήσεώς του εις την τιμήν των παλαιοσιδηρών, χρησιμοποίησις του αποκτωμένου τιμήματος ως κεφαλαίου προκαταβολής διά την απόκτησιν συγχρόνου πλωτού μέσου -όπως ήσαν τα τότε αθρόως προσφερόμενα «στάνταρ» εις απιθάνως εξευτελιστικές τιμάς- και ενσωμάτωσις του χρέους του πωληθέντος σκάφους εις το νέον. Μόνον κατ' αυτόν τον τρόπον ήτο δυνατόν να προσδοκάται ότι, με την καλύτερευσιν της ναυτογοράς, η ελληνική ναυτιλία θα παρήρχετο τας αντιξοότητας με περισσότεράν ευελιξίαν και θα εθεμελιούτο επί ορθολογιστικωτέρων βάσεων».

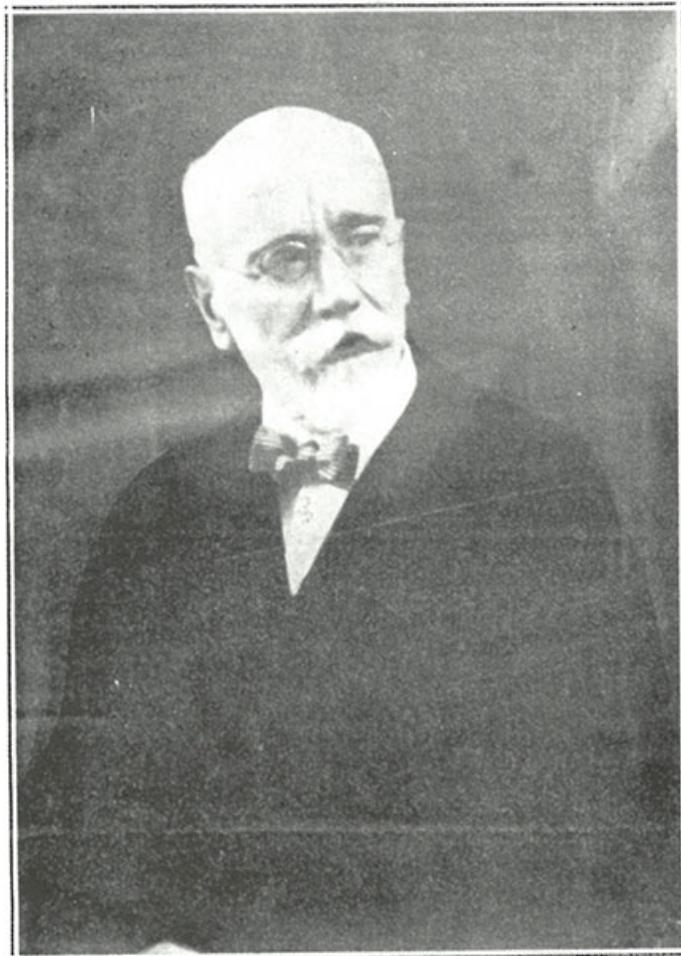
Εν τω μεταξύ, στη διαμορφούμενη κατάσταση αρχίζει να παρουσιάζεται και μία απρόοπτη εξέλιξη: Η στροφή προς τις ξένες σημαίες.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» το Σεπτέμβριο 1932 επεξηγούν σε κύριο άρθρο τους: «Διατί υποστέλλεται η κυανόλευκος». Στο ίδιο τεύχος, στο γνωστό πίνακα κινήσεως των ελληνικών πλοίων, δημοσιεύεται για πρώτη φορά ένα πινακίδιο με 12 πλοία που τελούν υπό ξένες σημαίες. Και το πινακίδιο αυτό στο τέλος του χρόνου γίνεται κατάλογος 40 πλοίων, από τα οποία τα 22 είναι υπό αγγλική σημαία, τα 10 υπό παναμαϊκή, τρία υπό τουρκική και τα υπόλοιπα υπό διαφόρων χωρών.

Το 1934 με μικρά αλλήλ σταθερά βήματα εξέρχεται από την κρίση η ναυτιλία, τα «Ναυτικά Χρονικά» σημειώνουν ότι χρειάζεται η οργάνωση και η συνεργασία κράτους, πλοιοκτητών και ναυτεργατών. «Ιδού η σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας» φέρει ως τίτλο το πρωτοχρονιάτικο τεύχος και εξηγεί: Δύναμις: 577 σκάφη 1.676.444 τόν. γκρος. Έμπυχο δυναμικό: 16.000 ναυτικοί. Ακαθάριστο εισόδημα: λίρες 5.842.250 και δρχ. 200.000.000. Εισαχθέν συνάλλαγμα: λίρες 1.500.000. Επιτελεσθέν μεταφορικό έργο: 9.800.000 τόνοι φορτίου.

Το ίδιο έτος υπογράφεται συμφωνία μεταξύ της Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ναυτικής Ομοσπονδίας και τροποποιείται ο σχετικός νόμος περί ενιαίου μισθολογίου.

Την 1η Μαρτίου του 1935, εξερράγη το κίνημα του Ναυτικού που θα προκαλέσει νέα δεινά στα πολιτικά πράγματα της χώρας. Η Γερουσία καταργείται και ο Τσαλιδάρης παραιτείται. Το κίνημα καταδικάζεται, γιατί υπήρξε



Προς τοις ναυτοφρεσύνς Έλληνας
Εκδίδω μοις δημοσίους εις
χρ' μου ελ' 6' 1932

(Υποδ. Βενιζέλος)
Αθήναι 29 Σεπτεμβρίου 1931

Ιδιόχειρη αφιέρωση του Ελ. Βενιζέλου στο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών»

πλήγμα κατά του εθνικού οργανισμού σε όλες τις εκδηλώσεις μεταξύ των οποίων και η ναυτιλία: «Ο Πειραιάς ενεκρώθη... το εμπόριον εγνωρίσεν ημέρας τραγικάς... και ο τουρισμός δεν ημπορεί να βοηθή με τον εμφύλιον πόλεμον». Η Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών ενεργεί έρανο μεταξύ των μελών της για την ενίσχυση του εθνικού στόλου.

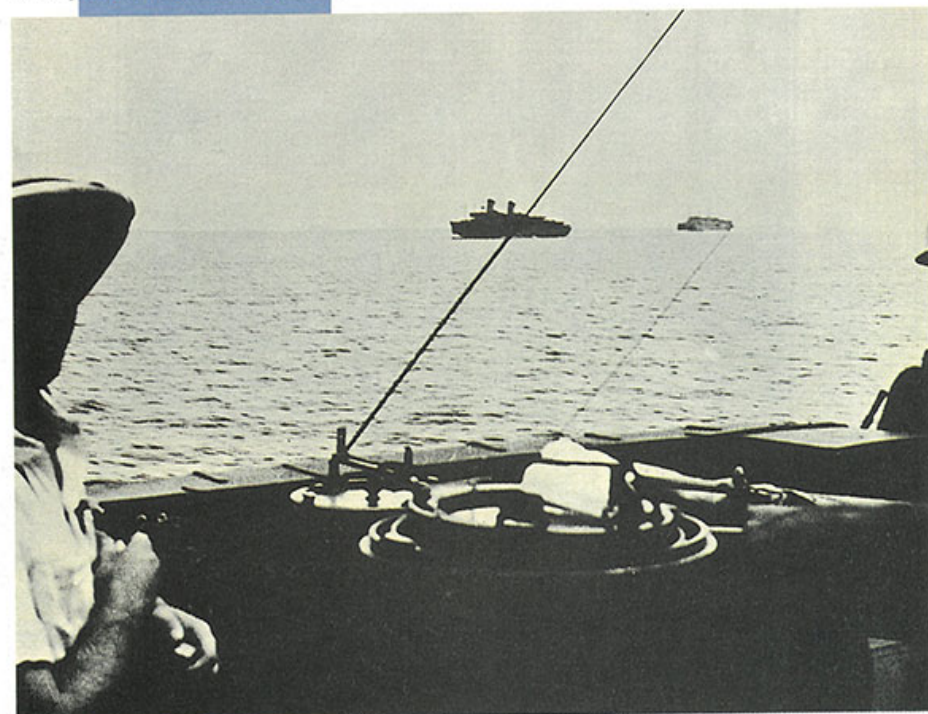
Τον Ιούλιο αποφασίστηκε η ίδρυση του υππουργείου της Εμπορικής Ναυτιλίας «διά της προαγωγής της Διευθύνσεως του Εμπορικού Ναυτικού», όπως ονομαζόταν πριν και υπήγε-

το στα διάφορα υπουργεία. Το ίδιο έτος, επίσης, αναφαίνεται και πόλη η τάση των ισχυρών εφοπλιστών (Σταμάτης, Εμπειρίκος, Σταύρος Λιβανός) προς τα αγγλικά ναυπηγεία Γκρέι.

Μέγα γεγονός η Προπαρασκευαστική Ναυτιλιακή Διάσκεψη που συνήλθε τον Ιανουάριο στο Λονδίνο. Οι 16 χώρες που έλαβαν μέρος συμφώνησαν στην αναγκαιότητα της «εκλογικεύσεως» της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών (rationalization). Σε ηλικία 69 ετών πεθαίνει ο πρόεδρος της ΕΕΕ Ν. Κυριακίδης. Τον διαδέχεται ο Βασ. Γουλιανδράς.



Επίστρατοι επί του «Πολικός» 1921



Νηοπομπή κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο



Το υποβρύχιο «Παπανικολής»

Τον Οκτώβριο ξεσπάει ο Ιταλοαίθιοπικός πόλεμος. «Η ναυτιλία εθωρείτο ανέκαθεν ως η ευπαθεστέρα των βιομηχανιών και το βαρόμετρο των εκάστοτε διεθνών πολιτικών και οικονομικών διακυμάνσεων. Από αυτής της απόψεως η ιταλοαίθιοπική διένεξις έσχευε άμεσον αντίκτυπον της εις τας θαλασσίας μεταφοράς», γράφουν τα «Ν.Χ.».

Τα πρωτοχρονιάτικα πρωτοσέλιδα των «Ναυτικών Χρονικών» απεικονίζουν τα πεπραγμένα της ναυτιλίας για το έτος 1936. Οι διαπιστώσεις δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικές: «Καμία ποιοτική βελτίωσις. Θλιβερά η αποτίμησις. Να

αναμορφωθή η Διοίκησις Ε.Ν. Ουδεμία μέριμνα διά το έμπυχον υλικόν. Άλλα τα προβλήματα των πληρωμάτων». Ομαδικός σχεδόν ο θάνατος των κορυφαίων πολιτικών μας. Πεθαίνει στο Παρίσι ο Βενιζέλος και ακολουθούν οι Κονδύλης, Δεμερτζής, Τσαλιδάρης, Μιχαηλόπουλος. Την κυβέρνησιν αναλαμβάνει ο Μεταξάς.

Η πολυσυζητημένη ανεξαρτοποίηση της ναυτιλιακής διοικήσεως βρίσκει μια πρόσκαιρη λύση με τη σύσταση χωριστού υφυπουργείου Ναυτικών. Πρώτος υφυπουργός ανέλαβε ο διακεκριμένος δικηγόρος και γνώστης των ναυτιλιακών πραγμάτων Δευκαλίων Ρεδιάδης. Την ίδια χρονιά, με τον ΑΝ 191/1936, συστάθηκε και το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, με πρώτο πρόεδρο τον Γεώργιο Εμ. Εμπειρίκο. Μεταξύ ΕΕΕ και των ναυτεργατών επέρχεται συμφωνία για το μισθολόγιο και τα «Ν.Χ.» αναγγέλλουν το γεγονός με μεγάλη ικανοποίηση. Τον Ιούλιο ξεσπά ο ισπανικός εμφύλιος πόλεμος.

Το 1937 ο εμφύλιος πόλεμος της Ισπανίας κοστίζει τη ζωή ορισμένων ναυτών και πλοίων. Οι Έλληνες εφοπλιστές οι οποίοι είχαν στραφεί «προς τας ναυπηγικάς εσχάρας» αυτή τη χρονιά «ετέλουν υπό κατασκευήν ή υπό παραγγελίαν 20 φορτηγά α/η των 9.000 - 10.000 τόνων έκαστον, εις αγγλικά ναυπηγεία τα περισσότερα, και 2 δεξαμενόπλοια, των 15.000 τόνων έκαστον, του πρωτοπόρου εις τον τομέα των δεξαμενοπλοίων μεγαλοεφοπλιστού μας Αρ. Ωνάση, εις αμερικανικά ναυπηγεία».

«Οδηγούμεθα προς νέαν κρίσιν;» διερωτώνται τα «Ν.Χ.» το 1938. Και συνεχίζουν: «Το εν μετά το άλλο επαναλήψουν εις τα γνώριμα από της εποχής της κρίσεως αγκυροβόλια της αργίας, τα φορτηγά σκάφη μας».

Ο χρόνος τελειώνει με τη διαδοχή στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Νέος υφυπουργός αναλαμβάνει ο τραπεζίτικος Αμβρόσιος Τζιφός.

Στα τέλη του 1938 η Ευρώπη ζούσε στη σκιά μιας επικείμενης σύρραξης. Αυτό οδήγησε στο σταδιακό εκφυλισμό των διεθνών συμφωνιών. Τα μέτρα προστατευτισμού εντάθηκαν από τις ενδιαφερόμενες χώρες. Οι Άγγλοι άρχισαν να εγκαταλείπουν τις ιδέες του φιλελευθερισμού. Η σειρά προτεραιότητας στις ναυλώσεις του Plate καταργήθηκε, με αποτέλεσμα να προτιμώνται προς ναύλωση τα αγγλικά πλοία αντί τα αναμένοντα να φορτώσουν ελληνικά.

Προς το τέλος του ίδιου έτους ο ελληνικός εμπορικός στόλος, όπως αναφέρει ο Α. Λαίμμος, «εμφάνιζε δύναμιν εκ 1.323 πλοίων, συνολικής χωρητικότητος 2.000.000 τόνων περίπου. Εκ των πλοίων τούτων τα 607 ήσαν ατμοκίνητα ή πετρελαιοκίνητα και τα υπόλοιπα 716 ιστιοφόρα, διαθέντα κατά το πλείστον και βοηθητικάς πετρελαιομηχανάς. Εκ των πρώτων τα 512 ήσαν φορτηγά, τα 74 επιβατηγά και τα 21 διαφόρων άλλων ειδικοτήτων».

Την 1 Σεπτεμβρίου του 1939 η Γερμανία ει-

1916 1922 1935 1941 1948 1957 1962 1979 1985 1999...



Gianmaria Buccellati



M. I. Armaos

ΕΚΘΕΣΗ: ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 265, ΚΗΦΙΣΙΑ ΤΗΛ: 8082052,
ΕΚΘΕΣΗ: ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 22, ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ: 3631600. 3644801
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ: ΛΕΩΦ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 341 ΤΗΛ: 9716776, 9717129, FAX: 9753312
Http: //www.addgr.com/jewel/armaos e-mail address: armaos-gr@ath.forthnet.gr

Cartier



VACHERON CONSTANTIN

αβάλλει στην Ποιωνία και ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος ξεσπάει.

Το 1940 μέσα στη θολή ατμόσφαιρα του πολέμου τα «Ναυτικά Χρονικά», στην ουδέτερη ακόμη Ελλάδα, προσπαθούν να «ατενίσουν το μέλλον». Εφιστούν δε την προσοχή σε δύο κύρια σημεία προς τα οποία στρέφεται το όλο ελληνικό ναυτιλιακό πρόβλημα: «Το πλοίο και το έμπυχον υλικόν». Οι απώλειες των ελληνικών πλοίων από πολεμικές αιτίες είναι συνεχείς. Σύμφωνα με τις στατιστικές του περιοδικού, μέχρι τέλους Αυγούστου οι απώλειες των εμπολέμων έφτασαν τα 606 πλοία 2.740.862 τόν. γκρος. Ειδικότερα, η γερμανοϊταλική ναυτιλία έχασε 106 πλοία 570.000 τόν. γκρος, η βρετανική 291 πλοία 1.470.000 τόν. γκρος και η λοιπή συμμαχική ναυτιλία 209 πλοία 690.000 τόν. γκρος. Η ναυτιλαγία παρουσιάζει σταθερότητα και η ζήτηση χωρητικότητας συνεχίζεται αμείωτη χωρίς όμως υψωτική τάση. Ο Γ. Χρ. Λαϊμός θεωρεί ότι «είναι ευκαιρία να αποκτήσωμεν υγιή ναυτιλία», τα δε «Ν.Χ.» συνιστούν να «συγκρατηθώ το επιχειρηματικόν μένος». Από τον Απρίλιο όμως η κατάσταση πορεία της ναυτιλαγίας είναι φανερή...

Στο τελευταίο προπολεμικό τεύχος των «Ν.Χ.», στις 15 Δεκεμβρίου του 1940, ο υφυπουργός Τζίφος απευθύνεται προς τους Έλληνες ναυτιλιομένους, ενώ ο πρόεδρος της ΕΕΕ Κ. Μίχαλος και ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ν. Λιβανός, σε κοινή εγκύκλιο, καλούν τους εφοπλιστές σε έργο υπέρ του αγώνος.

1945 - 1950

Στις 21 Ιουλίου του 1945 επανακυκλοφορούν τα «Ναυτικά Χρονικά». Ο διευθυντής τους Δ.Ν. Κωτσάκης στο πρώτο του μεταπολεμικό άρθρο έγραφε: «Τέσσαρα χρόνια παρήλθον μορτωτικά, ακλαβιάς, πόνου, εγκρατερήσεως... Πόση αγωνία, πόσον αίμα, πόσαι θυσίαι ψυχών, πόσα ολοκαυτώματα και τραγωδία!... Τώρα ο βάρβαρος επέρασε! Τώρα εν μέσω των ερειπίων και τα «Ναυτικά Χρονικά» επανεκδίδονται. Ίσως των παιδιών καλών ημερών ανάμνησις να είναι και αυτά. Ίσως όμως και το πρώτον, το σταθερόν βήμα διά την νέαν προς την θάλασσαν εξόρμησιν...». Καμιά σημαία δεν έπαθε τόσες ζημιές σε σχέση με το μέγεθός της, όσες η ελληνική. Χαρακτηριστική είναι η κατανομή των απωλειών του ελληνικού νηολογίου ανάμεσα στα έτη 1939-1945.

Πολεμικές ενέργειες	335 πλοία	1.018.868 κοχ
Πολεμικές κατασχέσεις	33 πλοία	119.350 κοχ
Θαλάσσια ατυχήματα	31 πλοία	10.301 κοχ
Συνήθεις διαγραφές	32 πλοία	98.023 κοχ
	432 πλοία	1.346.542 κοχ

Αξίζει εδώ να θυμίσουμε πως στους παραπάνω αριθμούς δεν συμπεριλαμβάνονται τα πλοία με ξένες σημαίες, τα πλοία του Δουνάβεως και ορισμένα φορτηγά της Άπω Ανατολής. Αν δεχθούμε πως για τα πλοία των δύο τελευταίων κατηγοριών η καταστροφή υπήρξε καθολική και εκείνη των με ξένη σημαία ανάλογη με τις απώλειες της ελληνικής, τότε το μέγεθος της συνολικής καταστροφής αυξάνει ακόμα περισσότερο.

Αν θελήσουμε να μετρήσουμε τις απώλειες σε ποσοστά, βλέπουμε πως από τα φορτηγά χάθηκε το 74% των πλοίων και το 73,06% της χωρητικότητας, από τα επιβατικά το 96,38% των πλοίων και το 91,79% των κοχ, των διαφόρων το 39,05% των πλοίων και το 46,96% των κοχ και από τα πετρελαιοκίνητα το 77,39% των πλοίων και το 95,42% των κοχ.

Από την ανάλυση των απωλειών προκύπτει ότι:

- Η συνολική μείωση της ελληνικής ναυτιλίας σε πλοία κάθε τύπου έφτασε το 76,26%.
- Η συνολική ελληνική χωρητικότητα που χάθηκε κάλυψε ένα ποσοστό 73,06% της προπολεμικής.
- Η συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στις συνολικές συμμαχικές απώλειες σε πλοία είχε ένα ποσοστό 10,09%.
- Η συμμετοχή της σε χωρητικότητα 6,84%.

Για να γίνει περισσότερο αντιληπτό το μέγεθος της ελληνικής καταστροφής, θα πρέπει να προσθέσουμε ότι η Ελλάδα στις παραμονές του πολέμου διέθετε το 2,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας, έναντι του 26% περίπου της Μεγάλης Βρετανίας. Με δεδομένο ότι η Μεγάλη Βρετανία υπέστη τις μεγαλύτερες ζημιές από όλα τα έθνη -πλην της Ελλάδος- σύμμαχα κράτη και ότι αυτές καλύπτουν το 54,19% περίπου του προπολεμικού της τόνάζ, συμπεριλαμβανομένων και των κτήσεων, η Ελλάδα, ατυχώς, σε ποσοστό απωλειών καταλαμβάνει την πρώτη θέση ανάμεσα στους συμμάχους, και ξεπερνά τη Μεγάλη Βρετανία σε θυσίες σε ποσοστό μεγαλύτερο από 19%.

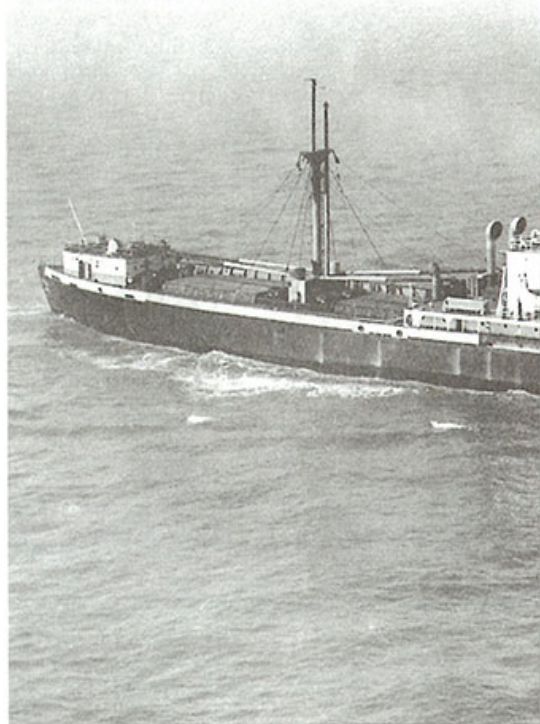
Η αμέσως μετά τον πόλεμο περίοδος θα μπορούσε να χαρακτηριστεί εποχή «μετασεισμικών δονήσεων». Ειδικότερα στο ναυτιλιακό τομέα όλοι έβαλλαν εναντίον πάντων. Οι απόδημες κυβερνήσεις στη διάρκεια του πολέμου ενδιαφέρθηκαν μόνον για τα έσοδα που είχαν από αυτό και που αποτελούσαν το μοναδικό

πόρο συντηρήσεώς τους. Με μειωμένη τη δύναμή της κατά 60%, με αποδεκατισμένα τα πληρώματα και με τέλεια αποδιοργάνωση έφτασε η ελληνική ναυτιλία στη μέρα της ειρήνης.

Στις αρχές του 1946 ακούστηκε η μαγική για την ελληνική ναυτιλία λέξη «λίμπερτι». Τι ήταν όμως το «λίμπερτι»; Ο Α. Λαϊμός περιγράφει:

«Είς τας Ηνωμένας Πολιτείας της Αμερικής κατά την διάρκεια του πολέμου εναυπηγούντο σθρόως και μαζικώς σκάφη διά την υπηρεσίαν των μεταφορών του πολέμου. Ταύτα εφέροντο με τους τύπους "λίμπερτυς" και "βί-κτωρς". Με την παύσιν των εχθροπραξιών εν σεβαστόν απόθεμα των πλοίων τούτων έμενεν αδιάθετον και παρωχησμένον εις τους λιμένας και ποταμούς της Αμερικής, η οποία εις το μεγαλήνοον πρόγραμμά της, της οικονομικής ανασυγκροτήσεως της κατεστραμμένης εκ των συμφορών του πολέμου Ευρώπης, είχε προγραμματίσει και την διάθεσιν σκαφών προς ανασυγκρότησιν των ναυτιλίων των χωρών της. Ο Μανώλης Κουλουκουντής ορθότατα διέβλεπεν, ότι δι' αυτού του τρόπου θα ηδύνετο και η ελληνική ναυτιλία να ανασυγκροτηθή. Προς τούτο υπέβαλεν υπόμνημα προς την Ένωσιν Ελλήνων Εφοπλιστών Αθηνών και προς το υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας, εκθέτων, ως πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Ν. Υόρκης, εμπειριστάτως τας απόψεις του διά την ανάληψιν της προσπάθειας προς απόκτησιν 100 λίμπερτυς. Απευθυνθείς δε προς τον Σοφοκλήν Βενιζέλον, ευρισκόμενον τότε εν Ν. Υόρκη επί κεφαλής οικονομικής αποστολής διά συνομιλίας μετά των Αμερικανών αρμοδίων, έσχε την συμπαράστασιν του παρά ταις Αμερικανικαίς Αρχαίς διά την επίτευξιν του αιτήματος.

Το Λίμπερτυ «ΙΓΚΟΡ»



Πράγματι, διά του επακολουθήσαντος νόμου Μηχανή, επετεύχθη το 1947 η χορήγηση 100 λίμπερτυς προς την Ελληνική Κυβέρνηση και η κατανομή των εις τους Έλληνες εφοπλιστές υπό ευνοϊκούς όρους: Η τιμή των καθορίσθη εις 544.000 δολάρια, εξών τα 25% τοις μετρητοίς και τα 75% επί πιστώσει εις 20 ετησίως τοκοχρεωλυτικές δόσεις.

Η πραγματοποίηση του όθλου τούτου ουκ ολίγας επρόκειτο να αντιμετωπίση δυσχερείας, διότι η Αμερικανική Κυβέρνηση εξήτησε και την εγγύησιν της Κυβερνήσεώς μας διά την συνεπή εξόφλησιν των υποχρεώσεων των Ελλήνων εφοπλιστών. Πλην οι τότε εν τοις δημοσίοις πράγμασιν ευρισκόμενοι ετέθουν εν παχυλή αγνοία της ναυτιλιακής μας θέσεως και του βαρυσήμαντου ρόλου της ναυτιλίας μας εις την ανόρθωσιν της εθνικής μας οικονομίας και εθεώρουν την πρόσκτησιν των "λίμπερτυς" ως καθαρόν υπόθεσιν των εφοπλιστών.

Αλλή και εκ μέρους των πλείστων εφοπλιστών μας υπήρξαν δισταγμοί και απροθυμία, λόγω της εκ του παρελθόντος κακής πείρας εκ της κυβερνητικής -εθνικής δύναται τις ειπεῖν- έναντι της ναυτιλίας στάσεως και της μη υπέρξεως κατά την εποχὴν εκείνην ναυτιλιακής πολιτικής των εν Ελθῶδι ιθυνόντων, ἀκόμη δε και εκ σκεπτικισμού προς την εμπορικότητα του νέου πλωτοῦ μέσου.

Παρά ταῦτα ο Ν. Αβραάμ, υπουργὸς της Εμπ. Ναυτιλίας, μετὰ του λιμενικοῦ ναυάρχου Β. Σκαρπέτη ἐταξίδευσαν προς Λονδίνον και Ν. Υόρκην και συνέβαθον εις την ολοκλήρωσιν της αποκτήσεως των σκαφών τούτων. Οὕτω κατορθώθη να αποκτήσῃ η Ελληνική εμπορική

ναυτιλία τα 100 "λίμπερτυς" και διά της εγγραφῆς των εις το ελληνικόν νηολόγιον ν' ανοίξῃ νέα γόνιμος περίοδος διά το Ναυτικόν μας, χαρακτηριζομένη ἀπὸ μία πρωτοφανή ἀνοδὸν του εμπορικοῦ μας στόλου.

Στο τέλος του 1948 η ελληνική ναυτιλία αριθμοῦσε 835 σκάφη με ολική χωρητικότητα 4.331.455 κάρων. Η ελληνική σημαία κάλυπτε μόνον 1.286.563 κάρους ἀπὸ αὐτοῦς. Η φυγή ἦταν πια φανερή.

Η φυγή συνεχίστηκε και το 1949. Πολλοὶ οἱ λόγοι: Συστολή των διεθνῶν μεταφορῶν, ο αμερικανικὸς προστατευτισμὸς, ὑψηλὸ κόστος του ελληνικοῦ πλοίου και ἀντιδικία κράτους - εφοπλιστῶν. Ο Εμφύλιος μαινόταν και η ἀναρχία εἶχε τις ἐπιπτώσεις της στη ναυτιλία. Σε ἓνα μεγάλο ποσοστὸ στα ελληνικά φορτηγά επικρατοῦσε κλίμα επαναστατικὸ. Το κράτος ἀπασχολημένο με την ἀντιμέτωπιση της ἐσωτερικῆς κατάστασης ἀφῆκε πεδίο δράσεως στους «ἀγωνιστές» ἀλλὰ δίδωτες της ελληνικῆς σημαίας ἀπὸ τα πλοία.

Τότε η ελληνική ναυτιλία δοκίμασε μια κρίση στην οξύτερή της μορφή. Οἱ ναῦλοι για κάρβουνα ἀπὸ το Χάμπτον Ροντς για το Κόντινεντ ἐπέσαν στα 6 δολάρια. Προς το τέλος του χρόνου ἐπέσαν στα 4,5 δολάρια. Το Νοέμβριο εἶχαν παροπλιστεῖ 82 ελληνικά πλοία 332.000 κοχ και 58 παναμαϊκά 290.000 κάρων.

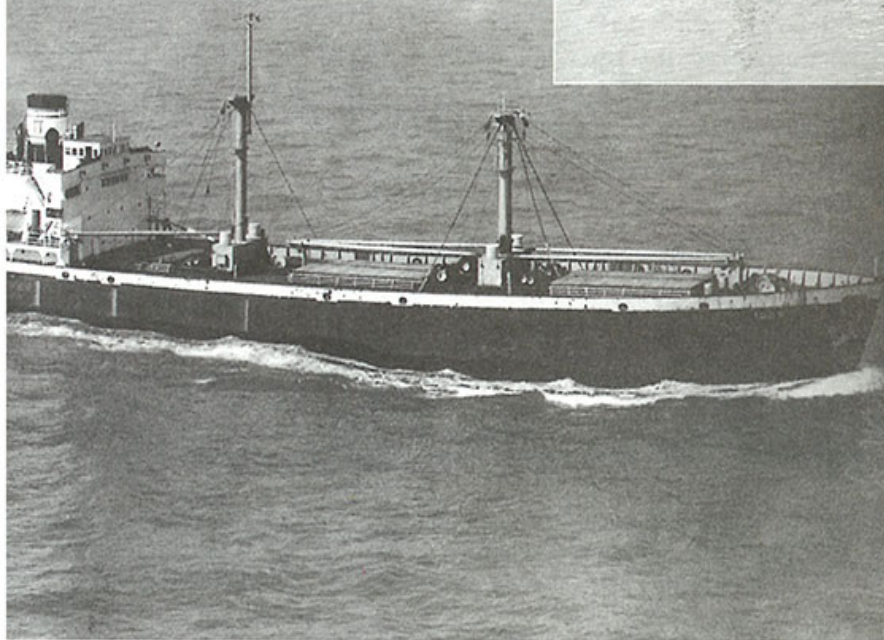
Το κλείσιμο της δεκαετίας του 1940-50 βρίσκει την ελληνική ναυτιλία με προοπτική για το μέλλον καθόλου ενθαρρυντική. Μόνον ἓνας ἀπὸ μηχανῆς θεὸς θα μπορούσε να τη σώσει. Και αὐτὸς ἦλθε! Ἦταν ο πόλεμος της Κορέας, ο ὁποῖος προκαλοῦσε την ἀναζωπύρωση της ναυτιλαγορίας και ὁδηγοῦσε τους Έλληνες σε μοζικὲς ἀγορές πλοίων. Και αὐτά, ὅμως, ὕψωναν ξένες σημαίες, μια και το ελληνικὸ πλοίο ἀπείχε πολὺ ἀκόμα ἀπὸ το να θεωρεῖται ἀνταγωνιστικὸ.

Το ἔτος 1952 εἶναι το πρώτο μεταπολεμικὸ ἔτος, ὁπότε η χωρητικότητα της ελληνικῆς ναυτιλίας υπερβαίνει την προπολεμική του 1915. Ο εμπορικὸς μας στόλος ἀριθμεῖ 467 ατμόπλοια πάσης χωρητικότητος και κατηγορίας. Η κατανομή των σκαφών αὐτῶν κατὰ κατηγορία ἐκμεταλλεύσεως και η συνολικὴ τους χωρητικότητα ἐμφανίζονται ως εξής:

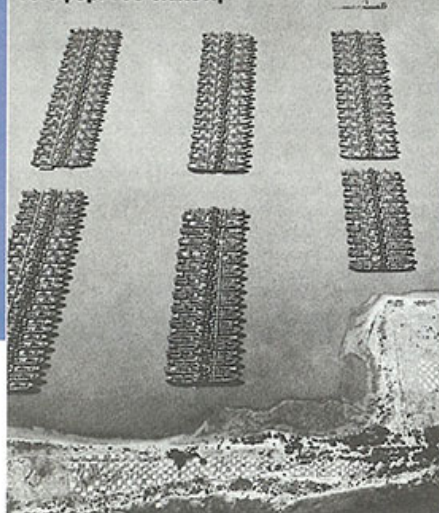
Κατηγορία	Αριθμός	ΚΟΧ
Φορτηγά	334	837.584
Επιβατηγά	120	67.489
Υπερωκεάνια	1	5.956
Διάφορα	12	1.580
Σύνολον	467	912.609

*Η συνέχεια στο ἐπόμενο τεύχος...

Το Λίμπερτυ «ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ»



Λίμπερτυ καθώς περιμένουν το σφυρί του διαλυτή





Σε μια θάλασσα αισθήσεων ταξιδεύουμε, σε μια ουτοπία ονείρων αφηνόμαστε, άνεμος μας η ελπίδα,
σε ένα καινούργιο χρονοτόπο που όλοι πορενόμαστε, ελπίζουμε το μέλλον να μας υποδεχθεί...

Νέα ποιότητα στη γεύση,
νέα αισθητική στο χώρο,
...οι ίδιες αγαπημένες, γνώριμες αξίες!
Ανοιχτά από νωρίς το μεσημέρι,
η ΙΘΑΚΗ σας περιμένει!
Και το πιάνο, ...συνεχίζει να παίζει
στους απόηχους του καλοκαιριού!



Λειτουργεί:
Μεσημέρι - Βράδυ
και τον Χειμώνα



ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

Τ*α «Ναυτικά Χρονικά»
παρακολούθησαν όλες τις μεγάλες
και μικρές στιγμές της ναυτιλίας μας
και φιλοξένησαν στις σελίδες τους
τα πρόσωπα και τα γεγονότα που
σημάδεψαν τη χρονιά που πέρασε.*

*Στο «Περισκόπιο '99»
αναφέρονται περιληπτικά
οι σημαντικότερες από αυτές
κατά το δωδεκάμηνο που έφυγε.*

ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ 99

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

1/1

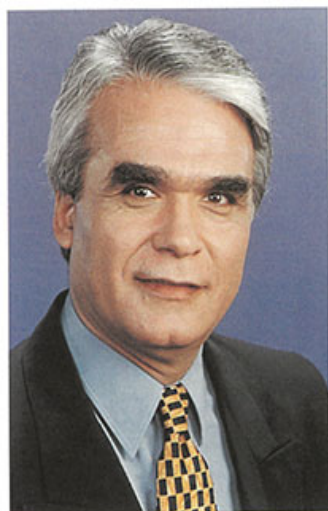
Αναλαμβάνει δήμαρχος Πειραιώς ο Χρήστος Αγραπίδης και με το «καλημέρα» διαγράφει τον Ν. Πηρούνια.

4/1

Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ζητεί κίνητρα για την ανανέωση του στόλου.

5/1

Από το ελληνικό νηολόγιο διαγράφηκαν 137 πλοία το 1998 και ενεγράφησαν 93.



14/1

Αρχίζει... ναυμαχία για τις γραμμές της ΔΑΝΕ.

15/1

Στα ναυπηγεία Αυλίδας με εκρηκτικό μηχανισμό βύθισαν το «Game Boy».

16/1

ΟΛΠ - ΟΛΘ με νομοσχέδιο θα γίνουν ανώνυμες εταιρείες.

24/1

Καμπανάκι κινδύνου στη ναυτιλία για τον «Ιό του 2000».

28/1

Έργα 12 δισ. δρχ. στο λιμάνι του Πειραιά εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

30/1

Καταγγεφία στο λιμεναρχείο ότι πριν από μια εβδομάδα εξαφανίστηκε το αλιευτικό «Λυμπέριος» με 7 ναυτικούς.

30/1

Ο Π. Σφηνιάς πάλι στο «ηηδύλιο» των εφοπλιστών της ακτοπλοΐας.



1/2

Ο κ. Αγαπητός αγόρασε ακόμη ένα πλοίο, το «Star Trayler».

3/2

Παρέμβαση Σημίτη για τα κρουαζιερόπλοια ζητεί ο Α. Ποταμιάνος της ΕΕΕΠ.

4/2

Εθνική ναυτιλιακή πολιτική ζητεί η ΠΝΟ

6/2

Στο Λιβαδάκι Κύθνου βρέθηκαν συντρίμια του αλιευτικού «Λυμπέριος».

7/2

Αναγνωρίστηκαν τα πτώματα των δύο Ελλήνων ναυτικών του «Λυμπέριος».

9/2

Το λιμενικό υπόσχεται για το καλοκαίρι νέα δρομολόγια και αποσυμφόρηση των λιμανιών.

11/2

Το «Ανιτα» ύπνο για εμβολισμό του «Λυμπέριος».

15/2

Με βάση στοιχεία του ΓΕΝΕ, οι άνεργοι ναυτικοί ανέρχονται σε 3.196.

17/2

Απόφαση της ΠΝΟ για 24ωρη απεργία στα πλοία στις 4 Μαρτίου.

18/2

Ο κ. Σουμάκης ζητεί συμφωνία ναυτικών - εφοπλιστών για την



απασχόληση.

23/2

Το υπουργείο Ναυτιλίας προετοιμάζει ημερίδα για τον «Ιό του 2000».

26/2

Συνεργασία ΥΕΝ - ΠΝΟ για την πάταξη της μεσιτείας.

27/2

Φωτιά στο μηχανοστάσιο του «Σαπφώ», 20 ημέρες εκτός δρομολογίων το πλοίο.



ΜΑΡΤΙΟΣ

2/3

Οι Μινωικές «μπαίνουν» σε Χανιά και Ιόνιο.

4/3

Ασφαλιστικά μέτρα για ακύρωση του συνεδρίου της ΠΝΟ.



5/3

Ένοχοι για εικονικό εφοδιασμό πλοίου οι Μελισσανίδης - Καρράς.

9/3

Συνομιλίες ακτοπλοϊκών εφοπλιστών με τον κ. Σουμάκης για το ναυτιλόγιο.

11/3

Η ANEK έτοιμη να «σώσει» τη ΔΑΝΕ.



12/3

Σουμάκης: «Δεν υποκύπτω σε πιέσεις εφοπλιστών για νέα μέτρα στην ποντοπόρο».

Σε βάθος 370 μ., στο ακρωτήριο Κεφαλος της Κύθου, εντοπίστη-

κε το «Λυμπέρης».

13/3

Με 4 δισ. δρχ. περνά στην ANEK το 20% της ΝΕΛ.

23/3

Αυξήσεις 8% ζητούν για το 1999 οι ναυτικοί.



24/3

Στον Όμιλο Βαρδινογιάννη παραδόθηκε το δεξαμενόπλοιο «Θεόδωρος Ι.Β.» 45.000 τόνων.

26/3

Έκκληση για ανταγωνιστικότητα από το ΝΕΕ.



30/3

Αντιδράσεις για τις αυξήσεις του ΟΛΠ.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

2/4

Σουμάκης: «Η ελληνική σημαία συμφέρει τον εφοπλισμό».

3/4

Μέτρα στα λιμάνια για την έξοδο του Πάσχα.



5/4

Ισορροπία στο νηολόγιο το πρώτο τρίμηνο του 1999.

6/4

Κίνδυνος για τα πλοία στην Αδριατική από τους βομβαρδισμούς στη Σερβία.

10/4

Σε Έλληνες το 9,3% του παγκόσμιου στόλου.

15/4

Τα χρέη απειλούν τη συμφωνία ANEK - ΔΑΝΕ

18/4

Το ΥΕΝ διεκδικεί 1,16 τρισ. από το «πακέτο» Prondy.

20/4

Έτοιμο το νομοσχέδιο για τα σκάφη αναψυχής.

29/4

Λόγω ακατοληθότητας «κράτηθηκαν» το 1998 σε διάφορα λιμάνια 114 πλοία.



24/4

Για τα... χάλια της ακτοπλοΐας φτάνει και οι επιβάτες, υποστηρίζει ο κ. Σουμάκης.

30/4

Η ΝΕΛ επιθυμεί να δρομολογήσει πλοίο στην Κρήτη

ΜΑΪΟΣ

1/5

Μέληθον έχει μόνο η ποιοτική ναυτιλία, λέει ο υπουργός Ναυτιλίας.

4/5

ΕΕΑ: «Κανένα πρόβλημα από τους βομβαρδισμούς για τα πλοία μας στην Αδριατική».

6/5

Τρεις ρουκέτες της «17 Νοέμβρη» κατά ξένων τραπεζών στην Ακτή Μισούλη.

7/5

Σουμάκης: «Δεν ανοίγουν οι γραμμές της Κρήτης».

14/5

Από τον πόλεμο στη Σερβία ακυρώσεις Αμερικανών σε ποσοστό 40% για τα κρουαζιερόπλοια.



15/5

«Λίφτινγκ» σε 60 λιμάνια της χώρας.



19/5

Αύξηση προμήθειας κατά 4% ζητούν οι ναυτικοί πράκτορες.

21/5

Πρώτο κέντρο διακίνησης containers, το λιμάνι του Πειραιά.

24/5

Γ. Γράτσος: «Δεν απέδωσαν τα μέτρα ανταγωνιστικότητας».

30/5

Μισθοί ναυτικών: Οι εφοπλιστές δίνουν 1%, η ΠΝΟ ζητεί 8%.

2/6

Πέθανε στο Λονδίνο ο Κώστας Νιάρχος σε ηλικία 35 χρόνων.



4/6

Από την αρχή του έτους υπέστειλαν την ελληνική σημαία 50 πλοία.

7/6

Ομιλία Κ. Καραμανλή: «Συμμετοχή ΥΕΝ στη διαμόρφωση οικονομικής πολιτικής».

12/6

«Έτος χαμένων ευκαιριών το '98», λέει ο Γ. Λύρας.

14/6

Π. Σφηνιάς: Αναφορά σε χρηματιστηριακά παιχνίδια για εισηγμένες εταιρείες.

20/6

Πρώτος με 43,4% ο ελληνικός στόλος στην Ευρώπη.



9/6

Να μας αποζημιώσει το κράτος, υποστηρίζει ο Α. Ποταμιάνος για τα κρουαζιερόπλοια.

11/6

Αγώνας δρόμου του ΟΛΠ για απορρόφηση του Γ' ΚΠΣ.

28/6

Καμία ανάκαμψη στην ελληνική κρουαζιέρα, εξαιτίας των βομβαρδισμών στη Σερβία.

30/6

Γκρίνια πλοιοκτητών και ναυτικών για τις αμοιβές στα express δρομολόγια της ακτοπλοΐας.

ΙΟΥΛΙΟΣ

2/7

Ο Π. Παναγόπουλος ζητεί απελευθέρωση της ακτοπλοΐας «εδώ και τώρα».



Αμβούργου το «Olympic Voyager», που ανήκει στη ROC.

19/7

Καθυστερεί η έναρξη λειτουργίας κοινοτικών διαδρόμων στον ΟΛΠ.

22/7

«Βαριές» κουβέντες του Μ. Αγούδημου για την ΕΕΑ.

25/7

Σε έξι μήνες έχουν πνιγεί στις ελληνικές θάλασσες 162 άτομα.



3/7

Αρχίζει δρομολόγια το «Σοφοκλής Βενιζέλος» της ANEK.

4/7

Αυξήθηκε τον Ιούνιο ο εμπορικός στόλος κατά 500.000 τόρους.

7/7

Προκήρυξη του ΥΕΝ για 750 πλοίαρχους και μηχανικούς.



9/7

Αρχίζουν το αλκοτέστ και εν πλω!

10/7

Θεαματική μείωση της ανεργίας των ναυτικών.

11/7

Καθεύκεται σε ναυπηγείο του

28/7

Σύγκρουση ανοιχτά της Τενέδου των φορτηγών πλοίων «Pel Mariner» και «Pel Ranger» μ' ένα νεκρό.

29/7

Αυξήσεις 5% για τους ναυτικούς.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ



2/8

3.400 ποντοπόρα ελέγχουν οι Έλληνες, μόνο τα 911 φέρουν ελληνική σημαία.

4/8

Τον Ιούλιο αυξήθηκε κατά 70.000 τόρους η δύναμη του στόλου.

5/8

Σύσκεψη Παπαντωνίου - Σουμάκη για το μέλλον των ΟΛΠ - ΟΛΘ.



6/8

Ασφαλή τα ελληνικά ακτοπλοϊκά σκάφη, απαντούν οι ακτοπλοίοι στον Αθ. Αθαβάνο.

17/8

Αναγνώριση υπηρεσίας ζητούν οι πλοίαρχοι.

30/8

Αντιδρούν οι εργαζόμενοι στην ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ.



ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

2/9

YEN: Δεν αναγνωρίζει υπηρεσία σε ξένα πλοία.

6/9

Δύο στα τρία νέα πλοία υψώνουν ξένη σημαία.

11/9

■ «Όχι» στη ΝΕΛ για τη γραμμή της Κρήτης.



■ Συγχώνευση ΕΠΑΤΤ και Στρίντζη.

14/9

Εγκρίθηκαν 5 νέες άδειες για το Ρίο - Αντίρριο.



17/9

Απώλεια για την ελληνική ναυτιλία ο θάνατος του Γ. Χατζηπατέρα.

19/9

Αρχίζουν οι εξαγορές και συγχωνεύσεις από τη Minoan Flying Dolphins.



23/9

Στο μικροσκόπιο του υπουργείου όλες οι συντάξεις του ΝΑΤ.

27/9

Γ. Χαλός: «Οι άνεργοι ναυτικοί πλησιάζουν τις 6.000».

29/9

Ζημιές ύψους 3 δισ. δρχ. στο λιμάνι του Πειραιώς από το σεισμό της 7ης Σεπτεμβρίου.



1/10

Αύξηση κεφαλαίου 60 δισ. από την ANEK.

12/10

Αντίθετη η ΠΝΟ με τις αλλαγές στην ακτοπλοία.

6/10

Ετοιμάζεται «διαζύγιο» Ποταμιάνου - Κιοσέογλου στη ROC.

15/10

«Μάχη» για τα Δωδεκάνησα μεταξύ έξι ακτοπλοϊκών εταιρειών.



7/10

Νέο θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοία.

20/10

Το υπουργείο Ναυτιλίας προωθεί μέτρα για την προστασία των επενδυτών, από τις εξαγγελίες των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

10/10

Το YEN προκηρύσσει διαγωνισμό για τα Δωδεκάνησα.

23/10

Ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων προτείνει η ΕΕΕΠ.



1/11

Πυρκαγιά στο «Superfast III» ανοιχτά της Πάτρας με 14 νεκρούς θαθρομετανάστες.

3/11

Ποινικές διώξεις στον πλοιοκτήτη του «Λυμπέριος».

4/11

Δέκα πλοία διαγράφηκαν τον Οκτώβριο από το νηολόγιο.

Η MFD αγόρασε 5 πλοία στον Αργοναυτικό.

6/11

Δάνειο 15 δισ. για τη ΔΑΝΕ από την Εγγυητή Τράπεζα.

8/11

Συνεργασία ROC και Louis Cruises.

9/11

Έντεκα ακόμα πλοία στο στόλο της Minoan Flying Dolphins.

14/11

Το λιμενικό επί ποδός για την επίσκεψη Κλίντον.

17/11

NAT: Στο 60% της σύμβασης οι συντόξεις.

17/11

Υπερδύναμη στην ακτοπλοία με 67 πλοία η MFD.



«Ιστορικά χαμένη ευκαιρία» χαρακτηρίζει ο εφοπλιστικός κόσμος τα μέτρα και την πολιτική του ΥΕΝ.

18/11

Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου 20 δισ. για τη ΝΕΛ.

24/11

Αντεγκλήσεις Κ. Καραμανλή και Στ. Σουμάκη για τη ναυτιλία.

30/11

Αυξημένα κέρδη στο επτάμνο για την ΕΠΑΤ.

Κυριαρχεί στη Ραφήνα με αγορά νέου πλοίου η MFD.

1/12

«Βουτιά» του νηολογίου με διαγραφή 11 πλοίων.

3/12

Μελέτη προτείνει ριζικές αλλαγές στον ΟΛΠ εν όψει Χρηματιστηρίου.

6/12

Έκρηξη σε δεξαμενόπλοιο στο Πέραμα με νεκρό αλλοδαπό εργάτη.

7/12

Εργάτης του ΟΛΠ νεκρός από δάγκωμα ποντικού.

8/12

Άλλοι 7 εργάτες του ΟΛΠ έχουν προσβληθεί από λεπτοσπείρα.

9/12

Σύσταση ειδικού κοινοτικού ταμείου για τη ναυτική εκπαίδευση, προτείνει ο Γ. Λύρας.



10/12

Τσουροπήλης και Αγούδημος αντήλλαξαν «φιλοφρονήσεις» στις συνεδριάσεις της ΓΕΑΣ, που έκαναν και τις πέτρες να «κοκκινίσουν»!..



12/12

Οι ΕΠΑΤ ελέγχουν το 40,2% της Strintzis lines.

18/12

Κατελήκυστηκε στο Ρότερνταμ το «Blue Star 1» της Strintzis Lines



10/12

Άδειες σκοπιμότητας για τα Δωδεκάνησα σε Αγούδημο και ΔΑΝΕ.

Ανασκόπηση 1999

της Overseas
Agency Ltd

Εάν κάποιος ανατρέξει στο αντίστοιχο τεύχος του περιοδικού του προηγούμενου έτους και συγκρίνει την ανασκόπηση του 1998 με τη σημε-

ρινή, θα συμπεράνει εύκολα ότι τα γεγονότα που έλαβαν χώρα το 1999 ήταν εντελώς αντίθετα από αυτά του 1998 και η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων ακολούθησε αντίθετη ακριβώς πορεία.

Αρχίζοντας από τα πλοία ξηρού φορτίου, διάφοροι παράγοντες και ειδικότερα η σημαντική ζήτηση για ποιοτικά, μέσης ηλικίας bulkcarriers ως απόρροια της σταδιακής βελτίωσης της ναυτιλαγίας και της έντονης επενδυτικής δραστηριότητας ορισμένων, συνετέλεσαν ώστε οι τιμές να εκτοξευθούν στα σημερινά υψηλά επίπεδα. Αλλά και τα παλαιότερα τέτοια πλοία, τα ναυπηγημένα στα τέλη της δεκαετίας του 1970, δεν παρέμειναν εκτός ενδιαφέροντος και είδαμε και γι' αυτά τις τιμές να αναρριχώνται, αφού αρκετοί αγοραστές εστράφησαν προς αυτά προσβλέποντας σε πιθανή σημαντική ωφέλεια, εάν βοηθήσει η ναυτιλαγία, και βασιζόμενοι ασφαλώς στο χαμηλότερο ρίσκο.

Όσον αφορά τα tweendeckers, ήταν ίσως τα μόνα που δεν συγκίνησαν μεγάλο αριθμό υποψήφιων αγοραστών εκτός βέβαια από τα καλών προδιαγραφών πολυημερίων σκοπού με αυξημένη χωρητικότητα σε containers, των οποίων όμως οι τιμές κυμάνθηκαν σε υψηλά επίπεδα. Ενδιαφέρον όμως και κινητικότητα είδαμε και στα καθαυτού containers, ιδιαίτερα τα μεγάλης χωρητικότητας, στα οποία εστράφησαν αρκετοί αγοραστές με ανάλογες οικονομικές δυνατότητες και εμπειρία σε αυτόν τον τομέα. Τέλος, μάλλον εκτός ενδιαφέροντος παρέμειναν τα μικρά πλοία, ιδίως όσον αφορά τους Έλληνες αγοραστές.

Παραθέτουμε εδώ ακριβή συγκριτικά στοιχεία

με τη διακύμανση των τιμών διαφόρων bulkcarriers κατά τη διάρκεια του έτους:

- Το Panamax «Western Trader» 70.329 DWT, ναυπηγήσεως 1989 στην Ιαπωνία, επωλήθη το Φεβρουάριο του 1999 αντί δολαρίων ΗΠΑ 8.000.000 / 8.100.000, ενώ το παρόμοιο «Padauk» επίσης ναυπηγήσεως του 1989 στην Ιαπωνία επωλήθη τον Οκτώβριο αντί δολαρίων ΗΠΑ 12.500.000.

- Το Panamax «Amapola» 67.296 DWT, ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, επωλήθη το Φεβρουάριο του 1999 αντί δολαρίων ΗΠΑ 3.500.000 και επαναπωλήθηκε από τους αγοραστές τον Αύγουστο αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.200.000.

- Το Panamax «Archangelos» 63.339 DWT, ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, με υποχρέωση special survey τον 2/2001 επωλήθη τον Ιανουάριο του 1999 αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.060.000, ενώ το παρόμοιο «Ermioni», επίσης ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, παροπλισμένο και με special survey overdue επωλήθη τον Οκτώβριο αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.800.000.

- Το Handymax «Hanei Pearl» 37.725 DWT, ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, με 4 γεραμούς των 25 τόνων, επωλήθη τον Απρίλιο του 1999 αντί δολαρίων ΗΠΑ 5.700.000, ενώ το παρόμοιο «Sanko Moon» 37.664 DWT επίσης ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, με 4 γεραμούς των 25 τόνων, επωλήθη το Νοέμβριο αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.600.000.

Στον τομέα των tankers, το 1999 άρχισε με καλύτερους οίονους και ο αριθμός των πωλήσεων κατά τις αρχές του έτους ήταν σχετικά μεγάλος, επίσης και οι τιμές εκυμαίνοντο σε υψηλά επίπεδα. Γενικότερα, ένας αριθμός πωλήσεων αφορούσε tankers σχετικά μοντέρνα, και πολλοί αγοραστές επένδυσαν υψηλά ποσά προς απόκτησίν των, όπως επίσης και ένας αριθμός πωλήσεων συνοδευόταν από μεσο-





ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 1 ΧΡΟΝΟ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1998

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
PACIFIC LIBERTY	13.451	1984	JAPAN	3.000.000	GREEKS
AMALIA	22.403	1983	JAPAN	3.500.000	GREEKS
GLOBAL ADVENTURE	24.856	1982	JAPAN	3.100.000	SEA LINK
MANILA FELIZ	24.872	1984	JAPAN	4.700.000	PACIFIC&ATLANTIC
SUNVIL	33.663	1978	JAPAN	2.300.000	VAMVASHIP
SUN ACCORD	43.366	1984	JAPAN	6.300.000	BAY OCEAN
JAPAN APRICOT	194.226	1985	JAPAN	12.000.000	TURKISH

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
CARUAO	32.389	1978	FINLAND	2.200.000	ARMINTER
KATHRYN SEA	35.563	1976	USA	2.300.000	M.EASTERNS
EASTERN ALLIANCE	59.990	1983	JAPAN	8.600.000	DRYTANK
SANKO ETERNAL	96.117	1991	JAPAN	21.000.000	UNKNOWN
NEW PROSPERITY	271.967	1981	SPAIN	10.600.000 INCLUDING 4/5 YEARS TC DACK	EUROPEAN NAVIGATION

3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
FULMAR	BULKER	21.516	1971	JAPAN	105/LDT	INDIANS
MARY E.	BULKER	40.561	1968	GERMANY	112/LDT	INDIANS
AITOLIKOS	TANKER	139.434	1974	JAPAN	114.5/LTD	BANGLADESHIS
AL SHAMIAH	CONTAINER	15.763	1968	USR	132/LDT	INDIANS

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 10 ΧΡΟΝΙΑ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1989

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ORLEANDER SKY	26.416	1972	-	3.750.000	UNDISCLOSED
C.TAHSIN	33.680	1968	-	2.650.000	GREEKS
SARU	36.257	1977	-	8.400.000	INDIANS
JASAKA	37.675	1984	JAPAN	15.000.000	UNDISCLOSED
TAI	42.208	1984	-	16.000.000	NORWEGIANS
PLANET	61.548	1972	JAPAN	8.000.000	GREEKS
SAOUTH CHAMPION	62.105	1981	S. KOREAN	14.700.000	FIRST STEAMSHIP, TAIPEI
CHIA-FU (OBO)	118.000	1969	-	8.500.000	US BUYERS

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
OSCO STRIPE	33.415	1974	-	7.250.000	ELCON
CYS JUSTICE	55.275	1979	JAPAN	10.900.000	TRANSPETROL
NORTANK QUEEN	77.844	1986	KOREA	26.750.000	TORM, DENMARK
AMBOR	265.486	1974	JAPAN	22.300.000	FRED OLSEN
SETTEBELLO	322.353	1986	-	45.000.000	BERGESEN

3. PLACE OF DELIVERY	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
PACIFIC WIND	PCC	8.309	1975	-	240/LDT	CHINESE
VILJANDI	-	1.731	1963	-	117/LDT	SPANIARDS
STAR RAY	VLCC	-	1970	-	260/LDT	CHINESE

μακροχρόνιες ναυλώσεις.

Όμως η αβεβαιότητα που επικράτησε κατά τους πρώτους μήνες του έτους και η πτώση της ναυλαγοράς με την πάροδο του χρόνου μείωσαν σημαντικά το άμεσο ενδιαφέρον των αγοραστών, ενώ πολλὰ VLCCs αλλὰ και μικρότερα έπληυσαν προς τα διαλυτήρια.

Ιδιαίτερα η σημαντική μείωση των μεταφορών crude oil προς τα τέλη του έτους, λόγω της επιβολής ορίου παραγωγής από τις χώρες του OPEC και της κατά συνέπεια αύξησης της τιμής του πετρελαιοίου σε επίπεδα έως και πλεόν των 25 δολλαρίων το βαρέλι, ήταν σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας για τις αγοραπωλησίες.

Στον τομέα των διαλύσεων κατά τους πρώτους μήνες του έτους διαφαινόταν ότι το 1999 θα είναι χρόνος-ρεκόρ και ως προς τον αριθμό πλοίων, αλλὰ και ως προς τη χωρητικότητα που θα απεσύρετο. Όμως η καλή τερεωση της ναυλαγοράς σε συνδυασμό με προβλήματα που παρουσιάστηκαν στους διαλυτές μείωσαν μετά το πρώτο εξάμηνο την προσφορά πλοίων, με αποτέλεσμα να μην όσον αφορά τη χωρητικότητα να ισοσταθμισθούν ή να ξεπερασθούν τα επίπεδα του προηγούμενου έτους, όσον όμως αφορά τον αριθμό των πλοίων, αυτός παρέμεινε σε χαμηλότερο επίπεδο και έτσι η αναμενόμενη αρχι-

κά ανάσα της αγοράς από τη μεγάλη απόσυρση δεν ήταν σύμφωνη με τις προσδοκίες.

Όσον αφορά τις τιμές που προσφέρθηκαν από τους διαλυτές στις αρχές του 1999, εκυμαίνοντο περί τα 110 δολλάρια ΗΠΑ ανά τόνο light, αναλόγως του τύπου και του πόσο εκυκυστικό ήταν το πλοίο για τους διαλυτές και, αφού ακολούθησαν ελαφρά ανοδική πορεία, σταθεροποιήθηκαν για ένα διάστημα μεταξύ 120 και 130 δολλαρίων με κατάληξη κατά το τελευταίο διάστημα του έτους σε επίπεδα πλεόν των 150 δολλαρίων ανά τόνο και σε περίπτωση πλοίων containers να ξεπερνούν τα 160 δολλάρια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για πρώτη φορά συνυπήρξε ιστορικά ταυτόχρονη δραστηριότητα, τόσο στον τομέα των ναυπηγήσεων όσο και σ' εκείνον των διαλύσεων.

Τέλος, στον τομέα της χρηματοδότησης, το 1999 έκλεισε η περίοδος της κρίσης που ξεκίνησε το 1995. Κατά το ιδιαίτερα δύσκολο αυτό διάστημα ένας μεγάλος αριθμός, κυρίως μικρών πλοιοκτητών, απεσύρθη από την αγορά, ένας άλλος προχώρησε σε επαναδιαπραγμάτευση των δανειοδοτικών συμβάσεων και γενικά, όπως συμβαίνει σ' αυτές τις περιπτώσεις, η δυσκολία ήταν διάχυτη στο ναυτιλιακό κόσμο.

Πολλές τράπεζες απεσύρθηκαν από το χώρο

της χρηματοδότησης ναυτιλίας, ενώ αυτές που παρέμειναν περιόρισαν δραστικά τις δραστηριότητές τους, αυξάνοντας σε δύσκολα για τον μέσο πλοιοκτήτη τα επίπεδα απαιτήσεων τους για παροχές. Ομοιογουμένως, η στάση των τραπεζών πρέπει να θεωρηθεί εξαιρετικά ψύχραιμη σε σύγκριση με τις αντιδράσεις τους σε άλλες παρόμοιες περιόδους του παρελθόντος.

Ενα άλλο στοιχείο που πρέπει να προστεθεί στην εικόνα είναι και τα γνωστά σε όλους προβλήματα που αφορούν τα junk bonds. Παρ' όλα αυτά η μεγάλη αγοραστική δραστηριότητα των Ελλήνων, κυρίως κατά το μεσοδιάστημα του χρόνου, τόσο σε μεταχειρισμένα πλοία όσο και σε ναυπηγήσεις υποστηρίχθηκε σημαντικά από τις παραδοσιακές τράπεζες και τους χρηματοδοτικούς οργανισμούς.

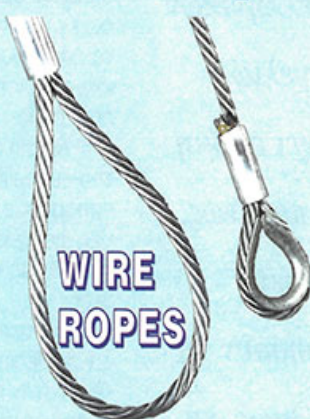
Στον τομέα των ναυπηγήσεων, το θέμα του pre-delivery financing αποτέλεσε ένα απ' τα μεγάλα προβλήματα της χρηματοδότησης. Ταυτόχρονα, όμως, άλλες δυνατότητες όπως η χρησιμοποίηση ασφαλιστικών μεθόδων και η συμμετοχή των χρηματοδοτών στα projects είδαν το φως κατά το 1999 και αναμένεται η καθιέρωση στο άμεσο μέλλον. ♦

KATRADIS- linked with quality

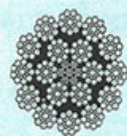
**ANCHORS
& STUDLING
ANCHORS
CHAINCABLES**



STOCKIST OF:
WIRE ROPES, ANCHORS AND
STUDLINK CHAINS,
CONTAINER FITTINGS,
IMO EMERGENCY TOWING
ARRANGEMENT,
MARINE PAINTS,
SACRIFICIAL ANODES,
DECK EQUIPMENT,
SURVIVAL SYSTEMS



**WIRE
ROPES**



**KATRADIS-MARINE
ROPES INDUSTRY SA**

MANUFACTURER OF:
NIKA-CORD® MOORING ROPES, NYLON ROPES.

OUR CONTACT DETAILS ARE:

11, PSARRON STR., P.O. BOX 86032, PIRAEUS 18503, GREECE
TEL: +301 4631135/4627800, FAX: +301 4619631/4626268,
E-MAIL: katradis@acropolis.gr
WEB SITE: <http://www.katradis.com>



Ναυπηγικές παραγγελίες

του Γ. Μπάνου, μέσιτη αγοραπωλησιών
και ναυπηγήσεων πλοίων,
αντιπροέδρου της ναυτομεσιτικής εταιρείας
George Moundreas & Company S.A.

*Το παρόν άρθρο συντάσσεται
στη διάρκεια του
β' δεκαπενθήμερου
του Δεκεμβρίου, σε χρόνο,
δηλαδή, που η συλλογή των
στοιχείων περί του αριθμού
και του όγκου των ελληνικών
ναυπηγικών παραγγελιών
κατά το 1999 δεν έχει ακόμη
συμπληρωθεί και, επομένως,
οι σχετικοί πίνακες δεν
μπορούν να διεκδικήσουν τη
μέγιστη ακρίβεια. Όμως, τα
ήδη υπάρχοντα στοιχεία είναι
περισσότερο από αρκετά για
να στηρίξουν σχετικά σχόλια
και, γενικά, να παράσχουν
μια ολοκληρωμένη ιδέα για
τη χρονιά που φεύγει.*

Εκ προοιμίου, ας σημειώσουμε ότι ο ελληνικός εφοπλισμός άσκησε εξόχως δυναμική πολιτική στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών, καθιστώντας τη βασικό εργαλείο στην σέννα προσπάθεια ανανέωσης, σε αντίθεση με την παραδοσιακή μέθοδο της αγοράς πλοίων «δεύτερο χέρι» σε συνδυασμό με κάπως περιορισμένη καταφυγή στα ναυπηγεία.

Η εξήγηση του φαινομένου δύναται να στηριχθεί σε σειρά σαφών διαπιστώσεων, κυριότερες των οποίων είναι:

1. Η σχετικά άνετη ταμειακή ρευστότητα των παραδοσιακών ονομάτων της ναυτιλίας μας αλλήλ και αριθμού εφοπλιστών της νέας γενεάς, εκ των πλέον επιτυχημένων. Η δυνατότητα πρόσβασης σε σχετικά «φθηνό» χρήμα, ιδίως στον τομέα των επιβατηγών, έπαιξε κάποιο ρόλο.

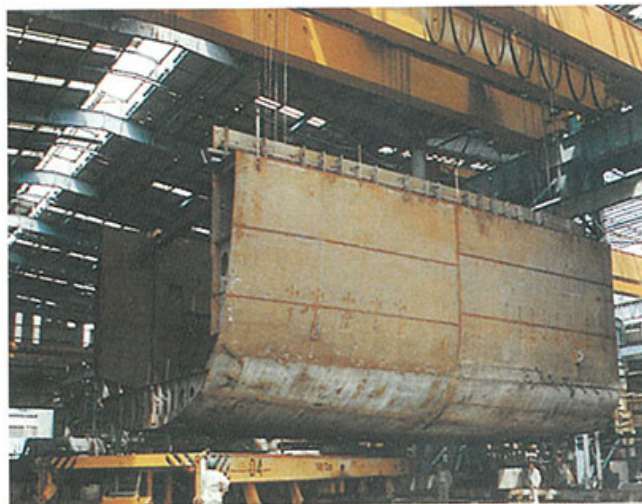
2. Η άμεση ανάγκη περαιτέρω ανανέωσης του εμπορικού στόλου, τόσο για προφανείς εμπορικούς λόγους όσο και υπό τις τρέχουσες διεθνείς πιέσεις, για βελτίωση των όρων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.

3. Η σχετικά σπάνια πλοίων διαθεσιμότητα προς πώληση στην παγκόσμια αγορά, μικράς ηλικίας και αποδεκτών τεχνικών προδιαγραφών. Το αυτό παρατηρείται και με τις μεταπωλήσεις ναυπηγουμένων πλοίων. Και τα δύο βρίσκουν την εξήγησή τους στο γεγονός ότι, κατά τα τελευταία ολίγα χρόνια, το συντριπτικά μεγάλο ποσοστό εκείνων που προέβλεψαν σε ναυπηγικές παραγγελίες (και, επομένως, κατέχουν νεα-

ράς ηλικίας πλοία) διαθέτει ισχυρό οικονομικό υπόβαθρο. Αυτό ακριβώς και τους απαλλήσσει από την ανάγκη πωλήσεων υπό πίεση στις χαμηλές τιμές όπου τρίτοι παράγοντες (βλ. παρακάτω) έφεραν τις αξίες των πλοίων.

4. Η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας παγκοσμίως, με έμφαση σε Κορέα, όπου τόσο η επέκταση των κατασκευαστικών εγκαταστάσεων όσο και η συνεχής βελτίωση της παραγωγικότητας προκάλεσαν εκρηκτική αύξηση δυναμικού, και σε Κίνα, η οποία φαίνεται να μπαίνει στην αγορά και με τα μικρότερα (επαρχιακά) ναυπηγεία της, τα οποία φαίνονται ήδη να έχουν δημιουργήσει «κατάσταση» με έναν όχι ευκαταφρόνητο αριθμό παραγγελιών. Όπως είναι φυσικό, η αύξηση του ναυπηγικού δυναμικού δημιουργεί την ανάγκη περισσότερων παραγγελιών, και αυτό προφανώς αποτελεί έναν εκ των ισχυρών λόγων κάμψης των τιμών.

5. Η πρόσφατη οικονομική και νομισματική κρίση στην Άπω Ανατολή, με ιδιαίτερη έμφαση στην Κορέα, οδήγησε σε υποτίμηση του εθνικού νομίσματος και, επομένως, σε δυνατότητα αποδοχής χαμηλότερων τιμών των



προς ναυπήγηση πλοίων, πράγμα που, όπως ήταν φυσικό, διήγειρε το ενδιαφέρον του ελληνικού εφοπλισμού. Οι λοιπές ανταγωνίστριες χώρες, ιδίως οι Ιαπωνία και Κίνα, ήταν φυσικό να παρασυρθούν στη δίνη των «εκπτώσεων» με τελικό αποτέλεσμα τη διαμόρφωση επιπέδων κατά 20-25% περίπου χαμηλότερων εκείνων του 1997.

Καιρός όμως να επικεντρώσουμε την προσοχή μας στα διαθέσιμα στοιχεία, αφού από αυτά εξάγονται και τα αντίστοιχα συμπεράσματα.

Με την επιφύλαξη αναγγελίας της τελευταίας, κυριολεκτικά, ώρας (το άρθρο έλαβε υπόψη ακόμη και παραγγελία της 17ης Δεκεμβρίου, μη εισέτι επισήμως ανακοινωθείσα), την 31η Δεκεμβρίου 1999 ο αριθμός, το είδος και τα μεγέθη των για λογαριασμό των Ελλήνων εφοπλιστών εκκρεμούντων ναυπηγικών παραγγελιών έχουν ως εξής:

A. Πλοία χύδην φορτίου (bulkcarriers)

Capesize (150-172.000 dwt):	9
Panamax (65-75.000 dwt):	54
Handymax (45-52.000 dwt):	26
Handysize (22-30.000 dwt):	8
Σύνολο:	97 μονάδες των 7.055.800 dwt.

B. Πλοία γενικού φορτίου (πολλαπλής χρήσεως)

8 μονάδες συνολικού deadweight 96.000 dwt.

Γ. Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships)

5 X 6.200 TEU	31.000 TEU
9 X 5.500 TEU	49.500 TEU
6 X 2.200 TEU	13.200 TEU
1 X 1.700 TEU	1.700 TEU
Σύνολο:	21 μονάδες των 95.400 TEU ή 1.281.900 dwt.

Δ. Δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου (crude oil tankers)

VLCC	13	4.204.500 dwt
Suezmax	14	2.124.900 dwt
Aframax	4	420.000 dwt
Panamax	6	366.000 dwt
Σύνολο:	37 μονάδες των 7.115.400 dwt.	

Ε. Δεξαμενόπλοια μεταφοράς παραγώγων (products tankers)

30 μονάδες, από τις οποίες 25 μεγέθους handymax (45-48.000 dwt) και 5 μεγέθους panamax (68-76.000 dwt), συνολικού deadweight 1.480.400 dwt.

Ζ. Πλοία - Ψυγεία

7 μονάδες συνολικού deadweight 64.100 dwt.

Μια ανάπαυλα εδώ προκειμένου να αξιολογήσουμε και να σχολιάσουμε τους τύπους και τις κατηγορίες πλοίων που επιδέχονται ενοποίηση και συγκεντρωτική θεώρηση ως προς τη μεταφορική ικανότητα σε βάρος. Έχουμε, λοιπόν:

Bulkcarriers	97	7.055.800 dwt
Multi-purpose	8	96.000 dwt
Containerships	21	1.281.900 dwt
Crude oil tankers	37	7.115.400 dwt
Products tankers	30	1.480.400 dwt
Reeferships	7	64.100 dwt
Σύνολο	200	17.093.600 dwt

Επιπλέον, επιβατηγά πλοία:

- Επιβατηγά - οχηματαγωγά συμβατικού τύπου	21
- Ταχύπλοα ικανού μεγέθους	5
- Κρουαζιερόπλοια	8
Σύνολο	34

Συνολικός αριθμός εκκρεμούντων παραγγελιών 31ης Δεκεμβρίου 1999: 234 πλοία, μη περιλαμβανομένων των παραγγελιών υπό αίρεση (options).

Εξ αυτών, τα κατά τη διάρκεια του 1999 πα-

Salvage

worldwide emergency response

- Environmental Protection
- Cargo Preservation ● Pumping Services
- Deepsea Towage ● Casualty Repairs
- Rapid Response ● Marine Salvage
- Wreck Removal ● Sub-Sea Works
- Ocean Rescue ● Anti-pollution
- Fire-Fighting ● Contingency Planning
- Transfer (STS) Operations



Piraeus - Greece
Phone: (01) 4221000
Fax: (01) 4221008-4174885
e-mail: tsav@ath.forthnet.gr
London - England
Phone: (0171) 3776634
Fax: (0171) 3776619
e-mail: tsav@globalnet.co.uk

TSAVLIRIS
visit us at: www.tsavlirisgroup.com



παγχεθέντα είναι:

Bulkcarriers	74
Multi-purpose	-
Containerships	10
Crude oil tankers	16
Products tankers	8
Reeferships	-
Car-passenger ferries	12
Fast ferries	4
Cruise ships	3
Σύνολο	127

Χάριν συγκρίσεως, ας ανατρέξουμε στα δύο τελευταία χρόνια:
Στις 31 Δεκεμβρίου 1997, ο αριθμός των υπό παραγγελία πλοίων για λογαριασμό Ελλήνων εφοπλιστών ανερχόταν σε μόλις 80 μονάδες συνολικού deadweight 7.074.395 dwt και αναλυόταν ως εξής:
Bulkcarriers 19 (1.494.395) - crude oil tankers 27 (4.451.500) products tankers 22 (1.076.435) - reefers 6 (52.000) ενώ υπήρχαν ακόμη 3 car-ferries, 1 κρουαζιερόπλοιο και 2 ταχύπλοα επιβατηγά.
Οι αντίστοιχοι αριθμοί μόλις προ 1 έτους (31η Δεκεμβρίου 1998) ήταν:

Σύνολο υπό παραγγελία σκαφών 116 μονάδες συνολικού deadweight 7.548.283 dwt, εκ των οποίων πάλι 19 bulkcarriers (1.358.350 dwt), multi-purpose 8 (96.000 dwt), containerships 11 (439.975 dwt) crude oil tankers 27 (4.107.400 dwt), products tankers επίσης 27 (1.568.090), reefers 8 (74.468) και, παράλληλα, 10 συμβατικού τύπου επιβατηγά/οχηματογυα (τα 2 με στοιχεία Ro-Ro) και 6 κρουαζιερόπλοια. Για τους λόγους που ήδη εξετάστηκαν παραπάνω, είναι δύσκολο και εξαιρετικά πρόωρο

να προσδιοριστούν οι αντίστοιχοι αριθμοί που αναφέρονται στην παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα. Ελεγχόμενοι, οι σχετικοί πίνακες περιέχουν αριθμό παραλείψεων, φυσική συνέπεια εκ του όγκου του αντικειμένου, του τρόπου λειτουργίας του συστήματος και μιας φυσικής αδρόνειας στην καταγραφή των αε-νάως επερχόμενων αλλαγών. Και πάλι χάριν συγκρίσεως, όμως, μπορούμε να διακινδυνεύσουμε κάποιους κατά προσέγγιση αριθμούς, που έχουν ως εξής:

Σύνολο υπό παραγγελία πλοίων	2.500
(95.000.000 dwt)	
Bulkcarriers	450
Multi-purpose	380
Crude oil tankers	320
Products tankers	180
Containerships	320
Reefers	25
Ro-Ro	130
Passengers & Ferries	200
Other types	495

Σε μια ομοιογενή πολυ πρόχειρη σύγκριση (ο συντάκτης του παρόντος επιφυλλιάσεται για ακριβέστερες αναφορές στο προσεχές μέλλον), εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο ελληνικός εφοπλισμός περί τα τέλη του αιώνα μετέχει στις παγκόσμιες παραγγελίες με το 11,7 % σε όρους αριθμού πλοίων και 18% σε όρους deadweight.

Τα χρησιμοποιηθέντα στοιχεία στο παρόν άρθρο εξήχθησαν εξ ολοκλήρου από τα αρχεία του τμήματος Newbuilding Contracting της ναυτιλιακής - μεσιτικής εταιρείας George Moundreas & Company S.A., και παρέχονται με όλη την καλή πίστη, χωρίς, όπως συνήθως γίνεται, παροχή εγγυήσεως. ➡



ο κόσμος των ονείρων σας ...είναι πραγματικός

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΚΑΘΕ ΜΗΝΑ ΣΤΑ ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ



το περιοδικό
που ταξιδεύει
με όλα τα σκάφη,
με όλους
τους καιρούς!

Για συνδρομές επικοινωνήστε με τα γραφεία σύνταξης:
Λεωφ. Βουλιαγμένης 22, 167 77 Ελληνικό, τηλ. 01-96.27.150, fax 01-96.25.203

Ποιοι θα επιβιώσουν

του Νάσου
Πουθακίδα

Τρία το πολύ τέσσερα επιχειρηματικά σχήματα θα επιβιώσουν στο χώρο της ακτοπλοΐας, υποστήριξαν ειδήμονες του κλάδου πριν από δύο χρόνια. Τώρα, με την αποτολή της 10ης χρονιάς, και οι προβλέψεις έχουν πλήρως επαληθευτεί. Τέσσερα μεγάλα σχήματα αυτή τη στιγμή παίζουν όλο το «παιχνίδι» στην ακτοπλοΐα.

Βρισκόμαστε, λοιπόν, σε μια νέα τάξη πραγμάτων για την οποία κανένας δεν είναι ακόμη σε θέση να μιλήσει με σιγουριά αν θα αποβεί προς όφελος του επιβατικού κοινού, αν θα αποτρέψει τον

ερχομό αλλοδαπών πλοιοκτητών, το 2004, και τη δραστηριοποίησή τους στα ελληνικά πελάγη ή θα προχωρήσει ο εκσυγχρονισμός και η ανανέωση του στόλου.

Η παρατεταμένη άνοιξη για την ελληνική ακτοπλοΐα τερματίστηκε τον περασμένο Νοέμβριο, αφού οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είχαν ταραξεί τα νερά με νέες συμμαχίες και συγχωνεύσεις καθώς και με καινούργιες παραγγελίες πλοίων.

Χωρίς υπερβολή, χάθηκε ο λογαριασμός τους τελευταίους μήνες από τις παραγγελίες των ακτοπλοϊκών εταιρειών και τις συγχωνεύσεις και εξαγορές. Πλέον στο πεδίο δεν υπάρχει «ελεύθερη» εταιρεία για να συγχωνευτεί ή να συμμαχήσει. Ό,τι... εκινείτο το απέκτησε η θυγατρική των Μινωικών, η MFD. Βέβαια, από τον περασμένο μήνα η εταιρεία Αγούδημου «τάραξε τα νερά» από την αρνητική, όμως, πλευρά, με τη μη ολοκλήρωση της συμφωνίας με τη NEA. «Από τον Ιανουάριο θα ξεκινήσουν πάθι συζητήσεις σε νέα βάση και όχι για το 54%», δήλωσε ο κ. Γερ. Αγούδημος, όμως, το θέμα είναι αν θα θελήσουν οι της NEA να συζητήσουν σε νέες βάσεις...

Για τη νέα τάξη πραγμάτων στην ακτοπλοΐα και το φόβο κάποιων μήπως υπάρξει μονοπώλιο, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης -όπως υποστηρίζει- δεν φοβάται τέτοιο ενδεχόμενο. «Έχουμε τα μέσα να μην επιτρέψουμε να δημιουργηθούν μονοπωλιακές καταστάσεις», τονίζει.

Από την πλευρά τους, οι κύριοι Κληρονόμος, Στρίντζης, Αντωνίου τονίζουν ότι το ταχύτερο δυνατόν θα πρέπει να αληθάξει το θεσμικό πλαίσιο που πλέον θεωρείται ξεπερασμένο και αναχρονιστικό. Για το ενδεχόμενο ύπαρξης μονοπωλίου, ο κ. Κληρονόμος αναφέρει: «Δεν θα πρέπει να φοβόμαστε ότι θα δημιουργηθούν μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Η κρατική παρέμβαση θα διασφαλίζει τη διατήρηση ενός υγιούς ανταγωνισμού, τόσο σε επίπεδο ναυτιλογίου όσο και σε επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών».

Ο πρόεδρος της NEA Ι. Αντωνίου τονίζει την εξαφάνιση των μικρών εταιρειών και επισημαίνει: «Μικρές εταιρείες θα είναι πολύ δύσκολο να επιβιώσουν στο νέο περιβάλλον που θα διαμορφωθεί στην αγορά». Ο κ. Στρίντζης, αναφερόμενος στην αλλαγή του θεσμικού πλαισίου, επιρρίπτει ευθύνες και στην εφοπλιστική πλευρά για την καθυστέρηση που είχε παρατηρηθεί μέχρι και σήμερα.

Ο κ. Περ. Παναγόπουλος των Επιχειρήσεων Αττικής επισημαίνει ότι με τη νέα τάξη πραγμάτων οδηγούμεθα σε μονοπωλιακή κατάσταση στις περισσότερες ακτοπλοϊκές γραμμές.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν ανακοινωθεί από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, αυτή τη στιγμή ναυπηγούνται 26 πλοία για λογαριασμό των Μινωικών, της MFD, της ANEK, των ΕΠΑΤ, της Strintzis και της NEA.

Άλλα 15 πλοία θα παραγγελθούν το προσεχές διάστημα ή οι πλοιοκτήτες βρίσκονται σε τελικό στάδιο αναζητήσεων για την αγορά σκαφών που έχουν ναυπηγηθεί την τελευταία 10ετία. Άλλωστε, η ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας έχει κάνει γνωστό προς κάθε κατεύθυνση ότι πλέον άδειες σκοπιμότητας θα χορηγούνται σε όσες εταιρείες υποβάλουν αιτήσεις για τη δρομολόγηση νέων πλοίων ή όσων έχουν ηλικία έως 10 χρόνων.

Για τον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας να σημειωθούν και οι προσπάθειες της κοινοπραξίας στην πορθμειακή γραμμή Ρίου - Αντιρρίου με αμφίδρομα πλοία. Η γραμμή αναμένεται να ανανεωθεί μετά δύο χρόνια.

ΜΙΝΩΙΚΕΣ

Επτά πλοία ναυπηγούνται αυτή τη στιγμή για λογαριασμό των Μινωικών, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της εταιρείας.

Η εταιρεία, με τα δύο νέα πλοία που θα δρομολογηθούν στη γραμμή Πάτρας - Ηγουμενίτσας - Βενετίας μαζί με τα ήδη παραγγελθέντα τρία σκάφη στα ναυπηγεία της



Samsung, θα καλύπτει πλήρως τις συγκοινωνιακές ανάγκες σε καθημερινή βάση στις γραμμές Πάτρας- Ηγουμενίτσας - Βενετίας και Πειραιά - Χανίων. Με τη ναυπήγηση των δύο νέων πλοίων, των ήδη 3 παραγγελθέντων στη Samsung και των ήδη ναυπηγούμενων από τις αρχές του χρόνου στη Fincantieri (δηλαδή των συνοδικά 7 νέων πλοίων), οι Μινωικές επισημοποιούν την πρόθεσή τους για προοδευτική αντικατάσταση όλων των πλοίων τους με υπερσύγχρονα σκάφη υψηλών ταχυτήτων. Το 2002 ο στόλος των Μινωικών θα ανέρχεται σε 10 πλοία, ενώ με την προσθήκη των δύο νεότευκτων το κόστος επένδυσης για νέες ναυπηγήσεις θα έχει ξεπεράσει από το 1995 μέχρι και σήμερα το 1 δισ. δολλάρια.

MFD

Τρία ταχύπλοα οχηματαγωγά νέας τεχνολογίας ναυπηγούνται στα ναυπηγεία Austal για τις γραμμές Πειραιά - Σίφνου - Σαντορίνης, Πειραιά - Πόρου - Νάξου, Πειραιά - Σύρου - Μυκόνου και Β. Σποράδων (από Θεσσαλονίκη, Βόλο, Αγ. Κωνσταντίνο) αξίας 87 εκατ. δολλάρων, τα οποία θα δομηθούν την άνοιξη του 2001.

Η εταιρεία προχωρεί και σε παραγγελία 3 συμβατικών σκαφών για την υλοποίηση δύο αδειών σκοπιμότητας στη γραμμή Χίου - Μυτιλήνης. Η νέα επένδυση των 150 εκατ. δολλάρων για τα 3 πλοία θα χρηματοδοτηθεί εν μέρει από ίδια κεφάλαια.

ΕΠΑΤΤ

Έξι πλοία «κτίζονται» για λογαριασμό των Επιχειρήσεων Αττικής, από τα οποία τα δύο πρώτα θα παραληφθούν στο τέλος του α' εξαμήνου του 2000. Τα πλοία αυτά θα δομηθούν τον Ιούνιο και τον Ιούλιο στη γραμμή Πάτρας - Ανκόνα. Με τα υπερσύγχρονα αυτά σκάφη η ΕΠΑΤΤ θα έχει καθημερινές αναχωρήσεις από Πάτρα και Ανκόνα (μία απευθείας σύνδεση και μία μέσω Ηγουμενίτσας) και δύο καθημερινές αναχωρήσεις από Ανκόνα προς Πάτρα.

STRINTZIS LINES

Στόλο 12 πλοίων διαθέτει η εταιρεία, η οποία ήδη έχει προχωρήσει σε παραγγελία πέντε σκαφών. Η Strintzis προχωρεί στην αναβάθμιση του στόλου της με ταυτόχρονη αύξηση της μεταφορικής ικανότητας και την περαιτέρω βελτίωση της λειτουργικής της απόδοσης. Με βάση το χρονοδιάγραμμα της εταιρείας, τον Απρίλιο του 2000 θα παραληφθεί το πρώτο σκάφος για τη γραμμή Πάτρας - Μπρίντζι (σε 8,5 ώρες). Θα έχει μεταφορική δυναμικότητα 1.600 επιβατών και θα αναπτύσσει ταχύτητα 28 κόμβων. Το δεύτερο πλοίο θα παραληφθεί τον προσεχή Ιούνιο για τη γραμμή Πάτρας - Ανκόνα και θα ακολουθήσει τον επόμενο μήνα το «Σούπερ Φέρι Ιθάκη» για τη γραμμή Κυθήνης - Αργοστολίου και Κυθήνης - Πόρου. Το Φεβρουάριο και το Μάιο του 2001 θα παραληφθούν ακόμα δύο σκάφη για τις γραμμές Πειραιά - Χίου - Μυτι-

λήνης και Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου - Ικαρίας - Σάμου.

ANEK

Στο πλαίσιο υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματός της, η χανιώτικη εταιρεία αποφάσισε πριν από λίγους μήνες την ανάθεση ναυπήγησης δύο υπερσύγχρονων επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων, υψηλών προδιαγραφών και ταχυτήτων στα νορβηγικά ναυπηγεία Φόσεν. Το κόστος της επένδυσης θα ανέλθει σε 68 δισ. δραχμές, ενώ στα συμβόλαια υπάρχει option για την κατασκευή ακόμα δύο πλοίων. Το κάθε καινούργιο πλοίο της ANEK θα έχει μήκος 200 μ. και πλάτος 26 μ., ενώ η ταχύτητα θα φθάσει τους 31 κόμβους. Τα σκάφη θα έχουν μεταφορική ικανότητα 2.000 επιβατών και 800 Ι.Χ. αυτοκινήτων. Με την παράδοσή τους, το Μάιο του 2001, τα πλοία θα δομηθούν στις γραμμές της Αδριατικής. Πριν από λίγες ημέρες αγοράστηκαν από την Ιαπωνία δύο σκάφη.

NEA

Αθματώδη είναι τα βήματα της NEA τους τελευταίους μήνες, η διοίκηση της οποίας βρέθηκε προ απρόοπτου με τη μη συνεργασία με τον Γερ. Αγούδημο. Η NEA μετά τη στρατηγική συμμαχία με την ANEK... άνοιξε πανιά και για την Αδριατική λόγω Med Link. Τον προσεχή Φεβρουάριο θα παραλάβει το πρώτο υπερταχύπλοο σκάφος της, το οποίο θα αναπτύσσει ταχύτητα 36 κόμβων.



Στ. Σουμάκης
Υπουργός
Εμπ. Ναυτιλίας
**«Δεν θα
επιτρέψουμε
μονοπωλιακές
καταστάσεις»**

Είναι γεγονός ότι σήμερα μπορούμε να μιλήσουμε για νέο σκηνικό στις ελληνικές θαλάσσιες μεταφορές και σε αυτό συνέβαλαν αποφασιστικά οι πρωτοβουλίες του ΥΕΝ. Όλες οι πολιτικές που αφορούσαν την ακτοπλοΐα επί σειρά ετών είχαν αποκλειστικό άξονα αναφοράς το πλοίο. Είναι η πρώτη φορά που αντιμετωπίσαμε

τις θαλάσσιες συγκοινωνίες σαν σύστημα μεταφορών, του οποίου η ποιοτική αναβάθμιση εξαρτάται από τρεις παραμέτρους: πλοίο - λιμάνι - υπηρεσίες. Έτσι, η πολιτική μας, πέρα από το στόχο ανανέωσης του στόλου, εστιαστική και στους δύο άλλους εξίσου σημαντικούς τομείς. Με αυτή την αρχή σχεδιάσαμε και θέσαμε σε εφαρμογή μία ολοκληρωμένη πολιτική με στόχους:

1. Διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας και της συνοχής του νησιωτικού χώρου με τον ηπειρωτικό εθνικό και τον ευρύτερο ευρωπαϊκό στην προοπτική ανάπτυξης ενός βελτιστοποιημένου δικτύου θαλάσσιων μεταφορών.
2. Αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στις θαλάσσιες συγκοινωνίες (πλοίο, λιμάνι, υπηρεσίες).
3. Ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου στην

προοπτική βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς του.

4. Δημιουργία και διασφάλιση θέσεων εργασίας.
5. Προσαρμογή στις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας.

Για την υλοποίηση αυτών των στόχων, καλέσαμε κατ' αρχάς όλους τους ήδη δραστηριοποιημένους ακτοπλοΐτες στις γραμμές και τους καταστήσαμε σαφές ότι πρέπει να επανεπενδύσουν ανανεώνοντας τα πλοία τους με σύγχρονες μονάδες μικρής ηλικίας (νεότευκτα ή μέχρι 10 ετών). Κατόπιν προχωρήσαμε στη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας στις εταιρείες που πληρούσαν τις προδιαγραφές μας, γιατί επιδιώξή μας είναι η αύξηση του μεταφορικού έργου των θαλάσσιων συγκοινωνιών προς όφελος της ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών και σ' αυτό ευελπιστούν αυτοί που επενδύουν.

Γερ. Στρίντζης
**«Να αλλιάξει
το θεσμικό πλαίσιο»**

Η εταιρεία μας και εγώ προσωπικά είμαστε από πολλά χρόνια υπέρμαχοι της αλλαγής του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας, όχι μόνον σε ό,τι αφορά τις δεικνύουσες σκοπιμότητας, αλλά γενικότερα σε ό,τι αφορά τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις.

Θέλω να πιστεύω ότι η νέα τάξη πραγμάτων είναι προσωρινή, διότι το προστατευτικό σύστημα με τον



ολιγοπωλιακό χαρακτήρα που ισχύει μέχρι σήμερα έχει αποτύχει κατά τη γνώμη μου και πρέπει να αλλιάξει το συντομότερο δυνατόν.

Αναγνωρίζουμε

το γεγονός ότι αυτή η αλλαγή δεν μπορεί να γίνει από τη μία ημέρα στην άλλη, όμως η νέα κατάσταση επιβάλλει την επιτάχυνση των διαδικασιών ώστε να αλλιάξει το σύστημα.

Αναγνωρίζουμε ότι μόνο μέσω της δυναμικής που θα επέλθει από την απελευθέρωση του συστήματος θα μπορέσει να εκσυγχρονιστεί ο ακτοπλοϊκός στόλος, που θα έχει αποτέλεσμα την ανάπτυξη των νησιών και της οικονομίας της χώρας μας.

Η εταιρεία μας έχει χαράξει μια στρατηγική την οποία ακολουθεί πιστά και αυτή είναι η ανανέωση του στόλου μας με τη ναυπήγηση νέων μονάδων και η συνεχής προσπάθεια για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Όταν υφίστανται προστατευτισμός και κρατικός παρεμβατισμός, η ανανέωση του στόλου και η βελτίωση των υπηρεσιών όχι μόνο δεν επιτυγχάνεται, αλλά αντιθέτως εμποδίζεται.

Για να μην είμαστε όμως απαισιόδοξοι για το μέλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας, επισημαίνουμε το γεγονός ότι το ΥΕΝ έχει δρομολογήσει ήδη την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου και τυχόν καθυστέρηση που παρατηρείται οφείλεται και στην εφοπιστική πλευρά.

Ι. Αντωνίου, πρόεδρος ΝΕΛ
**«Δημιουργείται
νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον»**

Οι ραγδαίες εξελίξεις στην ελληνική ακτοπλοΐα οδηγούν σταδιακά στη δημιουργία ενός νέου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος. Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εισέλθει σε μία κούρσα επενδύσεων, ενώ οι συνεργασίες, εξαγορές και συγχωνεύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη, έχουν επιφέρει μεγάλες ανακατατάξεις στον κλάδο. Ως αίτιο των εξελίξεων αυτών μπορεί να χαρακτηριστεί η ενδεχόμενη αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τη λειτουργία των ακτοπλοϊκών εταιρειών και εκφράζεται από την κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας, κατάργηση των μονοπωλίων των γραμμών και οριστική άρση του καμποτάζ το 2004. Το γεγονός αυτό εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών και πιθανόν να επιτρέψει την είσοδο ευρωπαϊκών εταιρειών στις γραμμές του Αιγαίου.

Οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί ή βρίσκονται εν εξέλιξη μεταξύ των εταιρειών, είναι σημαντικές. Η άνοδος του Χρηματιστηρίου αποτέλεσε τον κινητήριο μοχλό για την άντληση των απαιτούμενων κεφαλαίων. Η ΝΕΛ είναι πρωτοπόρος στον τομέα των επενδύσεων, επιλέγοντας να επενδύσει σε πλοία νέας τεχνολογίας και κυρίως σε πλοία

υψηλών ταχυτήτων. Το νέο πλοίο της εταιρείας τύπου Corsaire 12000, ταχύτητας 36 κόμβων και μεταφορικής ικανότητας 1.100 επιβατών και 210 ΙΧ. αυτοκινήτων, παραδίδεται στην εταιρεία το Φεβρουάριο του 2000. Με το νέο πλοίο ο χρόνος ταξιδιού μεταξύ

Μυτιλήνης - Πειραιά θα μειωθεί στο μισό. Με την προκαταβολή 7 δις., πριν από λίγες ημέρες, η ΝΕΛ έδωσε εντολή ναυπήγησης δύο ακόμη νέων υπερταχύπλοων νέας τεχνολογίας, τύπου Corsaire 10000 και Corsaire 14000.

Πέρα όμως από τις σημαντικές επενδύσεις που παρατηρούνται στον κλάδο, έντονη είναι και η τάση δημιουργίας συνεργασιών μεταξύ



εταιρειών, εξαγορών, συγχωνεύσεων και στρατηγικών συμμετοχών. Η ΝΕΛ έχει ενδυναμώσει τη θέση της με την εξαγορά του 70% της εταιρείας Med Link. Η πύα της αγοράς θα μοιραστεί ανάμεσα στα 4 μεγάλα σχήματα (ΕΠΑΤ - Στρίντζης, Μινωικές, ΑΝΕΚ και ΝΕΛ), τα οποία έχουν ήδη προχωρήσει σε σημαντικές επενδύσεις στην κατεύθυνση εκσυγχρονισμού των στόλων τους. Μικρές εταιρείες θα είναι πολύ δύσκολο να επιβιώσουν στο νέο αυτό περιβάλλον που θα διαμορφωθεί στην αγορά.

Είναι σαφές ότι η ανάπτυξη δημιουργεί αντικίνητρα στις τάσεις φυγής των κατοίκων από τα νησιά και έχει αποτέλεσμα την πληθυσμιακή ανάκαμψη, εθνικής σημασίας για τις ακριτικές περιοχές.

Τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής είναι σήμερα εμφανή, αφού έχουν υλοποιηθεί ήδη 21 άδειες σκοπιμότητας την τριετία 1996-99 με τη δρομολόγηση πλοίων νεότευκτων ή μέχρι 10 ετών σε διάφορες ακτοπλοϊκές γραμμές, ενώ αναμένεται να είναι θεαματικά την επόμενη διετία με την υλοποίηση 18 αδειών σκοπιμότητας, εκ των οποίων 12 αφορούν πλοία νεότευκτα, ταχύπλοα, σύγχρονης τεχνολογίας και 7 πλοία δεκαετίας σε κύριες και δευτερεύουσες γραμμές από Πειραιά, Ραφήνα, Βόλο, Πάτρα και Αλεξανδρούπολη.

Θα ήταν παράλειψή μου να μην αναφέρω την

παράλληλη προσπάθεια που γίνεται για τη βελτίωση της συγκοινωνίας και στις τοπικές γραμμές με τη ναυπήγηση, σχεδόν αποκλειστικά, σε ελληνικές ναυπηγικές μονάδες νέων πλοίων. Σημειώνω ότι αναμένεται να υλοποιηθούν μέχρι το τέλος του 2000, 19 άδειες σκοπιμότητας με εφαρμογή τεχνολογικών νεωτερισμών (π.χ. αμφίδρομα σκάφη), που επιταχύνουν και διευκολύνουν την όλη διαδικασία μεταφοράς επιβατών και οχημάτων. Για να ανταποκριθούν οι εταιρείες στις νέες απαιτήσεις, προχώρησαν στη δημιουργία νέων επιχειρηματικών σχημάτων. Πιστεύω ότι αυτή η κινητικότητα μπορεί να αποβεί σε όφελος της ελληνικής ακτοπλοϊας εφόσον δεν στραφεί στη δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων, τις οποίες άλλωστε έχουμε τα μέσα να μην επιτρέψουμε να δημιουργηθούν.

Τέλος, κρίσιμο σημείο της πολιτικής μας αποτε-

λεί ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοϊας. Είναι κοινή εκτίμηση ότι το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις νέες συνθήκες. Η αλληγορία του θεσμικού πλαισίου, όμως, δεν γίνεται από τη μία ημέρα στην άλλη, σε μία ακτοπλοϊα σε τεταωμένο νήμα, με πολιτικές αιφνιδιασμού που μπορεί να τινάξουν το σύστημα στον αέρα. Έχουμε ήδη συγκροτήσει επιτροπή αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοϊας της οποίας έργο είναι η διατύπωση κοινά αποδεκτών θέσεων, προκειμένου να καταλήξουμε σε νομοθετικές ρυθμίσεις το συντομότερο δυνατόν. Έτσι υλοποιούμε την πολιτική αναμόρφωσης του πλαισίου με σύνεση και διορατικότητα και εκτιμούμε ότι θα την ολοκληρώσουμε πολύ νωρίτερα από το 2004. Σήμερα, λοιπόν, μπορούμε να μιλούμε για μία νέα εποχή στην ελληνική ακτοπλοϊα.

Περ. Παναγόπουλος
Πρόεδρος ΕΠΑΤΤ

«Οδηγούμεθα σε μονοπώλιο»

Η νέα τάξη πραγμάτων, όπως παρατηρούμε να διαμορφώνεται, οδηγεί σε μια μονοπωλιακή κατάσταση στη μεγάλη πλειοψηφία των γραμμών της ελληνικής ακτοπλοϊας.

Θεωρώ βέβαιο ότι η εξέλιξη αυτή θα γεννήσει την ευκαιρία να δημιουργηθούν και άλλες εταιρείες, οι οποίες με κατάλληλο υλικό θα διεκδικήσουν ένα κομμάτι αυτής

Κ. Κληρονόμος
Πρόεδρος Minoan Lines

«Δεν δημιουργούνται μονοπώλια»

Οι εξελίξεις που έχουν ήδη συντελεσθεί στην ελληνική ακτοπλοϊα μετά και τις πρόσφατες σαρωτικές κινήσεις της Minoan Flying Dolphins, έτρεξαν πολύ πιο γρήγορα από τις προβλέψεις μας και έχουν πια διαμορφώσει μια εντελώς καινούργια πραγματικότητα, που αγκάλιασαν ακόμη κι εκείνοι που μόλις πριν από λίγον καιρό... αγανακτούσαν μπροστά στην προοπτική που οι διοριστικοί διέβλεπαν ότι διαμορφώνεται ή ότι θα έπρεπε να διαμορφωθεί.

Για να μπορούμε, όμως, να μιλούμε για μια νέα τάξη πραγμάτων στην ακτοπλοϊα, θα πρέπει, πέρα από τις ανακατατάξεις που προήλθαν από καθαρώς επιχειρηματικές κινήσεις και που έχουν οδηγήσει σε πλήρη αναστροφή το παλιό σκηνικό, να δούμε και πώς θα αναμορφωθεί τελικώς το ισχύον σήμερα (και μάλλον ξεπερασμένο) θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει τα της ακτοπλοϊας.

Πάντως, για άλλη μια φορά θα επαναληφθεί το φαινόμενο, το θεσμικό πλαίσιο (το κράτος, με άλλα λόγια) να έρχεται εκείνο να... προσαρμοστεί στις εξελίξεις, αντί να είναι εκείνο που θα τις προδιαγράφει ή, γιατί όχι, και να τις προβλέπει. Κατά την προσωπική μου άποψη, η νέα τάξη στην ακτοπλοϊα, όπως τείνει να διαμορφωθεί, θα έχει τα παρακάτω βασικά χαρακτηριστικά:

1. Παρουσία (ή επιβίωση) τριών ή το πολύ τεσσάρων ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων, στα οποία θα έχουν προσχωρήσει, αν δεν το έχουν κάνει, όλοι οι «μικροί» πηλοκτήτες.
2. Θα εξοβελισθεί ο στείρος και παράλογος ανταγωνισμός που μέχρι σήμερα κρατά υποβαθμισμένη την ποιότητα πλοίων και υπηρεσιών στις περισσότερες ακτοπλοϊκές γραμμές.

Η ποιοτική και ηθική ανανέωση του ακτο-

πλοϊκού στόλου, η αναδιάρθρωση των δρομολογίων και των δρομολογιακών γραμμών και ο οργανωτικός εκσυγχρονισμός των ορίγων αλληλίσχυρων ακτοπλοϊκών εταιρειών θα καταστούν η νέα πραγματικότητα, μέσω της εξοικονόμησης πολύτιμων πόρων και εσόδων που σήμερα γίνεται θυσία στον παράλογο ανταγωνισμό, αλληλίσχυρων και κυρίως λόγω της οικονομικής ευρωστίας των ορίγων ακτοπλοϊκών σχημάτων.

Είμαι απολύτως βέβαιος ότι αυτή η ποιοτική αναβάθμιση μαζί με το πρόσθετο στοιχείο των πολύ υψηλών ταχυτήτων θα καταστούν η κινητήρια δύναμη για μία δυναμική ανάπτυξη των ελληνικών νησιών. Σε σχέση, τώρα, με το θεσμικό πλαίσιο και για λόγους που συνδέονται τόσο με την ιδιαιτερότητα του νησιωτικού μας χώρου (λόγοι εθνικού χαρακτήρα) όσο και με το σχετικό κοινοτικό κανονισμό (3577/92), δεν πιστεύω ότι πρόκειται ποτέ το κράτος να απεμπολήσει τον παρεμβατικό του ρόλο. Δεν θα πρέπει, με άλλα λόγια, να περιμένουμε την απόλυτη «φιλελευθεροποίηση» της ακτοπλοϊκής αγοράς.

Αυτός, εξάλλου, είναι και ο λόγος για τον οποίο δεν θα πρέπει να φοβόμαστε ότι θα δημιουργηθούν μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές καταστάσεις στο χώρο της ακτοπλοϊας. Η κρατική παρέμβαση θα διασφαλίζει τη διατήρηση ενός υγιούς ανταγωνισμού, τόσο σε επίπεδο ναυτολογίου όσο και σε επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών.

Τέλος, η ανταγωνιστικότητα των πλοίων μας, η ποιότητα των ελληνικών πληρωμάτων μας και το υψηλό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα ακτοπλοϊκά μας σκάφη θα επιτρέψουν, πολύ πιο γρήγορα από όσο φανταζόμαστε, τη δυναμική μας παρουσία και σε ακτοπλοϊκές γραμμές πέρα από τα ελληνικά χωρικά ύδατα. Γι' αυτή την προοπτική είμαι απολύτως βέβαιος και αισιόδοξος. ➡



της αγοράς. Διαφορετικά, όπως έχουμε επαναληφθείς δε σε επιχειρηματικά περιβάλλοντα όπου υπάρχει μονοπωλιακή μία εταιρεία, φοβόμαστε ότι η ακτοπλοϊα μας θα οδηγηθεί σε παράλυση με κύρια χαρακτηριστικά τους ακόμα υψηλότερους ναύλους και τη διατήρηση των υπερήλικων και εν πολλοίς περασμένης τεχνολογίας πλοίων που βλέπουμε σήμερα.

Με την ευκαιρία που μου δίνετε θα ήθελα να επικροτήσω την παραγγελία της εταιρείας Στρίντζη στα Ελληνικά Ναυπηγεία για τη ναυπήγηση τριών επιβατηγών-οχηματογωγών πλοίων, τα οποία προορίζονται για τις ελληνικές θάλασσες. Είναι μία προσπάθεια που η πολιτεία οφείλει να στηρίξει για το καλό όλων των Ελλήνων.

«Βουτιά» της δύναμης του στόλου το Νοέμβριο

ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1999

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΝΑΥΠΗΓ.	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ
Φ/Γ	ΛΕΪΝΤΥ ΓΕΩΡΓΙΑ	Ν.Π.10680	1978	Δ/Ε	ΕΛΛΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	Ν.Π. 10684	1999
Θ/Γ	ΔΩΡΑ Γ	Ν.Π.10683	1992				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 1.393 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 14 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 27.645 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 1 ΕΤΟΣ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Ρ/Κ	ΕΒΕΡΛΑΣΤ	Ν.Π.10441	1976	Π.Α. (ΚΑΝΑΔΑ)	Φ/Γ	ΑΜΕΠΤΟΣ	Ν.Π. 10510	1982	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Α/Κ	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	Ν. ΠΑΤΡΑΣ 395	1987	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ	ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	Ν.Π.10112	1977	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Φ/Γ	ΜΑΡΙΑ Κ	Ν.Π.9109	1962	Π.Α.(MARSHAL ISL.)	Δ/Ε	ΙΣΑΒΕΛΛΑ	Ν.Π.10092	1976	Π.Α. (BR.VRG.ISL.)
					Δ/Ε	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ	Ν. Π. 4791	1974	Π.Α. (USA)
					Φ/Γ	ΠΑΣΧΙΚ ΤΡΕΙΝΙΕΡ	Ν.Π.7378	1979	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΠΙΝΔΑΡ	Ν.Π. 9935	1984	Α.Σ.(ΜΠΑΧΑΜΕΣ)
					Δ/Ε	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ	Ν. ΑΝΔΡΟΥ 486	1975	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
					Δ/Ε	ΒΑΡΚΙΖΑ	Ν.Π.9777	1968	Π.Α. (Αγ.Βικεντού και Γρεναδίνων)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 2.229 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 24 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 446.630 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 22 ΕΤΗ				

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SW3521 21/10/99	ERMINA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9157	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	499 977	333 634
SYED 21/10/99	ΚΩΣΤΑΚΗΣ KOSTAKIS	Ε/Γ PASS. SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5560	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	195 216	113 127

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX7768 5/10/99	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ VI VASSILIOS VI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10673	ΜΕΚ(1) 1.672 KW	1980	1.561	644	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 και όληδες αξιολογες παροχές	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ VI N.E. Αντίκλ.: ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Π. τηλ.: 41.79.875
SZVO 12/10/99	ΕΛΛΑΣ ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ HELLAS ENDURANCE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10674	ΜΕΚ(1) 10.440 BHP	1999	27.645	12.616	USD 30.590.000	BRIDGEPORT MARINE S.A. Αντίκλ.: ΤΟΥΡΗΟΥΡ. τηλ.: 42.87.300
SYLN 13/10/99	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ PANAGIOTIS D	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10675	ΜΕΚ(1) 7.360 KW	1972	14.358	8.231	USD 2.000.000	ΒΑΡΚΙΖΑ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΜΟΥΡΑΤΗΣ ΕΜ. τηλ.: 42.25.220
SXPM 14/10/99	ΣΙΦΝΟΣ SIFNOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10676	ΜΕΚ(1) 22.380 PS	1999	78.845	4.727	ΓΙΕΝ ΙΑΠΩΝΙΑΣ 5.949.860.000	SEA CORAL ENTER. CO. Αντίκλ.: ΠΕΡΑΝΟΡΕΝΤΖΟΣ Ι. τηλ.: 42.94.535
SWCP 18/10/99	AMAZON ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ AMAZON GUARDIAN	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10677	ΜΕΚ (1) 15.670 BHP	1999	43.075	21.975	USD 36.054.762	NORTHERN KING SHIPPING Αντίκλ.: ΑΛΟΥΠΗΣ Ι. τηλ.: 42.92.730
SK7772 29/10/99	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Τ ATHANASSIOS T	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10679	ΜΕΚ(1) 410 BHP	1972	427	205	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 και όληδες αξιολογες παροχές	ΝΕΥΚΕΙΤΟΡΙ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΤΣΑΜΟΥΡΗΣ Π. τηλ.: 42.46.938

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWCP 27/10/99	AMAZON ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ AMAZON GUARDIAN	Δ/Ε TANKER	ΧΙΟΣ CHIOS	390	ΜΕΚ(1) 15.670 BHP	1999	43.075	21.975	-	ΠΡΩΗΝ ΠΕΙΡΑΙΑ EX PIRAEUS 10.677

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SZ06 4/10/99	ETZIAN VIII AEGEAN VIII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10618	ΜΕΚ(1) 2.200 BHP	1984	2.205	1.368	ΔΟΛ. ΗΠΑ και όληδες αξιολογες παροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV2722 11/10/99	ΜΑΚΗΣ MAKIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2181	ΜΕΚ(2) 2X120 BHP	-	189	142	-	Διάλυση DISSOLUTION
SWZL 12/10/99	ΥΒΟΝΗ YVONNE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9794	ΜΕΚ(1) 9.900 BHP	1977	14.498	8.670	USD 1.500.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYPK 14/10/99	ΔΗΛΟΣ DELOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9985	ΜΕΚ(1) 36.000 BHP	1974	135.540	112.297	USD 5.178.598	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW9142 27/10/99	ΣΕΙΛΟΡ SAILOR	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10050	ΜΕΚ(1) 700 BHP	1972	858	503	USD 150.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVXJ 27/10/99	ΜΑΓΔΑ Π MAGDA P	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8931	ΜΕΚ (1) 11.550 BHP	1974	20.503	11.797	USD 780.675	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXZT 29/10/99	ΚΙΡΣΤΕΝ KIRSTEN	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9986	ΜΕΚ(2) 36.000 BHP	1975	158.475	128.289	USD 5.101.574,05	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVEX 29/10/99	ΟΛΥΜΠΙΑ OLYMPIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10623	ΜΕΚ(1) 17.850 BHP	1999	57.925	31.693	USD 3.800.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXUT 27/10/99	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ MEANDROS	Δ/Ε TANKER	ΧΙΟΣ CHIOS	326	ΜΕΚ(1) 10.800 BHP	1981	24.332	12.403	USD 8.750.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV5980 18/10/99	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ AGIOS NIKOLAOS	Φ/Γ CARGO	ΒΟΛΟΣ VOLOS	53	ΜΕΚ(2) 1X500+1X235 BHP	1956	496	297	USD 440.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SVDS 18/10/99	ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ NORTH STAR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10651	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	79.832	45.131
SVAL 18/10/99	ΣΗ ΣΤΑΡ SEA STAR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10652	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	79.832	45.131
SYNN 21/10/99	ΛΟΝΔΟΝ LONDON	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10600	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	55.889	20.669
SK6800 21/10/99	ΣΗ ΤΖΕΤ 2 SEAJET 2	Ε/Γ-ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ PIRAEUS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10571	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	499	149
SZIN 21/10/99	ΜΑΡΙΒΙΚ MARIVIC	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10625	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	50.169	22.661
SZIQ 21/10/99	ΜΑΡΙΝΙΚΗ MARINICKI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10641	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	36.042	23.043
SKCS 21/10/99	ΑΣΦΑΛΤ ΓΛΟΡΥ ASPHALT GLORY	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10615	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	25.704	10.142
SWWM 21/10/99	ΕΔΙΝΜΠΟΥΡΓΚ ADINBURGH	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10601	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	55.889	20.669
SWXX 21/10/99	ΠΑΡΙΣ PARIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10602	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	55.889	20.669
SK7749 27/10/99	ΣΗ ΣΠΙΝΤ 1 SEA SPEED 1	Ε/Γ - ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ PIRAEUS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10659	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	794	258
						886	630

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SYNU 4/10/99	ΜΑΕΡΣΚ ΛΙΒΟΡΝΟ MAERSK LIBORNO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10657	ΜΕΚ(11) 32.310 BHP	1998	41.786	20.156	Μετονομάσθηκε σε ΠΗΓΑΣΟΣ Renamed to PEGASUS
SV7351 12/10/99	ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ AGIOS RAFAEL	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8328	ΜΕΚ(11) 650 BHP	1961	558	242	Μετονομάσθηκε σε ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II Renamed to ANASTASIOS II

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYLV 13/10/99	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ PANAGIOTIS D	Δ/Ε TANKER	Π.Ν.Ε./ ΠΕΙΡΑΙΑΣ		ΜΕΚ(11) 7.360 KW	1972	14.358	8.231	USD 2.000.000	ΒΑΡΚΙΖΑ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΜΟΥΡΑΤΗΣ Ε.Μ. Νηολογήθηκε οριστικά στο νηολόγιο Κ.Λ. Πειραιά με Α/Α 10675

12/01/2000

α) Φ/Γ «BARKET ALLAH», σημ. Μπελίζε
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ, 41.78.710
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η προσφορά: 30.000.000 δρχ.

β) Α/Κ «ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.» Ν.Π. 2155
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΔΡΙΤΣΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ, 32.49.055
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΔΗΜΗΤΡΕΛΛΟΥ ΣΤΥΛΙΑΝΗ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η προσφορά: 8.000.000 δρχ.

γ) Θ/Γ «LILIANE'S», σημ. Γιβραλτάρ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΧΡΗΣΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ, 41.83.990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ, 41.72.596
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
1η προσφορά: Δολάρια ΗΠΑ, \$37.500

δ) Ε/Γ «ΒΕΡΓΙΝΑ ΣΚΑΪ» ΝΠ 9825
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΚΑΝΕΛΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ, 42.26.796
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
1η προσφορά: Δολάρια ΗΠΑ, \$150.000

19/01/2000

α) Φ/Γ «ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» ΝΠ 10442
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΠΑΡΛΑΜΑ ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ, Αθήνα
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η προσφορά: Δολάρια ΗΠΑ, \$500.000

β) Θ/Γ «MYRINE» Ν.Π. 9768
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΧΡΗΣΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ, 41.83.990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ, 41.72.596
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
1η προσφορά: Δολάρια ΗΠΑ, \$200.000

26/01/2000

α) Δ/Ξ «ΣΛΟΠΣ 3» ΝΠ 9812
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΠΑΠΑΚΩΝ/ΝΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ, 36.22.572
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΤΣΑΦΑΡΑ ΑΝΝΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
1η προσφορά: Δολάρια ΗΠΑ, \$60.000

β) Δ/Ξ «ΣΛΟΠΣ» ΝΠ 10178
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΠΑΠΑΚΩΝ/ΝΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ, 36.22.572
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΤΣΑΦΑΡΑ ΑΝΝΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
1η προσφορά: Δολάρια ΗΠΑ, \$500.000

γ) Θ/Γ «ΣΑΜΠΑΛΑ» ΝΠ 10276, 127,01 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΠΑΟΥΡΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ, 38.10.556
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΠΟΥΛΑΤΖΑ - ΑΓΡΕΒΗ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
1η προσφορά: Δολάρια ΗΠΑ, \$1.000.000

02/02/2000

α) Δ/Ξ «ΣΛΟΠΣ 2» ΝΠ 8555
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΠΑΠΑΚΩΝ/ΝΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ, 36.22.572
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΤΣΑΦΑΡΑ ΑΝΝΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η προσφορά: Δολάρια ΗΠΑ, \$5.000

Αιτούσα: Man B. & W. Diesel A.G
Έδρα: Αμβούργο Γερμανίας
Αριθμός μερίδος: 4079
Αριθμός αποφάσεων: 6209/26-11-99
Νόμιμος εκπρόσωπος: Αλέξανδρος - Νικόλαος Τρανός,
κάτ. Πειραιώς, Καραϊσκού 123
Επωνυμία: Nationwide Shipping Inc
(Νασιονγουάντ Σήπινγκ Ινκ.)
Έδρα: Μονροβία Λιβερίας ΑΝ 89/67,
Καραϊσκού 123, Πειραιώς
Είδος επιχειρήσεως: Διαχείριση και εκμετάλλευση πλοίων
ΑΦΜ: 98093610
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 01-12-1997.
Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Κων/νο Ζερβουδάκη, δικηγόρο Πειραιώς, κάτοικο Πειραιώς, Καραολή - Δημητρίου 35,
τηλ. 41.73.792.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 20-12-99, ημέρα Δευτέρα και ώρα 10-11 π.μ.,
τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

Αιτών: Ανδρέας Παπάς,
κάτοικος Περάματος,
Μαρίας Κιουρί 382
Αριθμός μερίδος: 4083
Αριθμός αποφάσεων: 6522/14.12.99
Νόμιμος εκπρόσωπος: Δημοσθένης Ν. Παπαδόπουλος
Επωνυμία: Infretra Shipping Inc.
Έδρα: Φίλωνος 111, Πειραιώς
Είδος επιχειρήσεως: Ναυτιλιακή εταιρεία
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 28-04-98.
Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Ηλιάδη Χρήστο,
δικηγόρο Πειραιώς, κάτοικο Πειραιώς,
Καραϊσκού 68-70, τηλ. 42.25.077.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 11-01-2000, ημέρα Τρίτη και ώρα 9-10 π.μ.,
τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου Πειραιώς.



ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Απόφαση 488/1999-12-01

Πρόεδρος: κ. Ιωσήφ Τσαλαγανίδης

Πρωτοδίκης: κ. Ευαγγελία Ορφανού

Πρωτοδίκης-εισηγήτρια: κ. Μερόπη Πουλάκη-Κυριακίδου

Δικηγόροι: κ. Αργύρης Δήμοβιτς, Αναστ. Αναστασιάδης

«Σπουδαστές του ΑΔΣΕΝ ναυτολογούμενοι υποχρεωτικώς επί πλοίων υπό ελληνική σημαία και εκτός οργανικής συνθέσεως προς απόκτηση πείρας κατά τα Π.Δ. 324/93 και 249/95 - Απόλυση λόγω αποβολής της ελλ. σημαίας - Δεν οφείλεται αποζημίωση απολύσεως, διότι πρόκειται περί διακοπής εκπαιδεύσεως του σπουδαστή και όχι περί λύσεως εργασιακής σχέσεως ναυτικού για την οποία προβλέπεται αποζημίωση».

Σύμφωνα με τις διατάξεις των Π.Δ. 324/1993 και 249/1995, προκειμένου οι σπουδαστές του ΑΔΣΕΝ πλοιοάρχων και μηχανικών να έλθουν σε άμεση επαφή με το γνωστικό αντικείμενο της ειδικότητάς τους, θεσπίζεται υποχρέωση των πλοιοκτητών και εφοπλιστών πλοίων με ελληνική σημαία ή με ξένη σημαία, συμβεβημένων όμως με το ΝΑΤ, χωρητικότητας άνω των 1.000 κοκ να τους ναυτολογούν -και μάλιστα σε δύο εκπαιδευτικές περιόδους, μία για τους πρωτοετείς και μία για τους δευτεροετείς- σε οργανική θέση δοκίμου πλοιοάρχου ή μηχανικού ή ναυτοπαιδα ή μοθητευμένου μηχανής ή και πέραν αυτής (οργανικής θέσεως), εφόσον από τις ισχύουσες διατάξεις περί οργανικών θέσεων δεν υπάρχουν οι ως άνω ναυτικές ειδικότητες στο πλοίο ή οι υπάρχουσες έχουν καλυφθεί, υπό την επίβλεψη υπεύθυνου αξιωματικού (εκπαιδευτή) και σύμφωνα με το πρόγραμμα εκπαίδευσης που εκπονεί το ΑΔΣΕΝ. Οι εκπαιδευόμενοι σπουδαστές εξομοιώνονται πλήρως με το υπόλοιπο πλήρωμα ως προς την ασφαλιστι-

κή και υγειονομική κάλυψη, ενώ οι αποδοχές των μεν σπουδαστών της πρώτης εκπαιδευτικής περιόδου είναι οι του δοκίμου πλοιοάρχου ή μηχανικού, όπως αυτές καθορίζονται από τις ισχύουσες ΣΣΝΕ, αυτών δε της δεύτερης εκπαιδευτικής περιόδου είναι οι καθοριζόμενες κάθε φορά από τις οικείες ΣΣΝΕ για την αντίστοιχη θέση στην οποία έχουν ναυτολογηθεί. Εξάλλου, σε περίπτωση που από οποιονδήποτε λόγο (π.χ. αποβολή ελληνικής σημαίας, απώλεια πλοίου κ.λπ.) οι σπουδαστές του ΑΔΣΕΝ απολυθούν, χωρίς να έχουν συμπληρώσει την απαιτούμενη πρακτική επί του πλοίου εκπαίδευση, παθιννοστούμενοι με μέριμνα της εταιρείας στην Ελλάδα, θα πρέπει να απευθυνθούν στην αρμόδια υπηρεσία (διεύθυνση εκπαίδευσης ναυτικών του ΥΕΝ), προκειμένου να μεριμνήσει σε συνεργασία με τις εφοπλιστικές ενώσεις για την εκ νέου ναυτολόγησή τους σε κατάλληλο πλοίο προς συμπλήρωση της πρακτικής εκπαίδευσής τους (βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 2312/1-12-96 σχετικό έγγραφο του ΥΕΝ). Εξάλλου, το εργατικό δικαίο από τη

μία πλευρά επιδιώκει να εξασφαλίσει όσο το δυνατό μεγαλύτερη διάρκεια στη σχέση εργασίας, να αποτρέψει δηλαδή τη λύση της, και από την άλλη μεριμνά, στην περίπτωση που θα λυθεί, να αποζημιωθεί ο εργαζόμενος για την απώλεια της θέσεώς του και για την κάλυψη των συνεπειών αυτής (απώλειας της εργασίας του) αναφυσικών αναγκών διαβιώσεώς του. Εν όψει των ανωτέρω, σαφώς συνάγεται ότι η ναυτολόγηση των σπουδαστών του ΑΔΣΕΝ δεν συνιστά τη στα προδιαγραφέντα πλαίσια ενόσκηση του ναυτικού επαγγέλματος, αλλά αποκλειστικό σκοπό έχει την πρακτική εκπαίδευση - εξάσκησή τους και την προσαρμογή τους στις απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος. Κατά συνέπεια, η, για τους προαναφερθέντες λόγους, αποναυτολόγηση του σπουδαστή από συγκεκριμένο πλοίο συνιστά διακοπή της εκπαιδεύσεώς του και όχι λύση της εργασιακής του σχέσεως, που έχει άμεση συνέπεια τη μη καταβολή αποζημιώσεως.

* Η απόφαση μας απεστάλη από το δικηγορικό γραφείο Πάνου Μαυρογιάννη και Συνεργατών.

Εκ παραδρομής κατεχωρήθη στο προηγούμενο τεύχος η κ. Μερόπη Πουλάκη-Κυριακίδου ως επιμελήτρια αντί του ορθού εισηγήτρια.

THE HELLENIC CAPTAINS' CLUB

Annual Ball

On Saturday 12 /2/2000

Millenium Ball

**At The
HOTEL INTER-CONTINENTAL
Hyde Park Corner
London W1V 0QY**

For TICKETS

Plese contact

Cpt.S.Tringalas 0171 5883711

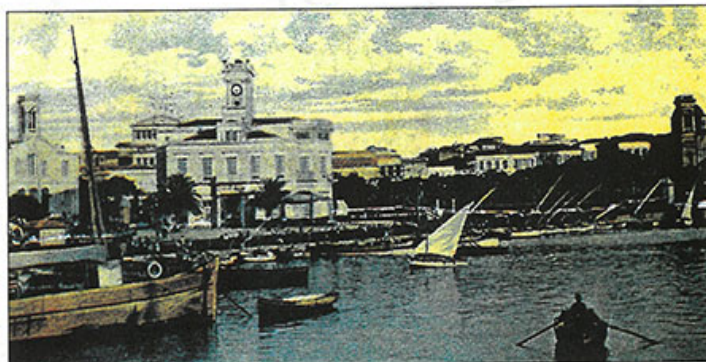
Cpt.M.Papadopoulos 0171-8333817

Cpt.M.Kounoupas 0171-7270509

Cpt.D.Ambatzis 0171-2291807



Πριν από 72 χρόνια



Η χρησιμοποίηση κονιορτοποιημένου γαιάνθρακα στα πλοία αποτέλεσε αντικείμενο δοκιμών σειράς όλης του Shipping Board των ΗΠΑ με πειραματικό πλοίο το φορτηγό «Mercer», 9.500 τ. DW. Το πλοίο αυτό σε ταξίδι στη γραμμή Νέας Υόρκης - Ρότερνταμ κατανάλωσε 35 τόνους κονιορτοποιημένου γαιάνθρακα ανά 24ωρο, ενώ όμοιο πλοίο που καίει κανονικό γαιάνθρακα καταναλώνει συνήθως 43-44 τόνους το 24ωρο πλέοντας με την ίδια ταχύτητα. Η κονιορτοποίηση του γαιάνθρακα στο «Mercer» έγινε με εγκατάσταση αλεστικών μηχανών ομοίων με αυτές που χρησιμοποιούνται για το σκοπό αυτόν στην ξηρά. Όταν όμως επεκταθεί η χρήση του, προβλέπεται ότι θα ιδρυθούν στα κυριότερα λιμάνια εγκαταστάσεις ανθράκευσης με κονιορτοποιημένο γαιάνθρακα.

- Μετά την κατά το 1912 απόλεια του «Τιτανικού», η συνελθούσα στο Λονδίνο συνδιάσκεψη κατάρτισε τη Σύμβαση Λονδίνου 1914 «Περί της διασώσεως της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση», η οποία όμως λόγω της εκρήξεως του παγκοσμίου πολέμου έγινε αποδεκτή από πέντε μόνον κράτη. Σήμερα, πάντως, παρατηρείται διεθνής τάση για τη σύγκλιση νέας Διεθνούς Διάσκεψης με σκοπό τον εκσυγχρονισμό των διατάξεων της σύμβασης του 1914 ώστε να καταστεί δυνατή πρόταση γενικής αποδοχής της από τα ναυτικά κράτη.

- Πριν από τη σχεδόν παγκόσμια παραδοχή του Συμφώνου της Κοινωνίας των Εθνών, υπήρχαν πάρα πολλοί διεθνείς οργανισμοί απασχολούμενοι με ναυτικά ζητήματα. Από τους οργανισμούς αυτούς σήμερα έχουν απομείνει πέντε ή έξι που έχουν άμεση σχέση με τα ζητήματα αυτά. Εξάλλου, μεταξύ των 18 επιτροπών ή βοηθητικών οργανισμών της ΚΤΕ, η Επιτροπή Συγκοινωνιών και Διαμετακόμισης περιλαμβάνει τους αντιπροσώπους μόνο 16 κρατών και πρακτικά είναι η μόνη που ασχολείται με ναυτικά ζητήματα και μάλιστα σχεδόν παρέρχως.

- Δημοσιεύτηκε το Νομοθετικό Διάταγμα της 13ης Νοεμβρίου 1927 «Περί Συμβουλίου του Εμπορικού Ναυτικού», το οποίο τροποποίησε και συμπλήρωσε το νόμο ΔΗ του 1912. Κύριες αρμοδιότητες του ΣΕΝ είναι α) η μελέτη και προπαρασκευή των αναγκαίων συμπληρώσεων και μεταρρυθμίσεων της νομοθεσίας του εμπορικού ναυτικού και β) η γνωμοδότηση επί θεμάτων σχετικών με την εμπορική ναυτιλία. Εξάλλου, το ΣΕΝ κατέστη αρμόδιο να αποφασίζεται αν υπάρχει δόλος επί ναυαγίων και αβαριών, καθώς και να

αποφασίζεται, ύστερα από αίτηση ενδιαφερομένου, επί παντός ναυτικού ατυχήματος από το οποίο προκύπτουν διαφορές συνδεόμενες με ευθύνη των πλοιοκτητών, των φορτωτών και των κυβερνόντων τα πλοία. Τέλος, στο ΣΕΝ ανετέθη η επιμέλεια της συγκρότησης συνδέσμου των Ελλήνων πλοιοκτητών. Χαρακτηριστική είναι η διάταξη του τρίτου εδαφίου του άρθρου 5 του ως άνω Ν.Δ. κατά την οποία: «Τιδιον σύνδεσμον ή ιδίαν εν τω αυτώ συνδέσμω ομάδα, δύναται να απαρτίζωσιν οι ιδιοκτήται ατμοπλοίων».

- Σύμφωνα με το διάταγμα της 7ης Δεκεμβρίου 1927, η σύνθεση του ανωτέρου προσωπικού μηχανής των επιβατηγών και των φορτηγών ατμοπλοίων καθορίστηκε ως ακολούθως:

Ιπποδύναμη μηχανής	Μηχανικοί
Μέχρι 150 ίππων	1 Β' τάξεως
Από 151 έως 350 ίππων	1 Β' τάξεως, 1 Γ' τάξεως
Από 351 έως 600 ίππων	1 Α' τάξεως, 1 Β' τάξεως
Από 601 έως 2.500 ίππων	1 Α' τάξεως, 1 Β' τάξεως, 1 Γ' τάξεως
Άνω των 2.501 ίππων	1 Α' τάξεως, 2 Β' τάξεως, 1 Γ' τάξεως

Σε ατμόπλοια 4.000 έως 6.000 τ. DW προστίθεται και 1 δόκιμος. Σε ατμόπλοια 6.000-8.000 τ. DW προστίθεται τέταρτος μηχανικός Γ' τάξεως και σε ατμόπλοια άνω των 8.000 τ. DW προστίθεται μηχανικός Β' τάξεως.

- Τη μεγαλύτερη κίνηση σε φορτοεκφορτώσεις φορτίων εσωτερικού και εξωτερικού, επί συνόλου 358.566 τόνων, παρουσίασαν τα ακόλουθα πέντε λιμάνια: Πειραιάς (142.978 τ.), Θεσ/νίκη (51.637 τ.), Καλαμάτα (39.873 τ.), Πάτρα (16.167 τ.) και Βόλος (16.086 τ.). Με μικρότερη σχετική κίνηση, ακολουθούν τα λιμάνια Καβάλας, Χανίων και Ηρακλείου. Ως προς την επιβατική κίνηση σε σύνολο 102.639 επιβαθσθέντων και αποβιβασθέντων επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού, πρώτος φυσικά έρχεται ο Πειραιάς και ακολουθούν κατά σειρά σε απόσταση τα λιμάνια των Πάτρας, Βόλου, Πρέβεζας και Θεσ/νίκης.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΓΡΑΦΗ
ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ



ΣΥΛΛΟΓΗ Ι. ΞΑΝΘΑΚΗ

Ι. ΞΑΝΘΑΚΗΣ

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΗΜΕΝΙΩΝ ΕΙΚΟΝΩΝ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ

ΑΘΗΝΑ - ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ: ΣΗΤΕΙΑΣ 9, 135 61 ΑΓ. ΑΝΑΓΥΡΟΙ ΤΗΛ: 01/8540434, 8540435, FAX: 01/8540307

ΠΑΤΜΟΣ: ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΓΙΑΣ ΛΕΣΒΙΑΣ, 855 00 ΧΩΡΑ, ΠΑΤΜΟΣ, ΤΗΛ: 0247/32903, FAX: 0247/32903

ΠΑΡΟΣ: ΠΑΡΟΙΚΙΑ ΠΑΡΟΥ, 844 00 ΠΑΡΟΣ, ΤΗΛ: 0284/21562

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: ΦΗΡΑ, 847 00 ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ, ΤΗΛ: 0286/32844, FAX: 0286/32844

ΚΑΙ ΣΕ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



ΠΝΕΥΜΑ ΤΟΥ
ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ

Επίθεση από... θαλάσσης και αέρος

του Ηλία Μπίσια

Όπως εδώ και αρκετούς μήνες είχαμε επισημάνει, οι αερομεταφορές ήταν το επόμενο «στοίχημα» του ελληνικού εφοπλισμού, ο οποίος «ανακάλυπτε» ένα νέο πεδίο επιχειρηματικής δράσης. Το σχήμα που ήθελε τις αερομεταφορές και την ακτοπλοΐα ανταγωνιστικούς κλάδους, καταρρίφθηκε στην πράξη, αφού η είσοδος του εφοπλισμού στον κλάδο των αερομεταφορών διασφάλισε τα μερίδια των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων στην τουριστική αγορά. Αυτή η νέα επιχειρηματική πρωτοβουλία δημιουργεί νέα δεδομένα στη σύνδεση των νησιών με τα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας, σε μια χρονική περίοδο που και οι δύο κλάδοι ετοιμάζονται να προσαρμοσθούν στις ανάγκες και στα δεδομένα του νέου αιώνα. Οι μέχρι σήμερα εφοπλιστικές εταιρείες που έχουν εισβάλλει δυναμικά στις αερομεταφορές

είναι: ο Όμιλος Επιχειρήσεων Λασκαριδής με την εξ ολοκλήρου αγορά του πλειοψηφικού «πακέτου» μετοχών της Cronus Airlines, ο Στέλιος Χατζηγιάννης, ιδιοκτήτης της easyjet και οι Μινωικές Γραμμές με ποσοστό 28% στη νέα εταιρεία που δημιουργήθηκε μετά την ένωση της Aegean Airlines και της Air Greece. Συμμετοχή στη νέα αυτή εταιρεία έχει και ο εφοπλιστής κ. Β. Κωνσταντακόπουλος. Αυτά τα νέα δεδομένα και τις προοπτικές, που διανοίγονται από αυτήν την επίθεση από... θαλάσσης και αέρος, επιχειρεί να εξετάσει αυτό το μικρό αφιέρωμα, παρουσιάζοντας τις απόψεις μερικών εφοπλιστικών επιχειρήσεων που ήδη έχουν, ή ετοιμάζονται, να... ανοίξουν τα φτερά τους. Οι ερωτήσεις τις οποίες υποβάλλαμε στα στελέχη των εταιρειών είναι οι εξής:

Ερωτήσεις

1. Ο ελληνικός εφοπλισμός ανακαλύπτει ένα νέο πεδίο επιχειρηματικής δράσης που είναι οι αερομεταφορές. Με δεδομένο ότι σε όλη σχεδόν τον κόσμο οι εθνικές εταιρείες αερομεταφορών δεν εμφανίζουν σταθερά κέρδη όσο άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες, γιατί επιλέγετε αυτό το είδος της επιχειρηματικής επέκτασης;
2. Ποια είναι τα περιθώρια ανταγωνιστικότητάς σας έναντι των άλλων και κυρίως των παραδοσιακών επιχειρηματιών στις αερομεταφορές;
3. Έχετε σκεφθεί την παροχή ενός συνδυασμού θαλάσσιων και αεροπορικών υπηρεσιών στο πλαίσιο ενός πλήρους τουριστικού «πακέτου»;
4. Ποιο είναι το κόστος της επένδυσης στις αεροπορικές μεταφορές σε σχέση με τη συγκρότηση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

EASYJET

1. Η easyjet ακολουθεί ένα τελείως διαφορετικό επιχειρηματικό μοντέλο από αυτό των «συμβατικών» αεροπορικών εταιρειών και δεν μπορεί να συγκριθεί με αυτές.

2. Κατ' αρχάς δεν υπάρχουν παραδοσιακοί επιχειρηματίες στο χώρο των αερομεταφορών. Υπάρχουν μόνον οι παλιές «εθνικές» εταιρείες που διοικούνταν από τα αντίστοιχα κράτη. Πωλήθηκε από αυτές, βέβαια, τώρα ιδιωτικοποιούνται.

Κατά την άποψή μας, με δεδομένη την απελευθέρωση των αερομεταφορών, όπου υπάρχουν ακόμη ολιγοπώλια και υπερκέρδη, υπάρχει χώρος για τη δραστηριοποίηση νέων ανταγωνιστών, πόσο μάλλον της easy jet, που λόγω του περιορισμού των περιττών εξόδων έχει τη δυνατότητα να προσφέρει σημαντικά χαμηλότερες τιμές στους επιβάτες της.

3. Όχι.

4. Το κόστος για να δημιουργηθεί (αυστά) μια αεροπορική εταιρεία είναι πολύ μεγάλο, δημιουργώντας έτσι σημαντικά εμπόδια για την είσοδο στο χώρο των αερομεταφορών. Αυτό δεν ισχύει στον ίδιο βαθμό στο χώρο της ναυτιλίας.

AIR GREECE

1. Ο ελληνικός εφοπλισμός έχει συσσωρευμένα κεφάλαια από μία πλήρως επιτυχημένη πορεία μέχρι σήμερα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών των επιβατών και των εμπορευμάτων που είναι παρεμφερής στον κλάδο των αερομεταφορών.

Το κέρδος από μια πετυχημένη επιχειρηματική πρωτοβουλία σε ένα νέο πεδίο των αερομεταφορών, δεν ταυτίζεται αναγκαστικά με απόλυτους αριθμούς σταθερών κερδών στο συγκεκριμένο τομέα. Το πρόβλημα πρέπει να εξεταστεί σφαιρικά: η δημιουργία ολοκληρωμένων δικτύων αερομεταφορών ή συνδυασμένων μεταφορών, η αύξηση του συνολικού εύρους των δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης ή ενός ομίλου στην αγορά, η προβολή, το marketing, οι τιμές των μετοχών αποτελούν μερικές κυρίαρχες επιχειρηματικές θεωρήσεις που επιβλήθηκαν τις συγκεκριμένες πρωτοβουλίες.

Εάν τα παραπάνω αποτελούν μία πρώτη απάντηση στο ερώτημά σας, μία δεύτερη απάντηση σε συνδυασμό με αυτή, εκφράζεται με βεβαιότητα στο γεγονός ότι ο κλάδος των αερομεταφορών είναι επικερδής εφόσον τα επιχειρηματικά βήματα είναι προσεκτικά, προκύπτουν από σοβαρές αναλύσεις και μελέτες, λαμβάνουν υπόψη ενδογενείς και εξωγενείς παράγοντες των αερομεταφορών και, κυρίως, γίνονται ύστερα από εκτίμηση των διεθνών εξελίξεων στους τομείς της τεχνολογίας των αεροσκαφών, του ρόλου και του κόστους του συστήματος των αεροδρομίων και της επικρατούσας κατάστασης του ανταγωνισμού.

Επιθυμώ, δε, να σημειώσω ότι οι εθνικές

εταιρείες αερομεταφορών δεν αποτελούν σημεία αναφοράς και σύγκρισης, διότι έχουν επί δεκαετίες υπό ισχυρές πολιτικές παρεμβάσεων και έπαιξαν ρόλους διάφορους από αυτούς που θα επέβαλε μία καθαρά επιχειρηματική πρωτοβουλία.

2. Η αγορά αντέχει και πάντα αντιδρά θετικά στις καινοτομίες που προωθούν την ποιότητα σε λογικές τιμές. Η αγορά δεν λειτουργεί ως

νους μετακίνησης του πολίτη εντός και εκτός συστήματος αερομεταφορών, διαμορφώνουν υψηλά επίπεδα ασφάλειας και κανονικότητας στις πτήσεις και επιβάλλουν την ποιότητα στο σύνολο της επαφής του αερομεταφορέα με τον επιβάτη καταναλωτή.

Στους τομείς αυτούς οι παραδοσιακοί αερομεταφορείς «νοσούν», εγκλωβισμένοι σε «αρχαϊκά» σχήματα οργάνωσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης. Στα σχήματα αυτά εύκολα κάποιος αντιπαράθετει την ταχύτητα και την ευελιξία στις αποφάσεις και την ορθολογικότητα στην οργάνωση και στη λειτουργία, που χαρακτηρίζουν μία σύγχρονη οικονομική μονάδα.

Ο κίνδυνος όμως πάντα είναι παρόντος από κάποιο γίγαντα που κοιμάται...

3. Η ερώτηση περιγράφει από μόνη της τις ήδη υπαρκτές τάσεις κατετοποίησης, αλληλεπίδρασης και αλληλεξάρτησης που παρατηρούνται στους τομείς του τουρισμού και των μεταφορών στο σύνολό τους.

Η προοπτική αυτή δεν μπορεί να μας αφήσει αδιάφορους και ήδη έχουν γίνει προς την κατεύθυνση αυτή σημαντικές εξαγγελίες και κινήσεις. Το μέλλον ανήκει σε αυτούς που έχουν τη δυνατότητα να υλοποιούν με γνώμονα την ποικιλομορφία του χώρου, τη συμπληρωματικότητα και το συνδυασμό των μεταφορικών μέσων και την οικονομία του χρόνου και του προϋπολογισμού του πολίτη.

4. Το κόστος δεν το βλέπει κανείς σε απόλυτους αριθμούς, αλλά σε σχέση με αυτά που επιδιώκει στον έναν ή στον άλλον τομέα.

Και οι δύο τομείς απαιτούν υψηλές επενδύσεις, θα λέγαμε ότι είναι εντάσεως κεφαλαία, στον αεροπορικό τομέα, επιπλέον, εντάσεως στην «πληροφόρηση». Συγκριτικά τα μεγέθη εξαρτώνται από τη επίπεδο επιχείρησης (μικρή, μεσαία, μεγάλη), αλλά αν αναφερθούμε στο κόστος ανά μονάδα, θα λέγαμε ότι στον αεροπορικό είναι υψηλότερο.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ

1. Η σύνδεση των νησιών με τα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας επιτυγχάνεται αποκλειστικά και μόνο μέσω των ακτοπλοϊκών και αεροπορικών εταιρειών. Ουσιαστικά λοιπόν η ακτοπλοΐα και οι αερομεταφορές αποτελούν κλάδους ανταγωνιστικούς, και μάλιστα η αύξηση του μεριδίου αγοράς του ενός κλάδου έχει αποτέλεσμα τη μείωση του μεριδίου αγοράς του άλλου. Η είσοδος, λοιπόν, στο χώρο των αερομεταφορών ουσιαστι-

κά διασφαλίζει τα μερίδια της εταιρείας στην αγορά. Πέρα όμως από τη διασφάλιση των μεριδίων, οι αερομεταφορές αποτελούν και την ασφαλιστική δικλίδα στην ενδεχόμενη αλλαγή των προτιμήσεων του επιβατηγού κοινού προς κάποιο μεταφορικό μέσο. Τέλος, δεν θα πρέπει να αγνοηθούν οι συνέργειες που προκύπτουν όπως, για παράδειγμα, η κοινή πρακτόρευση, που θα είχαν αποτέλεσμα τη μείωση των λειτουργικών εξόδων των εταιρειών και τη λειτουργία τους με υψηλότερο περιθώριο κέρδους. Η NEA έχει μακροπρόθεσμο στόχο την εισαγωγή της στο χώρο των αερομεταφορών σε συνεργασία με το στρατηγικό της σύμμαχο, την ANEK, αποβλέποντας σε δημιουργία αεροπορικής εταιρείας που θα δραστηριοποιείται στη σύνδεση νησιών του Αιγαίου με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

2. Ο πρωταγωνιστής στο χώρο των αερομεταφορών στην Ελλάδα είναι ως γνωστόν η Ολυμπιακή Αεροπορία, μια εταιρεία χαμηλής ανταγωνιστικότητας που αντιμετωπίζει, όπως είναι γνωστό σε όλους, σωρεία προβλημάτων. Όσον αφορά τις νέες αεροπορικές εταιρείες ιδιωτικών συμφερόντων, εκείνες δραστηριοποιούνται σε λίγες γραμμές με αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός νησιών να έχει ανεπαρκή αεροπορική κάλυψη. Η νέα αεροπορική εταιρεία της NEA, που πιθανόν να δραστηριοποιείται στη γραμμή Μυτιλήνης - Πειραιά, θα πλεονεκτή έναντι των άλλων εταιρειών στην πλήρη γνώση των δεδομένων της τοπικής αγοράς του νησιού. Επιπλέον, ως νέα εταιρεία, δεν θα είναι επιβαρυνόμενη με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κρατικός αερομεταφορέας. Η λειτουργία της θα αρχίσει από μηδενική βάση και σύμφωνα με τα σύγχρονα πρότυπα της ευρωπαϊκής αγοράς.

3. Αν και η σκέψη αυτή φαίνεται αρκετά ενδιαφέρουσα, ωστόσο είναι κάτι που δεν έχει ακόμα μελετηθεί σε βάθος. Οπωσδήποτε όμως η δημιουργία ενός αερομεταφορέα από τη NEA θα αποτελέσει πολύτιμο συμπλήρωμα των προγραμμάτων εμπορικής πολιτικής που δρομολογεί η NEA.

4. Τόσο οι ακτοπλοϊκές όσο και οι αεροπορικές εταιρείες απαιτούν σημαντικές επενδύσεις σε κεφάλαια. Οπωσδήποτε το ύψος των απαιτούμενων κεφαλαίων εξαρτάται από το είδος της επένδυσης που πρόκειται να πραγματοποιηθεί. Το είδος του αεροπλάνου καθώς και η παλαιότητα του παίζουν τον κύριο ρόλο στη διαμόρφωση του ύψους των απαιτούμενων κεφαλαίων. Υπάρχουν επίσης διάφοροι τρόποι χρηματοδότησης (leasing, δανεισμός κ.λπ.), οι οποίοι θα πρέπει να εξεταστούν σε βάθος πριν από την πραγματοποίηση μιας τόσο μεγάλης επένδυσης.



κλειστό σύστημα και δεν είναι στατική. Υπάρχουν όμως πάντα και σημεία κορεσμού.

Το προσφερόμενο προϊόν στις αερομεταφορές είναι ομοιογενές. Υπό αυτό το πρίσμα, το μερίδιο της αγοράς, που κάθε αεροπορική εταιρεία μπορεί να αποσπάσει σε πλαίσιο υγιούς ανταγωνισμού, εξαρτάται από τις αποφάσεις που συμπεριλαμβάνουν τα κόστη και τους χρό-

air news

του Ηλία Μπίσια

Η Emirates ανακηρύσσεται εταιρεία της χρονιάς



Για δεύτερη συνεχή χρονιά η Emirates ανακηρύχθηκε, μετά την ετήσια ψηφοφορία που διοργανώνει η εφημερίδα TTG, η καλύτερη αεροπορική εταιρεία στη Μέση Ανατολή. Παράλληλα, φέτος η εταιρεία κέρδισε βραβεία από ψηφοφορίες που διοργανώθηκαν τόσο από την έγκυρη βρετανική εφημερίδα Observer όσο και από την Daily Telegraph αλλά και το περιοδικό Executive Travel. Η εταιρεία πρόσφατα ανακοίνωσε τα φιλόδοξα σχέδιά της που συμπεριλαμβάνουν την απόκτηση 17 υπερσύγχρονων Airbus A330-200, τα οποία θα αντικαταστήσουν μέχρι το 2002 τα υπάρχοντα A300-600 και A310. Παράλληλα, η εταιρεία ανακοίνωσε την απόκτηση 6 Airbus A340-500 με την προοπτική απόκτησης άλλων 10. Τα αεροσκάφη αυτά, που θα προστεθούν στο στόλο της εταιρείας το 2002, θα δώσουν τη δυνατότητα για έναρξη απευθείας πτήσεων από το Dubai προς τις ΗΠΑ και την Αυστραλία χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς.



Η ELAL προκαλεί διπλωματικά επεισόδια

Ο εκσυγχρονισμός του στόλου του εθνικού αερομεταφορέα του Ισραήλ έχει προκαλέσει πονοκέφαλο στην ισραηλινή κυβέρνηση, αφού οι ΗΠΑ πιέζουν σε όλα τα μέτωπα την ολοκλήρωση της αποκλειστικής συνεργασίας της ELAL με την Boeing. Ο λόγος της έντασης είναι η αντικατάσταση των παλαιότερης τεχνολογίας Boeing 747-200 και 767-200. Ως προς τα Boeing 747-200, η ELAL αποφάσισε την αντικατάστασή τους με τα Boeing 777-200ER, ενώ ως προς τα 767-200 η εταιρεία κατ' αρχάς έκληνε προς τα ευρωπαϊκά Airbus A330-200. Η αμερικανική κυβέρνηση πιέζει την ισραηλινή για την εγκατάλειψη της ευρωπαϊκής πρότασης ως ανταλλαγή και δείγμα ευγνωμοσύνης για την αμερικανική αμυντική υποστήριξη που ξεπερνά ετησίως τα 3 δισ. δολάρια. Η Boeing έχει αντιπροτείνει για την αντικατάσταση των 767-200 τα 767-400 ERX, τα οποία όμως ακόμη δεν είναι ετοιμοπαράδοτα. Μέχρι σήμερα ο στόλος της ELAL αποτελείται αποκλειστικά και μόνον από Boeing.

Εμφανή κέρδη για την Thai Airways

Επιτυχής θεωρείται η παρουσία της Thai Airways International, του εθνικού αερομεταφορέα της Ταϊλάνδης, στον ελληνικό αεροπορικό χώρο σύμφωνα με πρόσφατες δηλώσεις του γενικού διευθυντή της εταιρείας στην Ελλάδα κ. S. Svetsobhana και του διευθυντή πωλήσεων κ. N. Μπόλια. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες η πληρότητα αυξήθηκε σε ποσοστό 15% στην πρώτη και διακεκριμένη θέση και 30% στην οικονομική.

Τα έσοδα της εταιρείας στο σταθμό Αθηνών αυξήθηκαν κατά 20%, ενώ η πληρότητα ήταν κατά μέσον όρο 80%. Ο διευθυντής πωλήσεων διαπίστωσε πρόσφατα τη σπουδαιότητα που έχει για την εταιρεία η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα με τις συχνές μετακινήσεις της



προς την Άνω Ανατολή. Σε διεθνές επίπεδο, η εταιρεία ξεπέρασε τις αντίστοιχες συνθήκες λόγω της κρίσης στην Άνω Ανατολή και εμφάνισε κέρδη για το πρώτο εννεάμηνο του '99 της τάξεως των 2,1 εκατ. δολαρίων.

Οι δύο καλύτερες αεροπορικές εταιρείες του κόσμου ανακοινώνουν παγκόσμια ποιοτική συνεργασία



Υστερα από 15 χρόνια, η Virgin Atlantic εισέβαλε στο χώρο των παγκόσμιων αεροπορικών συμμαχιών. Η Virgin Atlantic Airways και η Singapore Airlines ανακοίνωσαν πρόσφατα τη σύναψη στρατηγικής συμμαχίας.

Οι όροι της συμφωνίας προβλέπουν ότι η Singapore Airlines θα αποκτήσει ένα μειοψηφικό «πακέτο» της τάξεως του 49% του μεριδίου της Virgin Atlantic, μητρικής εταιρείας των Virgin Atlantic Airways, Virgin Holidays, Virgin Sun, Virgin Aviation Services και Virgin Cargo Operation.

Το κόστος της συναλλαγής για τη Singapore Airlines ανέρχεται σε £600,25 εκατομμύρια, η οποία περιλαμβάνει μια επενδυτική εισφορά £49 εκατομμυρίων.

Επίσης, η Virgin θα επενδύσει επιπλέον £51 εκατομμύρια στη Virgin Atlantic. Η συναλλαγή αυτή για την επένδυση στο μειο-

ψηφικό «πακέτο» εκτιμά την αξία της Virgin Atlantic σε £1,225 δισεκατομμύρια.

Τα δίκτυα των δύο αερογραμμών δεν αλληλοκαλύπτονται σε κανέναν προορισμό, αλλά αντιθέτως αλληλοσυμπληρώνονται με μοναδικό τρόπο. Με βάση το συμφωνητικό που υπεγράφη σήμερα στο Λονδίνο, οι δύο αεροπορικές εταιρείες θα διατηρήσουν τις ξεχωριστές τους «προσωπικότητες» και θα συνεχίσουν να ανανεώνουν και να βελτιώνουν τα προϊόντα τους. Παράλληλα, θα συμφωνήσουν να συνεργαστούν σε διάφορους τομείς όπως code sharing, βελτίωση των προγραμμάτων μιλίων και από κοινού πρόσβαση στα lounges και τις υπηρεσίες που προσφέρονται στα αεροδρόμια. Τέλος, παρό-

λο που οι δύο εταιρείες θα διατηρήσουν η κάθε μία το δικό της ανεξάρτητο διοικητικό συμβούλιο, η Singapore Airlines θα εκπροσωπείται στο διοικητικό συμβούλιο της Virgin Atlantic.

Η συμφωνία μεταξύ της Singapore και της Virgin και η απόκτηση του μειοψηφικού «πακέτου» αναμένεται να πραγματοποιηθεί στις αρχές του επόμενου χρόνου. Επίσης, ο Richard Branson θα επενδύσει ξεχωριστά στη Singapore Airlines.



Η Λιβύη... ανοίγει τα φτερά της

Μετά την πρόσφατη διεθνή απομόνωση της Λιβύης, που διήρκεσε πάνω από δέκα χρόνια λόγω του εμπόρου εμπόργκου του ΟΗΕ, οι λιβυκοί αερομεταφορείς ετοιμάζονται να επανασυνδέσουν τις κυριότερες πόλεις της χώρας τους με ευρωπαϊκούς προορισμούς. Τόσο η Libyan Arab Airlines όσο και η Air Jamahiriya διαπραγματεύονται με την κυβέρνηση ως προς τα δρομολόγια που θα εγκαινιάσουν, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό της χώρας. Η Libyan Arab προς το παρόν ενδιαφέρεται να εκτελέσει πτήσεις από την Τρίπολη και τη Βεγγάζη προς τη Μέση Ανατολή (Δαμασκό και Αμάν), το Κάιρο της Αιγύπτου αλλά και προς ευρωπαϊκούς προορισμούς (η Αθήνα, το Λονδίνο, η Ζυρίχη, η Φρανκφούρτη και η Ρώμη είναι στις άμεσες προτε-

ραιότητες της). Παράλληλα, με τον ήδη υπάρχοντα στόλο της (που αποτελείται κυρίως από παλαιά Boeing 727 και Fokker 28), η Libyan Arab θα εγκαινιάσει πτήσεις προς χώρες της Βορείου και Κεντρικής Αφρικής. Η Air Jamahiriya ενδιαφέρεται να αρχίσει τις πτήσεις της με ένα μικρό στόλο αεροσκαφών μικρών και μεσαίων αποστάσεων προς εσωτερικούς κυρίως προορισμούς, και παράλληλα, σκοπεύει να επεκτείνει τις δραστηριότητές της προς την Ανατολική Μεσόγειο. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι διαπραγματεύσεις της Libyan Arab με την εταιρεία Airbus, αφού πρόσφατα συμφωνήθηκε η κατ' αρχήν αγορά 24 αεροσκαφών τύπου A320, A340 και A330. Η συμφωνία αυτή θα κοστίζει στη Libyan Arab πάνω από 1,5 δισ. δολάρια. Προς το παρόν, λίγες μόνον ευρωπαϊκές εταιρείες εκτελούν πτήσεις προς την Τρίπολη με πολύ μεγάλα κέρδη λόγω της απουσίας ανταγωνισμού από τους τοπικούς αερομεταφορείς.

Το κόσμημα των βορείων προαστίων

Σε ανακαινισμένο χώρο και με πλούσια συλλογή κοσμημάτων λειτουργεί στην Κηφισιά το κοσμηματοπωλείο της Μυρτώς Κωνσταντινίδου και της κόρης της Αλεξάνδρας Σπέντζα.

Ύστερα από μακρόχρονη συνεργασία με κορυφαίους οίκους όπως Rolex, Cartier και Hublot, η ποιότητα των καλλισθητων κοσμημάτων είναι μεγάλη. Τα πολυτελή κοσμήματα



είναι δουλεμένα με πολύτιμες πέτρες, μπριγιάν, μαργαριτάρια, λευκόχρυσο, χρυσό και ασήμι. Ακόμη, μπορείτε να επιλέξετε και για επαγγελματικά δώρα από λιτά μπρελόκ έως πολυτελείς ριβιέρες με μπριγιάν. Για περισσότερες πληροφορίες επικοινωνήστε με την κ. Αλεξάνδρα Σπέντζα στο τηλέφωνο 80.17.909.

Παγκόσμια συνεργασία TPG και ελβετικών ταχυδρομίων

Το TNT Post Group (Ολλανδικά Ταχυδρομεία), μητρική της εταιρείας ταχυμεταφορών TNT, και τα Ελβετικά Ταχυδρομεία συνήψαν πρόσφατα μια στρατηγική σημασίας συμμαχία με σκοπό την υψηλής ποιότητας παροχή υπηρεσιών courier παγκόσμιας εμβέλειας. Το TPG Group θα έχει πλέον πρόσβαση στο δίκτυο και στην τεχνολογία των Ελβετικών Ταχυδρομείων, τα οποία με τη σειρά τους θα επωφεληθούν από το εκτεταμένο παγκόσμιο δίκτυο του TPG Group.

Οι δύο εταιρείες θα ιδρύσουν μια κοινή επιχείρηση με κεντρικά γραφεία στην Ελβετία, η οποία θα διευθύνει τις υπηρεσίες ταχυμεταφορών, διεθνούς ταχυδρομείου και διαχείρισης εμπορευμάτων στην ελβετική αγορά, με απώτερο στόχο την επέκταση της συνεργασίας αυτής διεθνώς.

Το TPG Group με τις δύο θυγατρικές του, τα Ολλανδικά Ταχυδρομεία και την TNT, αποτελεί μια από τις κορυφαίες εταιρείες ταχυμεταφορών, διεθνούς ταχυδρομείου και διαχείρισης εμπορευμάτων παγκοσμίως. Απασχολεί περισσότερους από 100.000 ανθρώπους σε 200 χώρες σε ολόκληρο τον κόσμο. Οι πωλήσεις της για το 1998 έφτασαν τα 16,3 εκατ. ολλανδικές γκίλντες.

CD-ROM για τον πολιτισμό και την ιστορία των Κυκλάδων

Το ίδρυμα Ν.Π. Γουλανδρή - Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης και η εταιρεία Athens Technology Center ABETE παρουσίασαν ένα CD-ROM με τίτλο «Ο Κυκλαδικός Κόσμος» και θέμα τον πολιτισμό των Κυκλάδων, από τους προϊστορικούς έως τους νεότερους χρόνους.

Τα περιεχόμενα του τίτλου καλύπτουν τέσσερις κύριες χρονικές περιόδους -προϊστορικούς, ιστορικούς, χριστιανικούς και νεότερους χρόνους-, φτάνοντας μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα. Σε κάθε περίοδο παρουσιάζονται πληροφορίες και φωτογραφικό υλικό για την τέχνη και την αρχιτεκτονική, την καθημερινή ζωή και τη ναυτιλία - ναυσιπλοΐα.

Τα κείμενα του «Κυκλαδικού Κόσμου» έχουν γραφεί από αρχαιολόγους και ειδικούς ερευνητές, βυζαντινολόγους, λαογράφους και ιστορικούς της Τέχνης, ενώ περιέχει πάνω από 600 φωτογραφίες από αρχαία και σύγχρονα έργα τέχνης, αρχαιολογικά ευρήματα και χώρους, λαϊκή τέχνη και αρχιτεκτονική. Περιλαμβάνει επίσης υλικό από λιθογραφίες και χαλκογραφίες περιηγητών των 18ου και 19ου αιώνα καθώς και φωτογραφίες των αρχών του 20ού. Ο χρήστης έχει τη δυνατότητα να μελετήσει το υλικό με τη βοήθεια οπτικοακουστικών περιγραφών.

Το CD-ROM, το οποίο κυκλοφορεί στα αγγλικά ενώ αναμένεται και η ελληνική του έκδοση, τιμήθηκε με το ελληνικό βραβείο πολιτισμού Mobius. Η διάθεσή του γίνεται από το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, τηλ. 72.28.321-323 και από την Athens Technology Center, τηλ. 68.55.560.

Ρεκόρ στις πρωτιές

Με ρεκόρ στις πρωτιές έκλεισε τη φετινή ιστοπλοϊκή περίοδο και τελευταία του αιώνα το σκάφος «Zantino-Telestet». Ο καπετάνιος Τάκης Στρούζας και οι κοπέλες του πληρώματος πρωταγωνίστησαν στους κυριότερους αγώνες του 1999, μερικοί από αυτούς είναι: Εαρινό κύπελλο NOA, Ράι Αιγαίου, αγώνας Ύδρας NOA, Ράι Ιονίου, αγώνας Κύθνου NOA, Εβδομάδα NOA, Κύπελλο NOA.



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ
Η ΠΡΩΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1830 - 1940
Του Α.Ι. ΤΖΑΜΤΖΗ
Εκδόσεις FINATEC A.E.

«Πολλή λίγα έχουν γραφεί γι' αυτό που ονομάζουμε "επιβατική ακτοπλοΐα", παρόλο που αποτελεί τον πιο γνωστό και τον πιο δημοφιλή κλάδο της ελληνικής ναυτιλίας.

Ποιος δεν ταξίδεψε σε κάποιο ή από κάποιο από τα ελληνικά νησιά με ένα από τα πλοία της ακτοπλοΐας με τα φανταχτερά ονόματά τους και για τα οποία οι τοπικοί τους πράκτορες παλαιότερα αναλύονταν σε ανεξάντλητο αριθμό επαινετικών επιθέτων για το "ταχύπλοο", "θαλαμηγόν", "άνετον", "ηλεκτροφώτιστον" και "πάντοτε στην ώρα του" ακτοπλοϊκό; Τώρα, πόσα απ' αυτά ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα είναι μίαν άλλη ιστορία...»

«Δυστυχώς οι πληροφοριακές μας πηγές για την πρώτη περίοδο της ιστορίας της ελληνικής ακτοπλοΐας (1840-1940), όσες έχουν περισωθεί τουλάχιστον, βρίσκονται κυριολεκτικά σκορπισμένες στον Τύπο της περιόδου αυτής, στις λιγοστές αναφορές σε ημερολόγια, επετειακές ή εποχικές εκδόσεις, σύντομες μονογραφίες και άλλα παρόμοια δημοσιεύματα. Αρχεία εταιρειών ή μονογραφίες για ακτοπλοϊκές εταιρείες ίσως βρίσκονταν θαμμένες σε δυσπρόσιτα οικογενειακά "σεντούκια", απροσέλαστα όμως για τον ερευνητή.

Μελέτες από ειδικούς γραμμένες για την ακτοπλοΐα πολύ λίγες έχουν παρουσιασθεί και περιορίζονται σχεδόν αποκλειστικά στην οικονομική θεώρησή της και τις επιπτώσεις της στην οικονομία του τόπου και αυτές για το 19ο αιώνα κυρίως...»

«Στο χρονικό που ακολουθεί γίνεται μια προσπάθεια να καταγραφούν όποιες μαρτυρίες στάθηκαν αδύνατον να ικανοποιηθούν μέσα από ένα διάσπαρτο και αποσπασματικό υλικό και ταξινομήθηκαν με τρόπο που να μπορέσει ο αναγνώστης να σχηματίσει μία έστω και αμυδρή εικόνα της παλιάς ακτοπλοΐας.

Το χρονικό αρχίζει από την εποχή της απελευθέρωσης της Ελλάδας και τις πρώτες προσπάθειες

του νεαρού τότε κράτους να δημιουργήσει εθνική ακτοπλοΐα και σταματά στο 1940, όταν όλα τα πλοία της ακτοπλοΐας, αφού σαν καλοί στρατιώτες υπηρέτησαν την Πατρίδα στη διάρκεια του ελληνικο-ιταλικού πολέμου, εξοντώθηκαν κυριολεκτικά -με εξαίρεση 2-3 μονάχα που διέφυγαν στην Αίγυπτο- από τη γερμανική αεροπορία τον Απρίλιο του 1941».



ΠΟΡΤΡΑΙΤΑ ΣΕ ΜΠΛΕ ΦΟΝΤΟ

ΠΡΟΣΩΠΑ
ΠΟΥ ΕΓΡΑΨΑΝ ΙΣΤΟΡΙΑ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ 20ου ΑΙΩΝΑ

ΠΟΡΤΡΑΙΤΑ ΣΕ ΜΠΛΕ ΦΟΝΤΟ
ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΕΓΡΑΨΑΝ ΙΣΤΟΡΙΑ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟΥ 20ου ΑΙΩΝΑ
Του Ευστάθιου Μπάτη
Εκδόσεις FINATEC A.E.

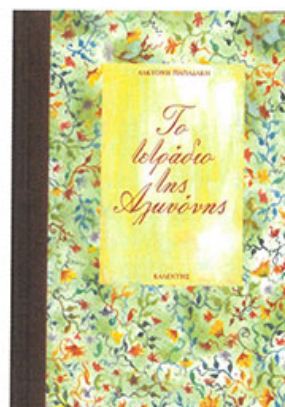
«Η ιδέα για το βιβλίο αυτό προϋπήρχε, διαμορφώθηκε όμως οριστικά ύστερα από μια συζήτηση που έγινε τον Απρίλιο του 1998

στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, στη διάρκεια της παρουσίασης των διπλωματικών εργασιών των σπουδαστών του Ναυτιλιακού Τμήματος. Ήταν μια σειρά από αξιόλογες μελέτες πάνω στην πρόσφατη ναυτιλιακή ιστορία της χώρας μας, που είχαν το γνώρισμα της τυπικής επιστημονικής ανάλυσης, καθώς επιχειρούσε να προσδιορίσει το είδος και την έκταση των εξελίξεων στο χώρο της ναυτιλίας και ακόμη, να επισημάνει τα αίτια και τα αιτιώδη μιας κατακόρυφης ανάπτυξης στη διάρκεια του δεύτερου μισού του αιώνα που τελειώνει».

«Το βιβλίο που έχει ο αναγνώστης στα χέρια του, έρχεται τώρα να φωτίσει τα ενδότερα του λεγόμενου "ναυτιλιακού θαύματος". Δηλαδή των όσων πολλών και σπουδαίων συνέβησαν τα τελευταία πενήντα χρόνια στο χώρο της ναυτιλίας, ένα χώρο ανεξάντλητης δυναμικής, όπου ο

Έλληνας κατόρθωσε να σταθεί και να διακριθεί στο διεθνές στίβο, πέρα από κάθε λογική και πραγματιστική αντίληψη».

«Τα πορτραίτα ορισμένων μόνον από τους ανθρώπους αυτούς φιλοξενούνται στις σελίδες που ακολουθούν, όσων και όποιων ο συγγραφέας είχε την τύχη και τη χαρά της γνωριμίας, της φιλίας ή του επαγγελματικού συγχρωτισμού. Δεν είναι ασφαλώς οι περισσότεροι ούτε οι μόνοι, είναι όμως οι αντιπροσωπευτικοί. Μέσα από το μαϊνδρο της σταδιοδρομίας τους και την ενδιαφέρουσα, κατά κανόνα, προσωπική ζωή τους -είναι εμφανής η ολλυμπιότητα- ο αναγνώστης θα μπορέσει να καταλάβει γιατί η θαλασσοπλοΐα Ελλήδα "έτρεξε" όλα τα δύσκολα αυτά χρόνια, πρόκοψε και επικράτησε, όταν η στεριανή αγκομαχούσε υπό αντίξοες συνθήκες, που δεν μπορούσε όμως να ξεπεράσει».



Από τις εκδόσεις ΚΑΛΕΝΤΗ κυκλοφόρησε το κομψό ανθολόγιο, με αποσπάσματα χαρακτηριστικά για την κάθε ημέρα, της συγγραφούς Αλκυονίδας Παπαδάκη. Η καλαίσθητη έκδοση είναι εικονογραφημένη από την Ελένη Μαραθού, η καλλιτεχνική επιμέλεια ανήκει στην Έμιλυ Στάμου-Κωνσταντοπούλου. Ο τίτλος του ανθολογίου είναι «Το τετράδιο της Αλκυονίδας».



Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας και ο πρόεδρος της Βουλής κατά την απονομή των βραβείων στους δημοσιογράφους κ. Κύρα Αδάμ και κ. Δημήτρη Ράντο αντίστοιχα



Άποψη της αίθουσας με τους προσκεκλημένους

Στη γιορτή του ελληνικού τουρισμού που διοργάνωσε για δεύτερη συνεχή χρονιά η δεκαπενθήμερη επαγγελματική τουριστική εφημερίδα Travel Trade Gazette με χορηγό επικοινωνίας την εφημερίδα «ΕΞΠΡΕΣ», βραβεύτηκαν οι αεροπορικές εταιρείες: Lufthansa καλύτερη ευρωπαϊκή εταιρεία, Delta καλύτερη υπεραντιπλανητική εταιρεία, Emirates καλύτερη αεροπορική εταιρεία στη Μέση Ανατολή, Singapore Airlines καλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Άπω Ανατολή και Aegean Aviation καλύτερη ιδιωτική ελληνική αεροπορική εταιρεία.

Από τα ξενοδοχεία βραβεύτηκαν το Athenaeum Intercontinental καλύτερο ξενοδοχείο πόλεως - κατηγορία πολυτελείας, Electra Palace Hotel καλύτερο ξενοδοχείο πόλεως - Α' κατηγορίας, Thermae Sylla καλύτερο ξενοδοχείο θεματικού τουρισμού, Elounda Beach καλύτερο ξενοδοχείο θερέτρου πολυτελείας και το Cavo Tagoo ως καλύτερο ξενοδοχείο θερέτρου Α' κατηγορίας.

Από τις ναυτιλιακές εταιρείες βραβεύτηκαν ως καλύτερη εταιρεία για κρουαζιέρες Μεσογείου η Royal Olympic Cruises, καλύτερη εταιρεία για κρουαζιέρες σε άλλους προορισμούς η Celebrity Cruises, καλύτερη ακτοπλοϊκή εταιρεία η Minoan Lines και καλύτερη εταιρεία ενοικίασης γιοτ η Vernicos Yachts.

Ως το πρόσωπο που συνέβαλε στην προβολή της Ελλάδας πολιτισμικά και τουριστικά στα τελευταία χρόνια βραβεύτηκε η κ. Νίκη Γουλανδρή.

Στις 15 Δεκεμβρίου έγινε η απονομή των δημοσιογραφικών βραβείων του «Κοινωφελοπούς Ιδρύματος Προαγωγής Δημοσιογραφίας Αθανασίου Βασιλείου Μπότση». Την τελετή τίμησαν με την παρουσία τους ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Στεφανόπουλος, σύσσωμος ο πολιτικός κόσμος, το διοικητικό συμβούλιο του ιδρύματος, η γνωμοδοτική επιτροπή και πλήθος κόσμου. Τα βραβεία και οι τιμητικές διακρίσεις απονέμονται κάθε χρόνο σε δημοσιογράφους που παρουσίασαν σημαντικές επιτυχίες και σε συνεργασία με το υπουργείο Παιδείας, στα καλύτερα μαθητικά έντυπα.



Ο εμπνευστής της ιδέας των βραβείων κ. Μάνος Τσατσάκης



Η κ. Νίκη Γουλανδρή παραλαμβάνει την τιμητική διάκριση



Ο πρόεδρος του ΕΒΕ Αθηνών κ. Ιωάννης Παπαθανασίου κατά την ομιλία του στο γεύμα του Ελληνοβρετανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου

Το Ελληνοβρετανικό Εμπορικό Επιμελητήριο διοργάνωσε γεύμα, σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών, προς τιμήν του προέδρου του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών, κ. Ιωάννη Παπαθανασίου. Στο γεύμα παρευρέθησαν πολλοί επίσημοι, μεταξύ των οποίων ο Βρετανός πρέσβης ΑΕ κ. D. Madden, ο πρέσβης της Δημο-



Το τιμώμενο πρόσωπο πλαισιωμένο από εκλεκτούς επισήμους

κρατίας της Κορέας κ. Park Chang -il, ο κ. Ι. Στράτος του Ελληνοβρετανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου, η κ. Ι. Watson, αντιπρόεδρος του Ελληνοβρετανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου, ο κ. Χ. Γκορίτσας, αντιπρόεδρος του Ελληνοβρετανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου, και εκλεκτά μέλη του βιομηχανικού και επιχειρηματικού κόσμου.



Ο κ. Διον. Μελισσηνός του Ελληνικού Νηογνώμονα με τον υπουργό Γεωργίας κ. Γ. Ανωμερίτη

Η Vernicos Yachts, στο πλαίσιο του 21ου Ναυτικού Σαλονιού, στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, διοργάνωσε ένα επιτυχημένο κοκτέιλ. Παρευρέθησαν μεταξύ άλλων οι: Γεώργιος Ανωμερίτης, υπουργός Γεωργίας, Αθανάσιος Τσουροπής, γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Γουβάρης Κωνσταντίνος, ειδικός γραμματέας του υπουργείου Ανάπτυξης, Άγγελος Αδριανόπουλος, πρώην υπουργός, Γεώργιος Καλής, βουλευτής Ν.Δ., Περικλής και Αλέξανδρος Παναγόπουλος των Επιχειρήσεων Αττικής, Τριαντάφυλλος Βενετόπουλος, Διευθύνων Μέλος, τεχνικός διευθυντής του Ελληνικού Νηογνώμονα, Πέτρος Δούκας κ.ά.



Άνθρωποι των Γραμμάτων και των Τεχνών τίμησαν με την παρουσία τους τα 20 χρόνια των εκδόσεων «Ψυχογιός»



Οι εκδόσεις «Ψυχογιός» γιόρτασαν, στις 9 Δεκεμβρίου, τα 20 χρόνια πορείας τους σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών. Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους γνωστοί Έλληνες συγγραφείς, όπως οι Γ. Πολυράκης, Μάγδα Πίκη, Στέλλα Καραμοσέγκου, Κίρα Σίνου κ.ά., οι σκηνοθέτες Βασίλης Ζιώγας και Δημ. Κολήτσος, εκπρόσωποι του ΕΚΕΒΙ, γνωστοί μεταφραστές και εικονογράφοι, εκδότες, δημοσιογράφοι και άλλοι άνθρωποι των Γραμμάτων και των Τεχνών.

NAFTIKA CHRONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE No 23

JANUARY 2000

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial Adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marelou

Editorial team: Charis Pavlidis,

Nassos Poulakidas

Specialist Contributors: Ilias G. Bissias,

George Banos, Takis Makris,

Theodosia Hayalides

Marketing & Advertising Director:

Mara Bougia-Eustathiadis

Art Director: John Koumarios

Subscriptions Manager:

Christos Kapantais

Subscriptions: Greece 17.000 drs.

Other Countries 30.000 drs.

or 110 US\$

Companies and Organizations

20.000 drs.

Gratia Publications Ltd

46, Philonos St & Ag. Spyridonos St.

185 35 Piraeus, Greece

Tel.: 0030-1-4227111

Fax: 0030-1-4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

The views expressed in the following

articles do not necessarily reflect the

Editorial opinion of the magazine.

Every effort has been made to ensure

that the information contained in

NAFTIKA CHRONIKA is correct, but the

magazine is not liable for any inaccuracy

that may have been introduced into it.

No text or photograph may be

reproduced without express permission

in writing beforehand from NAFTIKA

CHRONIKA.

the maritime scene

NEWS

HELGE MIDTTUN NEW CEO OF DET NORSKE VERITAS

Helge Midttun (44) has been appointed new President and CEO of Det Norske Veritas (DNV). Helge Midttun, who is currently chief executive of Stento, will succeed Sven Ullring on 25 May, 2000. DNV's Chairman of the Board, Wilhelm Wilhelmsen, says that Helge Midttun, with his managerial experience of international companies and experience of high-tech sectors, is very well suited to taking over as the head of one of Norway's most respected and international companies.

Helge Midttun, who has an MBA from the Norwegian School of Economics and Business Administration in Bergen, has been the CEO of Stento since 1996.

The company's main operations are in the field of communications and security, maritime communications and mobile radio communications systems. Eighty per cent of the company's sales take place outside Norway. Helge Midttun has previously worked for Arthur Andersen, Schlumberger Scandinavia, Scanvest Ring and Rieber & Son. When working for Rieber, he was in charge of developing the company's activities in the Czech Republic and Slovakia for four years, and was also a

member of the executive board.

The Chairman of the Board, Wilhelm Wilhelmsen, says that DNV's Board of Directors has valued Helge Midttun's experience of various international companies and his four years of operational foreign experience. As a member of Statoil's Board of Directors, he has experience of oil and gas related issues. Helge Midttun will take over as CEO of Det Norske Veritas on 25 May, but will start working in the organisation at the beginning of March in order to learn more about the company's main services and markets.

"I'm looking forward to starting work in Det Norske Veritas", says Helge Midttun.

"The safety and quality markets are growing, and DNV is well-positioned. I'm convinced that protecting basic values such as life, health and the environment will become increasingly important in the years to come.

"DNV is a knowledge-based and technologically leading organisation that is well regarded in its professional areas. It will be challenging and exciting to work with people who are experts in their fields. In addition, the company's operations are international, with offices in more than 100 countries. The fact that the company also has a sound financial foundation gives it a good starting point for future developments," says Helge Midttun.

EVERGREEN LAUNCHES EVER UTILE

Evergreen is currently constructing a series of 18 post-Panamax U-type containerships, each able to load 5364TEU and having a service speed of 25 knots. On 3 December, Ever Utile, the 13th in the series, was launched by Mitsubishi Heavy Industries at its Kobe shipyard. She is due to enter service on

Evergreen's Hong Kong/Taiwan - US West Coast (HTW) service in March, 2000.

Five U-types were built by Mitsubishi in 1996/7 and were introduced onto the transpacific trade. A further 13 were ordered later for delivery 1999-2001 and the first five of these were also placed in the Pacific, allowing Evergreen to offer separate weekly five-ship Pacific South-West and Pacific North-West schedules using fast, post-Panamax tonnage. These services, designated TPS and TPN, are in addition to three other Evergreen transpacific services: the afore-mentioned HTW service, the KJW (Korea, Japan, US West Coast) service and the Round-the-World service.

Evergreen has revealed that it is also negotiating with Mitsubishi for the construction of five even larger post-Panamax ships able to load in excess of 6000TEU.

By mid 2001 when all of the new post-Panamax U-type ships will be in service, the Evergreen Group fleet should stand at 138 vessels totalling 360,000TEU. The Evergreen global network currently embraces more than 226 service points in 68 countries. Evergreen has also announced that in order to match the recovery of the global economy, the company is planning to reinforce its presence in Europe. This includes assigning larger ships to call at the Port of Hamburg and the designation of London as its European head office, effective 1 January 2000.

TT CLUB EXPANDS PRODUCT PORTFOLIO

The Through Transport Mutual (TT Club) is to launch eight new products for the millennium in a bid to broaden its business base and to cater for the ever-changing requirements of transport and logistics operators.

The new product lines being developed are:

Cargo insurance

Logistics insurance

Energy facilities insurance, particularly for port and terminal operators

Real property cover for buildings and contents

Airport authorities insurance (initially in Asia Pacific)

Rail operators liability insurance (initially in the US)

Claims management services

?TT Express?

The Club's new insurance products will be phased in over the course of 2000.

More information detailing each individual product will be made available at the time of its introduction.

The TT Club will also launch TT Express in the New Year. This will be a more standardised, easy-to-use and lower cost product aimed at small to medium sized operators for whom policy administration costs are a major element in the total price of their insurance. It will however include full access to the Club's worldwide claims handling service whenever and wherever the need arises.

BRITISH HELLENIC CHAMBER OF COMMERCE

The British Hellenic Chamber of Commerce organised a luncheon on Wednesday, 1 December 1999 in honour of Mr John Papathanasiou, President of the Athens Chamber of Commerce & Industry, at the "St. GEORGE LYCABETTUS" hotel. The successful event was attended by many dignitaries, among them: The British Ambassador HE Mr D. Madden, the Ambassador of the Republic of Korea HE Mr Park Chang-il, Mr I. Stratos, President of the Confederation of Greek Industries, Ms L. Watson, Vice President of the BHCC, Mr Ch. Goritsas, Vice President of the BHCC and Mr G. Tacopoulos, former President of the BHCC selected members of the business community.

Mr I. Papathanasiou addressed a very interesting speech in English on the currently topical subject: AFTER EMU: MANY HAS TO CHANGE



BUREAU VERITAS PRESENTS FIRST VERISTAR CHEMICALS PROGRAMS

LEADING classification society Bureau Veritas has presented its first three fully operational VeriSTAR Chemicals systems to leading chemical tanker operators.

Van Ommen Tankers, Marphocean and Vinalmar all received final versions of the system at Marichem 99.

VeriSTAR Chemicals is a comprehensive and user-friendly PC-based management system which provides shipowners, charterers and shipyards with both quick and easy assistance in the design, operation and management of chemical tanker and chemical cargoes.

Bureau Veritas, founded in 1828, is a leading international service provider, dedicated to the prevention of risk and the promotion of quality across a wide range of economic activities: Marine, Aeronautics, Industry, Building Inspection, International Trade, Consumer Products and Certification. Over the last five years, Bureau Veritas revenues have risen significantly, reaching US\$780m (FF4.6bn) in 1998. Bureau Veritas has over 10,000 employees and 550 offices in over 150 countries throughout the world.

LLOYD'S MARINE SYNDICATE J L JONES & OTHERS - REPORT ON NEW FIXED PREMIUM P & I COVER INDICATES EXCELLENT PROGRESS SINCE THE BEGINNING OF THE YEAR.

In their latest report, just published, the J L Jones syndicate reveals significant progress since the launch of their new Fixed Premium P & I cover at the beginning of the year.

Having launched, what they describe as, the first serious alternative to P & I Club Coverage, in January 1999, the syndicate reports a total premium income underwritten, as at 30.9.99, of nearly \$18 mln, representing a broad spread of ship types, nationalities and classification societies.

A total of 551 ships representing nearly 6 mln grt have joined the J L Jones facility since the beginning of the year providing strong evidence of the growing popularity of this product which combines Lloyd's security, quality service and a fixed price.

Commenting on the latest figures Jonathan Jones, the active underwriter of Syndicate 329 said:

"We are extremely pleased by the level of interest shown by shipowners in our new product. It is in direct response to the continued requests from our clients and other shipowners that we have introduced our new fixed premium P & I cover.

Many owners, particularly those with smaller fleets, see an opportunity to customise their cover, benefit from more personal service and in some cases avoid unnecessary additional costs.

Stuart Todd, the P & I underwriter, with over 30 years of experience in the P & I market also added:

"It is quite clear that as Shipowners become more familiar with our product and our team they are increasingly confident that we can compete head to head with the mutual clubs on all areas of service and at the same time deliver that all important fixed price. In short, we are delivering what the Shipowner wants.

CONTRIBUTOR : Iain Simpson, IMI Consulting, London

ALL CHANGE AT TAMARA TOP

The Institute of Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam (TAMARA) has appointed a new board.

The new board will be chaired by Emily Derogee-van Roosmalen, a maritime lawyer in Rotterdam. The new treasurer is Arthur Dolk, who practises law in Amsterdam, and the new vice-chairman is Prof Jan Simons, a professor of transport economics at the Vrije Universiteit in Amsterdam and advisor on ports and the Mainport project at the Rotterdam Chamber of Commerce.

TAMARA's new secretary is Marcel Verhagen, a Rotterdam-based lawyer. The final member on the board is Saskia Magnin-Simonis, a justice at the maritime chamber of the Hague Court of Appeal.

TAMARA's arbitration in all areas of the transport industry in the Netherlands, including shipping, and provides a number of facilities for dispute resolution purposes.

TAMARA can be contacted at: PO Box 23158, 3001 KD Rotterdam, The Netherlands.



NEW PARTNERS STRENGTHEN WIKBORG, REIN & CO

WIKBORG, Rein & Co, the Norwegian international law firm headquartered in Oslo, has consolidated its position as Norway's leading law firm following the decision by three partners and other staff of Oslo law firm Gundersen & Co to join the firm. Senior partner Jon R Gundersen, one of Norway's most respected commercial lawyers, partners Sven Eriksrud and Gunnar Meyer, and three associates and other staff will join Wikborg Rein early this year.

The year 2000 will also see changes at the firm's international offices. In London, partner Ketil EB'e will return to Oslo after a three-year tenure. He will re-join the Oslo financing and securities law practice groups. Mr B'e will be replaced by senior associate Anders Monrad, who will cover the M&A and securities law aspects of the London practice, as well as general company commercial and shipping related work. The change-over will take place in January/February 2000.

In Japan, Per Magne Ristvedt will be replaced by senior maritime associate Gaute Gjelsten in March 2000. With recent hirings, Wikborg, Rein & Co will have a total of 110 lawyers in its offices in Oslo, Bergen, London and Kobe when entering the year 2000. Its business reflects the international trading history of Norway, and its partners cover the full range of shipping, commercial, insurance and financial law.

LONDON CLUB ISSUES US COGSA WARNING

The London P&I Club says a number of US shippers have in recent months tried to renegotiate contracts of carriage which impose liabilities on the carrier far beyond those established by the Hague Rules, the Hague-Visby Rules, or any other similar legislation in favour of the carrier. This follows the coming into force earlier last year of the US Shipping Reform Act.

Writing in the latest issue of its StopLoss bulletin, the London Club reminds its members that the International Group clubs do not usually cover liabilities, costs and expenses arising from contracts of carriage not incorporating Hague or Hague-Visby, or similar rights and immunities in favour of the carrier.

Furthermore, says the Club, in those cases where contracts of carriage provide for through - or combined - transport, or for carriage partly to be performed by a member's vessel, cover is dependent upon approval by club managers of the terms of such contracts.

Members concerned that the terms of proposed contracts may adversely impact their cover, or who need assistance with arranging cover for excess P&I risks, are advised to contact the Club for advice.

Elsewhere in StopLoss, the London Club reminds members of potential risks arising from the use of electronic bills of lading and other trade documents under the BOLERO project, and warns about an increase in vessel inspections currently being undertaken at Indian ports.



OT AFRICA LINE DELIVERS MILLIONS OF CONDOMS TO CHAD AS PART OF A LIFESAVING PROJECT

OT Africa Line (OTAL) has delivered 2.8 million condoms to N'djamena in Chad on behalf of Project Mascot, an initiative run by Population Services International (PSI) to reduce the spread of HIV

and AIDS in developing countries. The importance of the consignment is highlighted by statistical data from UNAIDS and the World Health Organisation (WHO) which states that one in ten adults in Chad is infected with the HIV virus.

To effect delivery, OTAL utilised a number of its resources including ships, trucks, cargo handling equipment, interline connections and an OTAL Through Bill of Lading covering each of the several transport transactions included in this 27000 km movement.

The Thai manufactured natural latex condoms were transported in a 40ft standard container that was shipped

from the origin port of Bangkok to Antwerp, over a distance of nearly 17000 km. The container was then assigned to OTAL's MV Keta - to Douala where it arrived after another voyage of 8300 km. The consignment was then trucked 1750 km inland to N'djamena, the capital city of Chad, where it was delivered in early December.

Population Services International is a non-profit organisation dedicated to improving the health of low-income people worldwide through education, communication and the distribution of lifesaving products such as condoms. Under Project Mascot, PSI ships six million condoms per annum to Chad.

DIARY OF EVENTS

6-16 January 2000, London
London International Boat Show
Organised by the National Boat Shows Ltd.
Tel : +44 1784 473377 Fax : +44 1784 439678

20 January 2000, London
The Lykion ton Hellinidon "Vasilopitta"
Organised by The Lykion ton Hellinidon
Tel : +44 171 2241969 Fax: +44 171 2241916

22 January 2000, London
The Lykion ton Hellinidon Ball 2000
Organised by The Lykion ton Hellinidon
Tel : +44 171 2241969 Fax : +44 171 2241916

22-30 January 2000, Dusseldorf
Boatshow "Boot 2000"
Organised by the Decibel High Performance
Tel : +33 494 974370 Fax : +33 494 974370

24 - 25 January 2000, London
Revenue Management Strategies For Airlines
Organised by the IIR Limited
Tel : +44 171 915 5055

26 January 2000, London
Practicalities of Accurate Demand Forecasting and Revenue Management
Organised by the IIR Limited (VERITEC SOLUTIONS)
Tel: +44 171 915 5055

12 February 2000, London
Annual Ball of Hellenic Captain's Club
Organised by the Hellenic Captain's Club
Tel : +44 171 4093131

23-25 February 2000, Panama
Fifth World Conference and Exposition
Organised by the World Trade Center Panama (Afiliada - Comité Marítimo Internacional,
Autoridad Marítima de Panama)
Tel: +507 265 7866/265 7867 Fax : +507 269 6126

26 February 2000, Panama
Second Panama Maritime Golf Cup Tournament
Organised by the World Trade Center Panama
Tel: +507 265 7866/265 7867 Fax : +507 269 6126

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

Επιθυρώ να γίνω συνδρομητής στο περιοδικό **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** για ένα χρόνο (11 τεύχη)

Εσωτερικό. ☐ Ιδιώτες: 17.000δρχ. ☐ Εταιρείες / Οργανισμοί: 20.000δρχ. ☐ Ναυτικοί / Φοιτητές: 15.000δρχ.

Εξωτερικό. ☐ Ευρώπη: US \$ 110 ☐ Λοιπά κράτη: US \$ 120

Στις παραπάνω τιμές περιλαμβάνεται Φ.Π.Α. και αεροπορική αποστολή.

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

☐ Ταχυδρομική επιταγή GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε

☐ Έμβασμα στο όνομα GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε,

Τράπεζα Εργασίας Α.Ε., Τσαμαδού 7 Πειραιάς (Α/Κ. Νο002/62047-00/40)

Στοιχεία συνδρομητή

ΟΝΟΜΑ/ΝΥΜΟ:

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: Δ.Ο.Υ: Α.Φ.Μ.:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: FAX:

Παρακαλώ στείλατε
GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΕΠΕ
Φίλωνος 46, Πειραιάς 185 35,
Τηλ: 4227111, 4226716-8 Fax: 4226719
e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Ημερομηνία / /

Υπογραφή

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

I wish to subscribe to **NAFTIKA CHRONIKA** for one year (11 issues)

Greece. ☐ Individuals: Drs.17.000 ☐ Companies:Drs.20.000 ☐ Seafarers/Students:Drs.15.000

☐ Europe: US \$ 110 ☐ All other countries: US \$ 120

All prices include airmail postage & VAT

METHOD OF PAYMENT

☐ Cheques payable to GRATIA PUBLICATIONS LTD

☐ Remittances to GRATIA PUBLICATIONS LTD, with ERGOBANK S.A.,

7 Tsamadou Str., Piraeus (A/C. No002/62047-00/40)

NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

COMPANY:

ADDRESS:

POST CODE:

TELEPHONE: FAX:

Please return this form to:
GRATIA PUBLICATIONS LTD
46, PHILONOS STR. PIRAEUS 185 35, GREECE
Tel: 4227111, 4226716-8 Fax: 4226719
e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Date / /

Signature



TURBOTECNICA

★ SERVICE ★ DYNAMIC BALANCE

★ SPARE PARTS ALL TYPES

★ TURBOCHARGERS

BIKH ΔΑΝΙΗΛ

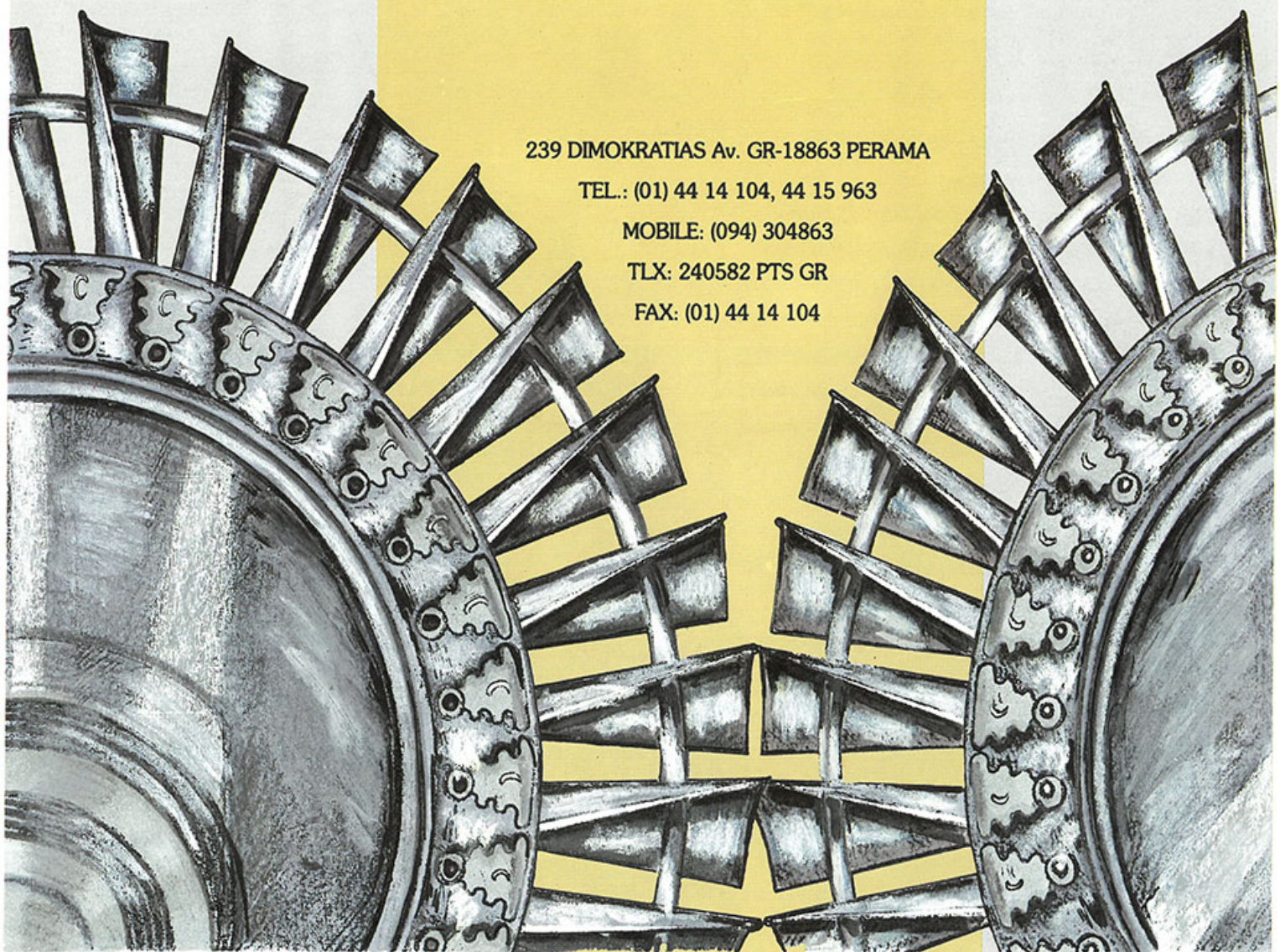
239 DIMOKRATIAS Av. GR-18863 PERAMA

TEL.: (01) 44 14 104, 44 15 963

MOBILE: (094) 304863

TLX: 240582 PTS GR

FAX: (01) 44 14 104



TOTAL TURBOCHARGER SERVICES

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΕΧΝΟ- ΓΝΩΣΙΑ!

Η **TURBOMED** επενδύει τα κέρδη της σε εγκαταστάσεις και διαδικασίες ποιότητας έχοντας τη δυνατότητα να προσφέρει προϊόντα και υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών.



Διαθέτει το διεθνές πιστοποιητικό διασφάλισης ποιότητας ISO 9002, ιδιόκτητες εγκαταστάσεις και υπεράσύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό.

Οι άνθρωποι της **TURBOMED** προσφέρουν **TOTAL TURBOCHARGER SERVICES** 365 μέρες και νύχτες σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, εξασφαλίζοντας μια πορεία δυναμικής ανάπτυξης και δημιουργίας.



I. & K. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
PRECISION ENGINEERING WORKS

TURBOMED

ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ 33 • 186 48 ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΤΗΛ.: +30-1-4616001 • FAX: +30-1-4616082 • ΚΙΝΗΤΟ: 0932 210060 - 0932 210059
e-mail: turbomed@otenet.gr

