

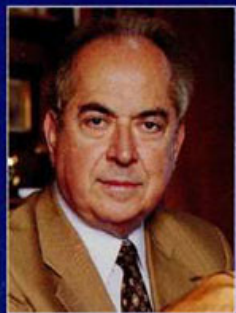


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 18 - ΙΟΥΛΙΟΣ 1999 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

Δ. ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ



«Η Ελλάδα
θα συμμετάσχει
στην ανοικοδόμηση
της Γουγκοσθαβίας»

**Το Λιμενικό Σώμα
θωρακίζεται**

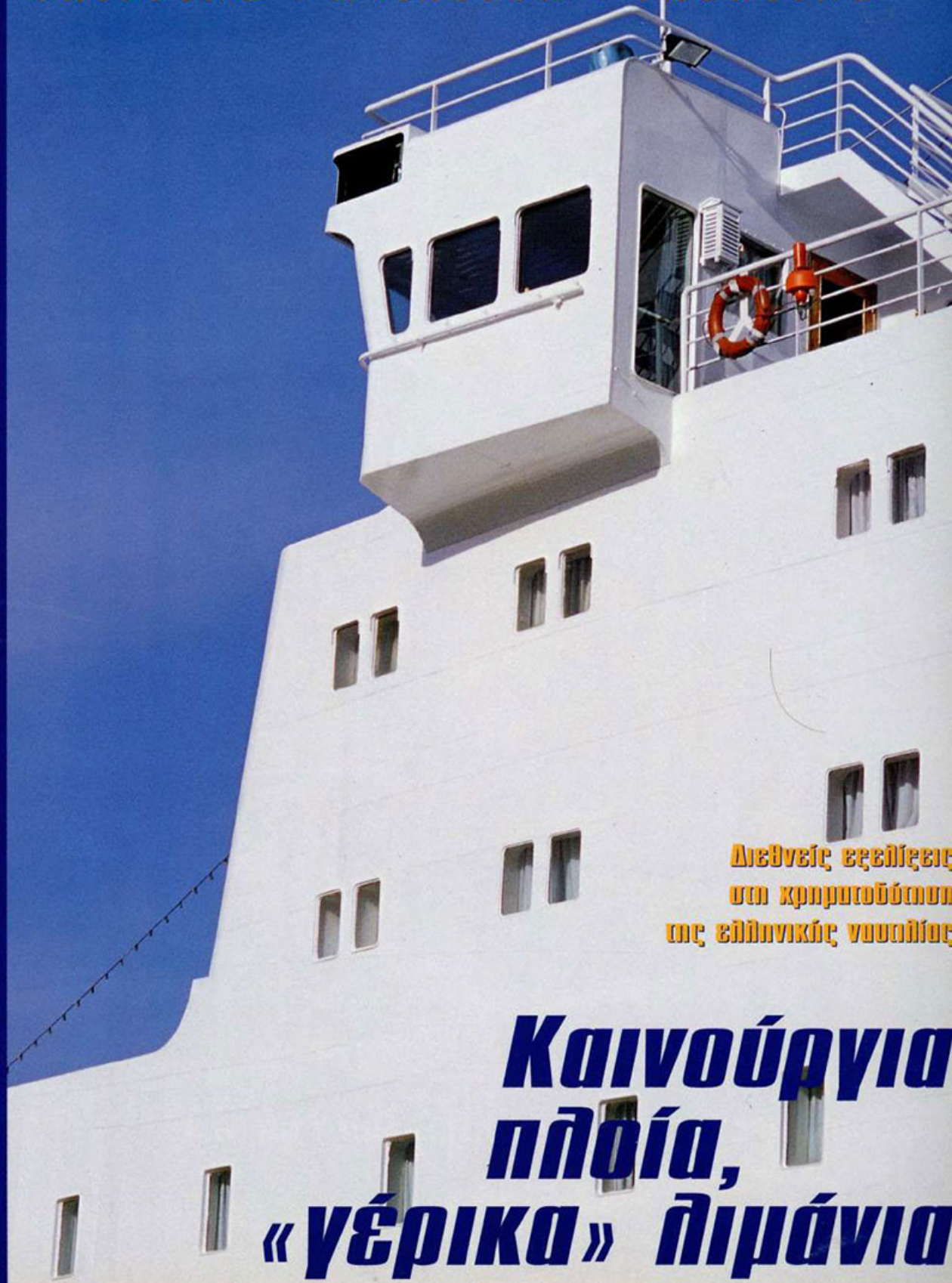
Η τουριστική πτώση
της Ελλάδας

Μ. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ



Η κυρία της
Ελλάδας

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT



Διεθνείς εξελίξεις
στη χρηματοδότηση
της ελληνικής ναυτιλίας

**Καινούργια
πληθία,
«γέρικα» λιμάνια**

SEAMARK

Seamark provides ALL (set) you
need to comply with OSHA Rules



SEAMARK



...Container Securing Systems is Our Expertise!

STATUS CENTER, AREOS 2A, 166 71 VOULIAGMENI, ATHENS - GREECE
TEL.: (+30-1) 9671000, FAX: (+30-1) 9671001, 8964196, TLX: 210539 MARK GR

ΝΕΟ ΚΥΜΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΕΠΕΝΔΥΟΥΜΕ 300 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΟΛΑΡΙΑ

Ο ευρωπαϊκός κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας βρίσκεται στη διαδικασία σημαντικών αλλαγών και η **STRINTZIS LINES** είναι σήμερα σε θέση να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες που προσφέρονται, συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής και διεθνούς επιβατηγού ακτοπλοΐας.

Το επενδυτικό πρόγραμμα της **STRINTZIS LINES**



προβλέπει την ενδυνάμωση του στόλου της στην Ελλάδα και το εξωτερικό με την επένδυση 300 εκατομμυρίων δολαρίων τα επόμενα τρία χρόνια. Το πρόγραμμα θα χρηματοδοτηθεί μερικώς μέσω της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου κατά 100 εκατομμύρια δολάρια περίπου, ποσό που θα καλυφθεί από Έλληνες και ξένους θεσμικούς επενδυτές.

Strintzis lines

Περιεχόμενα



6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

8. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

18. Η ΕΛΛΑΔΑ ΘΑ ΕΠΙΤΥΧΕΙ ΤΗΝ
ΕΠΙΣΤΟΙΣ ΟΡΟΙΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ
ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ
ΤΗΣ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑΣ

Συνέντευξη του υφυπουργού Εθνικής
Αμυνας Δημήτρη Αποστολάκη

22. ΕΝ ΟΛΙΓΟΙΣ... ΠΟΛΛΑ

Συνέντευξη του βουλευτή Λευκάδος
του ΠΑΣΟΚ, Βαγγέλη Βλασσόπουλου

ΚΟΙΝΩΦΕΛΗ

24. ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ:

Μια πολύτεκνη μητέρα, με πολύπλευ-
ρο κοινωνικό έργο

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

28. ΣΕ «ΓΕΡΙΚΑ» ΛΙΜΑΝΙΑ

ΥΠΕΡΣΥΓΧΡΟΝΑ ΠΛΟΙΑ

32. ΣΤΟ LIMIT UP Ο ΟΛΠ

36. «ΑΣΤΑΚΟΣ» ΠΛΕΟΝ

ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

40. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Του Ted Πετρόπουλου

42. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

44. ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ

46. ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΚΙΑΘΟΥ: Με άνεση
και ασφάλεια στις Σποράδες

48. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες»
της ναυτιλίας μας

50. Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΤΩΣΗ

ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
Του Ευάγγελου Σαμπράκου

52. ΟΙ ΑΝΕΜΙΣΤΗΡΕΣ

ΤΟΥ «ΝΑΞΟΣ» ΚΑΙ Ο ΑΓΙΟΣ
ΤΗΣ ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ
Του Απ. Δόμβρου

54. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ

Αναδρομή στις ρίζες της ναυτιλίας
μας, από τον Ξεν. Αντωνιάδη

56. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

ΚΑΙ Η ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ
ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ
Του Γ. Μπάνου

58. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

62. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

Του Τάκη Μακρή

64. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΓΙΟΤΙΝΓΚ

66. ΝΥΝ ΥΠΕΡ ΠΑΝΤΩΝ

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

68. ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΑ

ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
2ο μέρος

72. AIR NEWS

74. ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 18

Ιούλιος 1999

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 Πουλακίδας

Ειδικοί Συνεργάτες:

Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,

Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Διεύθυνση

Marketing & Διαφήμισης:

Νέλλη Κοθύμπάδη

Υπεύθυνος Διαφήμισης:

Μανώλης Κασσιμάτης

Art Director: Γιάννης Κουμαριανός

Οικονομική Διεύθυνση:

Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη

Υπεύθυνος συνδρομών:

Χρήστος Καπάντας

Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου

Παραγωγή διαχωρισμών:

Χρωμοανάλυση Ε.Π.Ε.

Κορυτσάς 28, Αγ. Δημήτριος,

17342 Αθήνα

Τηλ. 9953463-5, 9966762-3,

Fax: 9924115

Εκτύπωση:

ΠΛΑΙΣΙΟ

Π. ΚΟΚΑΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε

Κηφισός 25, Περιστερί

Τηλ. 5731461

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 περιοδι-
κού. Παρ' όλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για
να βεβαιωθεί ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό
πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι
υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έ-
χει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία
δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδη-
μοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια
των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

There's a sea change taking place in the international maritime industry.



Faced with greater, wider-ranging demands on your time and talents, you're demanding more from your source of world-wide shipping intelligence. Insisting that it delivers more depth, more insight, more professional relevance than ever before.

More than any other source, you can rely on Lloyd's List to give you what you need, six days a week. Because we've improved and expanded our coverage, to ensure that ours remains the leading global maritime paper and journal of record.

Here's what you can look forward to in the new Lloyd's List, starting on 10th May.

We've raised the standard because you've raised the stakes

NEW Global News Summary.

A front page, at-a-glance synopsis of the major industry news stories of the day, directing you to the relevant page.

- **NEW Business and Marine Insurance Page.**
- **NEW European Shipping and Transport Page.**
- **EXPANDED Coverage of the Shipping Markets.**
- **NEW Financial World Page & Expanded Stock Market Pricing.**
- **IMPROVED Shipping Movements and Casualty Section.**

NEW Coverage of Freight and Logistics.

Extended reporting to include 'Inventory in Motion', a full page appearing once a week, every week.

Plus...LLOYD'S LIST 7 DAYS.

Our new Saturday edition has to be seen to be appreciated. Packed with comment, opinion and analysis of the people, companies and events that make our industry tick, it's informative and entertaining all at the same time. There's simply no better way to catch up with the weeks events and anticipate those to come!

Request a **FREE TRIAL** to the new Lloyd's List today.

Just send an e-mail to:

sjones@llplimited.com

Or fax your name and the delivery address to:

++44 (0) 171 553 1105.

Please head up your request "New Lloyd's List"

Οι διαφορές απόψεων, μεταξύ εφοπλισμού και διοικητικού φορέα, ως προς την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας είναι γνωστές. Είναι δε κρίμα διότι, υπό αντίξοες θεσμικές συνθήκες -λόγω του ότι οι ξένοι αντίπαλοί μας προσαρμόζονται στις απαιτήσεις των καιρών ενώ η ελληνική σημαία χάνει την ελκυστικότητά της-, ο ελληνικός εμπορικός στόλος εξακολουθεί να αυξάνεται και να κατέχει την πρώτη θέση, και μάλιστα με τεράστια διαφορά, από πλευράς χωρητικότητας, μεταξύ των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Και για να είμαστε πιο συγκεκριμένοι, η υπό ελληνική σημαία δύναμη του εμπορικού στόλου μας αντιπροσωπεύει από πλευράς χωρητικότητας το 43,4% της συνολικής χωρητικότητας των χωρών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, ενώ η δεύτερη Γερμανία, μετά βίας αντιπροσωπεύει το 13,9%. Ακολουθούν η Ιταλία με 11,74%, η Ολλανδία με 7,33% και η άλλοτε κραταιά Βρετανία με 7,04%.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η δύναμη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου (στην οποία υπολογίζονται πλοία άνω των 100 κόντων) ανέρχεται σε 1.876 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 25.689.118 κόντων. Και όπως επισημαίνει στην ετήσια έκθεση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών ο πρόεδρος της κ. Πάννης Λύρας, παρά τις δυσμενείς συνέπειες από την ασιατική χρηματοπιστωτική κρίση και τα προβλήματα στον ελληνικό χώρο, ο ελληνόκτητος στόλος συνεχίζει την αναπτυξιακή πορεία του και διατηρεί πάντα το σημαντικό μερίδιό του, 15% της παγκόσμιας χωρητικότητας, με παράλληλη μείωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων υπό ελληνική σημαία. Πράγματι, την τελευταία διετία όσα πλοία υποστέλλουν την ελληνική σημαία έχουν ηλικία άνω των 25 ετών. Αντιθέτως, τα πλοία που εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο είναι μέσου όρου ηλικίας πέντε ετών.

Το τελευταίο πεντάμηνο έχει επιτευχθεί, πάντως, μια κάποια ισορροπία στο νηολόγιο, μεταξύ των εγγραφών και των διαγραφών πλοίων. Σαράντα πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία και πενήντα εγκατέλειψαν το ελληνικό νηολόγιο. Από πλευράς όμως χωρητικότητας παρατηρείται αύξηση.

Αυτή είναι η σημερινή κατάσταση όσον αφορά την κίνηση που παρατηρείται στην ελληνική σημαία. Ασφαλώς η πραγματικότητα θα ήταν καλύτερη, αν σε αυτό βοηθούσε ο διοικητικός φορέας της ναυτιλίας, κάτι που με κομψό τρόπο επισημαίνει και ο πρόεδρος της ΕΕΕ αναφερόμενος στα προβλήματα «στον ελληνικό χώρο». Το ποια είναι τα προβλήματα αυτά όλοι γνωρίζουν, αλλά όπως έχει κατηγορηματικώς δηλώσει ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κατ' επανάληψη, κανένα πρόσθετο μέτρο δεν πρόκειται να ληφθεί. Το ποιος θα ζημιωθεί τελικώς, επίσης όλοι το γνωρίζουν. Μπορεί να επέρχεται, σταδιακώς, ισορροπία στην κίνηση του νηολογίου, αλλά είναι εμφανέστατο ότι είναι ιδιαιτέρως εύθραυστη.

Εν πλώ

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Ναυτιλία και Χρηματιστήριο

Όπως είναι ήδη γνωστό, το θέμα της εισαγωγής στο ελληνικό Χρηματιστήριο Αξιών ναυτιλιακών εταιρειών, που εκμεταλλεύονται φορτηγά πλοία, έχει αποτελέσει αντικείμενο ευρύτατης συζήτησης, εξετάζεται δε από επιτροπή, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι των συναρμοδίων υπουργείων και των ενδιαφερομένων φορέων. Η επιτροπή συγκροτήθηκε με απόφαση της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, και έργο της είναι η υποβολή προτάσεων και η επεξεργασία ειδικών θεμάτων, καθώς και η σύνταξη πορίσματος σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις εισαγωγής μετοχών ναυτιλιακών εταιρειών φορτηγών πλοίων στη Σοφοκλήους. Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν σε προηγούμενο τεύχος τους αναπτύξει από τις στήλες αυτές τις απόψεις τους για το μείζον αυτό θέμα. Θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι δεν είναι η πρώτη φορά που εξετάζεται. Προ είκοσι πέντε, περίπου, ετών είχε τεθεί το ζήτημα της εισαγωγής ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο και οι τότε παράγοντες της Σοφοκλήους είχαν διατυπώσει πολύ ενδιαφέρουσες απόψεις, τις οποίες κρίνουμε σκόπιμο να εκθέσουμε, διότι διατηρούν την επικαιρότητά τους.

Κατά τον τότε πρόεδρο του Χρηματιστηρίου Δ. Κοκορίνο, «ένα μεγάλο μέρος του ελληνικού αποταμιευτικού κοινού θα επιθυμούσε να μετέσχε σε επιτυχείς ναυτιλιακές εταιρείες, αυτό όμως εξαρτάται από τους Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι δρουν σε προσωπικές ή το πολύ σε στενούς οικογενειακού κύκλου επιχειρήσεις». Κατά τον τότε πρόεδρο του ΧΑΑ, «το Χρηματιστήριο θα μπορούσε να ενδιαφερθεί κυρίως για ναυτιλιακές ανώνυμες εταιρείες επιβατηγών πλοίων (α.σ.: κάτι που βεβαίως έγινε), οι οποίες έχουν προγραμματισμένη δραστηριότητα, υποκείμενες σε κρατική παρακολούθηση, και να βοηθήσει αυτές να εξελιχθούν προκειμένου να μπορέσουν να παρακολουθήσουν τον εξελισσόμενο γοργά τουρισμό στην Ελλάδα, το εμπόριο και τις μεγάλες συγκοινωνιακές ανάγκες».

Ο Μ. Καλκάνης υπενθύμιζε ότι στο απώτερο παρελθόν οι τότε υπό διαπραγμάτευση στο

Χρηματιστήριο μετοχές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του Κάπρη, της Εθνικής Ακτοπλοΐας, του Παληού, του Μιχαήλ, διεδραμάτισαν σπουδαίο ρόλο στο Χρηματιστήριο. Κατά τον Μ. Καλκάνη, η εισαγωγή και διαπραγμάτευση των τίτλων των ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο θα έχει ευμενική αντίκτυπο στη χρηματοοικονομία. Θα ωφεληθεί, κατά πρώτο λόγο, την εθνική οικονομία. Θα καταστήσει δυνατή την προσέλκυση κεφαλαίων προς επέκταση του κύκλου εργασιών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και, εν κατακλείδι, θα εκθαιώσει τη ναυτιλιακή επιχείρηση, δοθέντος ότι η μέχρι σήμερα διάθεση κεφαλαίων προς αγοράν επί μέρους ποσοστών επί σκαφών εθεωρείτο και θεωρείται ως υπόθεση οικογενειακή του εφοπλιστικού κόσμου. Έτσι, διά των ανωτέρω προϋποθέσεων και της δημοσιότητας των

συναλλαγών, η ναυτιλιακή επιχείρηση θα γίνει συμπαθής και προσίτη στο ευρύ ελληνικό κοινό.

Ο γνωστός χρηματιστής Ν. Δεβλήτογλου είχε αναπτύξει τις ακόλουθες απόψεις στο θέμα της εισαγωγής ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο Χρηματιστήριο: Πρώτον, είναι δυνατή η πραγματοποίηση της ιδέας περί εκθαιώσεως της ναυτιλιακής επιχείρησης, υπό την βασική προϋπόθεση της διαθέσεως μεγάλου αριθμού μετοχών, ώστε να προκληθεί το ενδιαφέρον του Έλληνα επενδυτού προς μία δραστηριότητα που έχει μακρά παράδοση στον τόπο μας. Δεύτερον, η εισαγωγή των μετοχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο ΧΑΑ θα ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθεί βάσει της διαδικασίας με την οποία εισάγονται οι μετοχές των Ανωνύμων Εταιρειών. Τρίτον, τα οφέλη που θα προκύψουν από τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας από την εγχώρια κεφαλαιαγορά είναι προφανή, και για την οικονομία του τόπου και για τη ναυτιλία. Ιδίως η τελευταία, θα μπορεί να αντλεί κεφάλαια υπό τους καλύτερους δυνατούς όρους. Τέταρτον, η πρόβλεψη για μεγάλο ραϊκό επενδυτικό ενδιαφέρον σε επιχειρήσεις της ναυτιλίας είναι θετική, εκτός των άλλων, και εκ του λόγου ότι το ελληνικό κοινό άρχισε να επενδύει κατά τρόπο αποφασιστικό τις οικονομίες του σε χρηματιστηριακές αξίες (α.σ.: κάτι, βεβαίως, που σήμερα γίνεται σε πολύ μεγάλη έκταση, αφού η Σοφοκλήους, μετά τη μεγάλη μείωση των τραπεζικών επιτοκίων, προβάλλει ως η πλέον κερδοφόρος εναλλακτική επενδυτική λύση). Η ναυτιλιακή επιχείρηση, κατά τον Ν. Δεβλήτογλου, έχουσα υπέρ αυτής την μακρά παράδοση και τη δυναμική επιφάνεια, είναι ευνόμοτο ότι δεν θα δυσκολευθεί να προσελκύσει το ενδιαφέρον της ευρύτερης ραϊκής επενδύσεως.

Απόψεις πολύ ενδιαφέρουσες, πάντο επίκαιρες και, κυρίως, επιβεβαιωτικές του αμοιβαίου οφέλους, και των επενδυτών, αλλά και της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Και στη Λατινική Αμερική

Στο πλαίσιο της γενικότερης κινητοποίησης, παγκοσμίως, για μεγαλύτερη ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα, τοποθετούνται και οι αυστηρότεροι έλεγχοι που καθιερώνονται στη Νότιο Αμερική. Έτσι το πλοίο που προσεγγίζει σε λιμένες της Λατινικής Αμερικής θα αντιμετωπίζουν στο εξής αυστηρότερους ελέγχους, μετά από σχετική συμφωνία που υπογράφηκε και που αναφέρεται ως Vina del Mar Agreement και που θεωρείται, για τις χώρες της Λατινικής Αμερικής, η αντίστοιχη προς τα Memorandums of Understanding του Παρισιού και του Τόκιο. Η συμφωνία καλύπτει όλες τις χώρες της Νοτίου Αμερικής, πλέον του Παναμά, του Μεξικού και της Κούβας. Αρχικώς υπολογίζεται ότι θα επιθεωρηθεί το 15% όλων των πλοίων που προσεγγίζουν στην περιοχή, τα δε συμβαλλόμενα μέρη συμφώνησαν να μην επιτρέπουν την προσέγγιση των πλοίων που εγγράφονται στον «μαυροπίνακα» σε άλλους λιμένες της περιοχής κατά την αναχώρησή τους από το λιμάνι όπου υπέστησαν τη σχετική επιθεώρηση.

Η εθνική ναυτιλιακή πορεία

Σήμερα, που η μεν ελληνική σημαία, για λόγους που όλοι γνωρίζουν αποδυναμώνεται, αλλά ο ελληνικός εμπορικός στόλος εξακολουθεί να κυριαρχεί, ίσως είναι σκόπιμο να αναλογισθούμε, υπό το πρίσμα μιας αυτοκριτικής, πόσο έχουμε προχωρήσει ως ναυτιλία. Κατ' αρχάς, αν υπολογίσουμε ότι ως χώρα αντιπροσωπεύουμε λιγότερο από το ένα χιλιοστό του πληθυσμού της Γης, ενώ η οικονομική δραστηριότητά μας μετά βίας εγγίζει τα δύο χιλιοστά της παγκόσμιας, είναι ασφαλώς εντυπωσιακό το γεγονός ότι η συμμετοχή της Ελλάδας με τη ναυτιλία της στις από θαλάσσης μεταφορές αντι-

προσωπεύει ποσοστό της τάξεως του 20%. Με άλλα λόγια, η ναυτιλιακή δραστηριότητά μας είναι η μόνη αξιόλογη και αξιοσημείωτη διεθνώς. Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα -κάνοντας αξιολόγηση της προσφοράς της ελληνικής ναυτιλίας- ότι το να σταθμίζουμε το ειδικό βάρος της ελληνικής ναυτιλίας μόνο από τη συναλλαγομοτογόνο εισφορά της και από το τι αφήνει στα Δημόσια Ταμεία είναι βεβαίως μία ορθή και παραδεκτή μέθοδος, αλλά υπό πρίσμα ιδιαιτέρως στενής αντιλήψεως. Αντιθέτως, το να σταθμίσουμε το ειδικό βάρος της ελληνικής ναυτιλίας στο πλαίσιο της διεθνούς δραστηριότητάς της είναι ο πιο ασφαλής τρόπος για να εκτιμήσουμε όλη τη διάστασή της. Διότι η βιο-

μηχανική παραγωγή μας σήμερα, έστω και υπό το καθεστώς της προόδου αποβιομηχανίας των τελευταίων ετών, ή ο επιδοτούμενος τουρισμός μας ασφαλώς και προάγουν την οικονομία του τόπου και αυξάνουν το κατά κεφαλήν εισόδημα. Ποτέ όμως δεν πρόκειται να διευρύνουν το διεθνές ρόλο της μικρής και φτωχής Ελλάδας, στο μέτρο που το έχει επιτύχει η ελληνική ναυτιλία. Η οποία προσθέτει και πλούτο στον τόπο, αλλά και γόντρο. Άραγε όλα αυτά τα έχει αντιληφθεί ο διοικητικός φορέας της, ώστε να σκέπτεται και αναλόγως κάθε φορά που θέλει να αντιμετωπίσει τα αναπόφευκτα προβλήματά της;

Για μεγαλύτερη ασφάλεια στη ναυτιλία

Όπως αναμενόταν, η συνάντηση της Στοκχόλμης, της Επιτροπής Port State Control, που προβλέπει το ΜΟΙ των Παρισίων, αποφάσισε ακόμη μεγαλύτερη διαφάνεια στο θέμα της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων, στο πλαίσιο της προώθησης μιας Ποιοτικής Ναυτιλίας, παγκοσμίως. Έτσι, κάθε μήνα θα δημοσιεύεται λίστα των εταιρειών που είναι υπεύθυνες για τη διαχείριση πλοίων, τα οποία έχουν κρατηθεί περισσότερα από μία φορές, διότι δεν έχουν συμμορφωθεί προς κανόνες ασφαλείας, ή διαχειρίζονται περισσότερα από ένα πλοία που έχουν κρατηθεί από τις λιμενικές αρχές για ελλείψεις ασφαλείας, στο διάστημα του τελευταίου δωδεκαμήνου.

Σε μία ακόμη πρωτοβουλία της, για την αξιολόγηση των επιδόσεων των Νηογυμνώνων, η Επιτροπή Κρατικού Ελέγχου στα Λιμάνια πρόκειται να αρχίσει να δημοσιεύει στοιχεία που αφορούν την ευθύνη τους σε περίπτωση που κρατείται ένα πλοίο το οποίο έχει περάσει από

τον έλεγχο τους. Η αξιολόγηση των Νηογυμνώνων θα βασίζεται σε κριτήρια που υιοθέτησε τον περασμένο χρόνο η Επιτροπή Κρατικού Ελέγχου στα Λιμάνια (PSCC).

Μελλοντικώς, εξάλλου, η συμμόρφωση των κρατών, τη σημαία των οποίων φέρουν τα πλοία, θα αξιολογείται βάσει μιας νέας αρχής. Σύμφωνα με αυτή, θα αξιολογούνται 30 επιθεωρήσεις που έγιναν σε πλοία, σε διάστημα τριών ετών, έναντι 60, όπως ισχύει σήμερα. Με τη νέα αυτή προσέγγιση θα είναι δυνατόν να συμπεριληφθούν στις αξιολογήσεις και σημαίες κρατών, των οποίων ο αριθμός των επιθεωρήσεων ήταν ελαφρώς μικρότερος των απαιτούμενων από τα σημερινά κριτήρια.

Στη συνάντηση της Στοκχόλμης υιοθετήθηκαν και ορισμένες Οδηγίες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τις προβλέψεις της STCW 95, κυρίως όσον αφορά τα πιστοποιητικά των προσόντων και της εκπαίδευσης αξιωματικών και πληρωμάτων που υπηρετούν σε κάθε τύπο πλοίου. Η ισχύς των Οδηγιών αυτών είναι άμεση.

Και πάλι περί ναυτικής εκπαίδευσης

Η ναυτική εκπαίδευση παραδοσιακά εξασφάλιζε στη ναυτιλία τη μεγαλύτερη δυνατή ποσοτική και ποιοτική επάρκεια στελεχών. Διότι υπήρχαν νέοι που προσανατολιζόνταν στη ναυτική σταδιοδρομία και έφθαναν μέχρι των πυλών των ιδιωτικών, στην αρχή, και των δημοσίων, στη συνέχεια, σχολών. Από τη στιγμή όμως που τα ευρύτερα στρώματα του πληθυσμού της νησιωτικής και ηπειρωτικής Ελλάδας άρχισαν να απωθούν τη ναυτιλία ως ευκαιρία βιοπορισμού και επαγγελματικής εξέλιξης, τότε και η ναυτική εκπαίδευση άρχισε να εμφανίζει τα πρώτα προβλήματά της. Η εξέλιξη αυτή ήταν φυσιολογική, αφού για να υπάρχει ναυτική εκπαίδευση δεν είναι αναγκαία μόνο τα κτίρια, οι καθηγητές και τα όργανα διδασκαλίας, αλλά, πρωτίστως, χρειάζονται... μαθητές.

Ο μηχανισμός παραγωγής στελεχών της ραγδαίως αναπτυσσόμενης τα τελευταία χρόνια ναυτιλίας μας είναι φυσικό να χάνει, εξαιτίας των εξελίξεων που προσαναφέρθηκαν, ένα μέρος από την αρχική σημασία του. Αποτέλεσμα είναι ο εκπαιδευτικός μηχανισμός της ναυτιλίας να διέρχεται κρίση, με βάση την πολύ απλή συλλογιστική: Αφού οι νέοι δεν επιθυμούν πλέον τη ναυτική σταδιοδρομία, πού θα βρεθούν μαθητές για τις ναυτικές σχολές;

Νέα ευρωπαϊκή Ομοσπονδία

Μία νέα ευρωπαϊκή Ομοσπονδία ιδρύθηκε, με την επωνυμία Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF). Η ίδρυσή της θεωρείται η απάντηση των Ευρωπαϊκών Συνδικάτων Μεταφορών στην ανάγκη αναβάθμισης του συνδικαλισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε οι εργαζόμενοι στις μεταφορές να ανταποκριθούν καλύτερα στις νέες συνθήκες που επιβάλλουν οι τεχνολογικές εξελίξεις. Στόχος είναι η ETF, που συνενώνει τους εργαζομένους σε όλα τα μέσα μεταφορών, σε

ολόκληρη την Ευρώπη, να αποτελέσει εργαλείο συνδικαλιστικής και πολιτικής παρέμβασης προς τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμβάλλοντας συγχρόνως στην επίτευξη της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Σημειώνεται ότι στο ιδρυτικό συνέδριο υπεβλήθη έγγραφο της Γραμματείας με τίτλο «Ευρωπαϊκές Μεταφορές και Κοινωνική Πολιτική», το οποίο αναφέρεται σε θέματα διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στο ρόλο των συνδικάτων στη σχετική διαδικασία, στους προβληματισμούς γύρω από το μέλλον της Κοινής Πολιτικής των Μεταφορών, στον κοινωνικό διά-

λογο και στη φιλελευθεροποίηση της εσωτερικής αγοράς, στην κατάργηση των πωλήσεων αφορολογητών ειδών κ.ά.

Τέλος, το συνέδριο υιοθέτησε έξι ψηφίσματα σχετικά με τις ώρες εργασίας στις οδικές μεταφορές, τη Συμφωνία Ε.Ε. και Μαρόκου για την Αλιεία, την αντισυνδικαλιστική πολιτική του Ρουμάνου υπουργού Μεταφορών, την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στις οδικοδρομικές μεταφορές και, τέλος, τις παρεμβάσεις της ρωσικής κυβέρνησης στα εσωτερικά της Ναυτεργατικές Ένωσης της χώρας αυτής. ➡

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ

Η δυναστεία Νιάρχου έχασε ένα ακόμη μέλος της

Στα οκτώ του χρόνια ορφάνεψε, όταν η μητέρα του, η Ευγενία Λιβανού, άφησε την τελευταία της πνοή σε νεαρή ηλικία, ενώ ο ίδιος στη συνέχεια θα μεγάλωνε ως θεατής ενός δράματος, το οποίο αργότερα -όπως φάνηκε- θα του στοίχιζε την ίδια τη ζωή του.

Ο Κωνσταντίνος Νιάρχος, το στερνοπαίδι του Έλληνα μεγιστάνα από τον Πειραιά, του Σταύρου Νιάρχου, προδομένος από την καρδιά του «δραπέτευσε» στα 37 του αθρόρυβα. Η είδηση του θανάτου ενός ανθρώπου που, όπως ήθελε όσοι τον είχαν γνωρίσει, ήταν «ένα μικρό παιδί», ξάφνιασε την εφοπλιστική οικογένεια.

Ο «μικρός» Κωνσταντίνος -«καρδιά μικρού παιδιού» είχε σύμφωνα με τους φίλους του- βρέθηκε την 1η Ιουνίου νεκρός στο σπίτι του, στο Λονδίνο. Λένε ότι μόλις είχε γυρίσει από ταξίδι σε γνωστό κέντρο υγιεινής στην Αριζόνα και, σύμφωνα πάντα με τις πληροφορίες, σχεδίαζε να φύγει για τα Ιμαλάια. Κανείς δεν είπε όμως ότι ο «Γκας» δεν είχε γυρίσει ποτέ από τη Σπετσοπούλη και ότι από χρόνια σχεδίαζε να πατήσει κορυφές υψηλότερες από αυτές των Ιμαλαίων. Ο Κωνσταντίνος Νιάρχος, βαφτισιμικός τού τέως βασιλιά Κωνσταντίνου, από νωρίς είχε δείξει ότι δεν ήθελε να λειτουργήσει εντός του «παισίου», κι αυτό έγινε εμφανές όταν ήρθε η πρώτη αποβολή από το γυμνάσιο. Αργότερα, η κατοχή ναρκωτικών ήταν η αιτία που αποβλήθηκε από το κολλέγιο Harrow. Στη συνέχεια, οι ηθικές εφημερίδες της Αγγλίας ασχολήθηκαν εκτενώς μαζί του και συχνά αφιέρωναν πρωτοσέλιδά τους. Ίσως γιατί το στυλ του νεαρού Νιάρχου δεν ταίριαζε στο βικτωριανό περιβάλλον του θολού Λονδίνου. Ίσως πάλι γιατί αυτός ο «άτακτος» Έλληνας δεν ήταν αυτό που όλοι περίμεναν, με σημείο αναφοράς την κοινωνική τάξη του. Σε αυτό το σημείο οι φίλοι παίρνουν πάλι το λόγο, για να επισημάνουν ότι «Ο Γκας ήταν ένα απλό παιδί, που προτιμούσε να αναρριχάται στα βουνά παρά στα κορμιά των συναθρώπων του».

Πριν από περίπου 12 χρόνια, σύμφωνα με τα δημοσιεύματα των εφημερίδων, ο Κωνσταντίνος Νιάρχος εντάσσεται σε πρόγραμμα απεξάρτησης από τα ναρκωτικά και το αλκοόλ, στις ΗΠΑ. Παίρνει αυτή την απόφαση αφού κατά τα

προηγούμενα χρόνια η προσωπική του ζωή έχει οδηγηθεί σε αδιέξοδο, και ο ρόλος του στις οικογενειακές επιχειρήσεις είναι πάντα περιορισμένος.

Τελικά, αυτή τη μεγάλη προσωπική μάχη την κερδίζει. Τα τελευταία χρόνια, ο Κωνσταντίνος Νιάρχος είχε ξαναγεννηθεί. Είχε ανακαλύψει ένα νέο τρόπο ζωής, την ορειβασία, ενώ τόσο η συμπεριφορά του όσο και οι συνήθειές του παρέμειναν σε έναν ήλιο άνθρωπο. Τα ναρκωτικά και το αλκοόλ όχι μόνο είχαν βγει από τη ζωή του, αλλά τον απωθούν. Ήταν πλέον ένας φανταστικός οπαδός της υγιεινής ζωής, που επιχειρούσε βιαστικά -ή και κάτι ήθελε να προλάβει- να καλύψει τα «χαμένα» χρόνια.

Πριν από έναν περίπου χρόνο, η εμφάνισή του στα βρετανικά μέσα ενημέρωσης, αυτή τη φορά όχι για ναρκωτικά, αλλά για το πολύκροτο διαζυγίο του με την Ιταλίδα πριγκίπισσα Αλεξάνδρα Μποργκέζε, έδινε τροφή στα «ηθωνικά» της είδησης. Και η είδηση δεν ήταν φυσικά η διάλυση ενός γάμου, που ήδη λωστε διήρκεσε μόλις επτά μήνες, αλλά τα 75 εκατομμύρια στερλίνες που κέρδισε η Αλεξάνδρα και διέθεσε σε φιλανθρωπικά ιδρύματα.

Ο Κωνσταντίνος Νιάρχος το τελευταίο διάστημα συζούσε με τη Βραζιλιάνη ηθοποιό Σίβια Μαρτίνς. Ο «μικρός» Νιάρχος, ως σημειωθεί, είχε το μικρότερο μερίδιο στη «ναυαρχίδα» του Ομίλου, την Willow Trust Company, με έδρα τη Λιβερία. Είχε μόλις το 2% των μετοχών της, ενώ το υπόλοιπο ανήκει κατά 35% στον Σπύρο Νιάρχο και κατά 30% στον ήλιο αδελφό του, τον Φίλιππο. Η αδελφή του Μαρία κατέχει, επίσης, 2%, ενώ 20% της εταιρείας κατέχει το κοινωφελές Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, και το υπόλοιπο ποσοστό οι Ανδρέας και Κωνσταντίνος Δρακόπουλος.

«Ανακοπή καρδιάς» η διάγνωση για το θάνατο ενός νέου ανθρώπου. Ο Κωνσταντίνος Νιάρχος δεν πρόλαβε να κατακτήσει τα Ιμαλάια. Πρόλαβε όμως να κατακτήσει τις καρδιές όλων όσοι τον γνώρισαν, τον αγάπησαν ή τον μίσησαν. Τώρα, από την κορυφή που δεν πίστευε ότι θα πατήσει τόσο νέος, τους κοιτάζει όλους με εκείνο το αδιόρατο χαμόγελο, που οι φίλοι του ήξεραν ότι στόλιζε καθημερινά τη χείλη του.



Εκδήλωση «Πειραιάς '99»

Σε κομβικό σημείο επαφής ναυτιλιακών παραγόντων από όλο τον κόσμο έχει εξελιχθεί η διεθνής συνάντηση «Pireas», που διοργανώνει από το 1995 και κάθε δύο χρόνια το «Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων».

Η διεθνής συνάντηση, έπειτα από τέσσερα χρόνια συνεχούς παρουσίας, συνδυάζει όλα εκείνα τα στοιχεία που την καθιστούν θεσμό, ενώ φέτος οι αφίσες ναυτιλιακών παραγόντων αναμένεται να ξεπεράσουν κάθε προηγούμενο.

Ο πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων Νίκος Πενθερουδάκης, αναφερόμενος στο θεσμό των συναντήσεων «Pireas», εξέφρασε την αισιοδοξία του για το μέλλον και ταυτόχρονα την ικανοποίησή του για την ανταπόκριση που έχουν επιδείξει Έλληνες και ξένοι ναυτιλιακοί παράγοντες.

Ανοικτή επιστολή

Οι διοικήσεις της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ) και της Πανελληνίας Ένωσης Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Ε.Ν. «Ο Στέφενσων» επέδωσαν ανοικτή επιστολή προς τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τον πρωθυπουργό, τον πρόεδρο της Βουλής, τα πολιτικά κόμματα, τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, τη Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας, το Εργατικό Κέντρο Πειραιά, την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, τα Ναυτεργατικά Σωματεία, η οποία μεταξύ άλλων αναφέρει:

«Τα σωματεία ΠΕΜΕΝ-ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ, από πολύ καιρό πριν, έχουν καταγγείλει και αντιπαλέψει την κατάργηση του cabotage της ακτοπλοΐας, του δικαιώματος δηλαδή εκμετάλλευσης του στρατηγικής σημασίας αυτού χώρου από πλοία με ελληνική σημαία και ελληνικά πληρώματα. Η κατάργηση του cabotage, η απελευθέρωση των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών-μεταφορών, που δρομοιογήθηκε με τον κανονισμό 3577/92 της ΕΟΚ, υπηρετεί τα σχέδια των πολυεθνικών για την άλωση του νευραλγικού αυτού χώρου και κινείται στο πλαίσιο της διχοτόμησης του Αιγαίου, που επιβάλλουν με τη σύμφωνη γνώμη της κυβέρνησης οι αμερικανονατοϊκοί ιμπεριαλιστές και οι στρατοκράτες της Άγκυρας.

Η κατάργηση του cabotage χτυπάει την εθνική κυριαρχία, την ανεξαρτησία και την οικονομία της χώρας μας. Χτυπάει το δικαίωμα δουλειάς χιλιάδων ναυτεργατών.

Τα σωματεία ΠΕΜΕΝ-ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ καλούν τη διοίκηση της ΠΝΟ να συγκαλέσει αμέσως την Εκτελεστική Επιτροπή της Ομοσπονδίας, με στόχο την οργάνωση της πάλης, τη διατήρηση του cabotage και την απομάκρυνση των πλοίων που το παραβιάζουν.

Τα σωματεία μας υπερασπίζονται την αρχή:

Ελληνική σημαία - Ελληνικά πληρώματα - Ασφάλιση στο ΝΑΤ -

Εφαρμογή των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας.

Απαιτούμε την άμεση ανάκληση του κοινοτικού κανονισμού 3577/92 και τη λήψη μέτρων για την παραπέρα θωράκιση του cabotage».

Τα συχαρητήριά του εξέφρασε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης α) προς τη διαχειρίστρια εταιρεία του Φ/Γ πλοίου «Μαρινίκη» και β) προς τη διαχειρίστρια εταιρεία «Tomazos Shipping Co LTD» για την απόφασή τους να υψώσουν την ελληνική σημαία.



Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

Εξέδωσε ανακοίνωση σχετικά με την υπόθεση θαλασπορείου ναρκωτικών, με την οποία «καταδικάζει κάθε εγκληματική ενέργεια τέτοιας μορφής, από οπουδήποτε κι αν προέρχεται, και θεωρεί επιβεβλημένη την αυστηρή τιμωρία παντός ενόχου. Οι συλληφθέντες, ως ενεχόμενοι

στη συγκεκριμένη υπόθεση θαλασπορείου ναρκωτικών, που απασχολεί σήμερα τις δικαστικές αρχές της χώρας και την κοινή γνώμη, και οι οποίοι επικαλούνται πλοιοκτητική ιδιότητα, ουδέποτε υπήρξαν μέλη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, που ως γνωστόν εκπροσωπεί επισήμως τον ελληνικό εφοπλισμό».

Αρχαιρεσίες

Στις αρχαιρεσίες που έγιναν πρόσφατα στη Λέσχη Πλοιοάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, εξελέγησαν οι κάτωθι:

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ:

Πρόεδρος, Πανός Γεράσιμος
Αντιπρόεδρος, Μονογιούδης Παντελής
Γεν. γραμματέας, Γερασίμου Χρήστος
Ταμίας, Γαβριήλ Νικόλαος
Βοηθ. γεν. γραμματέας & υπεύθυνος Δημ. Σχέσεων, Δεωνάς Γεώργιος

ΜΕΛΗ:

Υπεύθυνος Λέσχης, Ντάνος Δημήτριος
Βοηθός Εκδόσεων & Διαφημίσεων «Εξάντα», Χρήστου Χρήστος
Βοηθός Εκδόσεων & Διαφημίσεων «Εξάντα», Μπαρόλας Νικόλαος
Βοηθός Λέσχης, Παπαμιχάλης Νικόλαος

ΑΝΑΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΜΕΛΗ:

Βοηθός Μάρκος
Λοζανδρέας Κωνσταντίνος
Τσάμης Μαρίνος

ΕΞΕΛΕΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

Παπαδόπουλος Άγγελος
Βαρχαλαμάς Δημήτριος

ΑΝΑΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΜΕΛΗ ΕΞ. ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ:

Θεοδώρου Νικόλαος
Τσαουσάκης Γεώργιος.

Ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχος Θεόδ. Παπακωνσταντίνου, εξέφρασε τα θερμά συχαρητήριά του προς τους αξιωματικούς και το πλήρωμα του Φ/Γ πλοίου «Ice King» Ν.Π. 109549, για την αποτελεσματική συμβολή τους στη διάσωση δύο Ισπανών, οι οποίοι επέβαιναν σε ταχύπλοο σκάφος και είχαν ανάγκη βοήθειας στη θαλάσσια περιοχή ανατολικά του Γιβραλτάρ την 25-5-99.



ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Γ. ΡΟΥΣΟΣ

Έφυγε στις 11 Ιουνίου ο εκλεκτός Πειραιώτης.

Ο Μανώλης Ρούσος υπήρξε ένας από τους εντιμότερους εφοπλιστές της χώρας μας, με ήλιο-συμβόλαιο, που... τρόμαζε όλους όσοι συναλλοσσόνταν μαζί του, λόγω της ακεραιότητάς του. Ευεργέτης Πειραιώτης, χαμηλών τόνων. Τον διέκρινε ασύγκριτη μαχητικότητα για κάθε πρόβλημα που παρουσιαζόταν στην εκμετάλλευση των πλοίων και ήταν πάντα νικητής. Έχασε τη μάχη με τη ζωή πολύ άκαιρα, τη στιγμή που οραματιζόταν άνοιγμα στο ναυτιλιακό χώρο, στιγμή που θεωρούσε κατάληξη για αυτή την προσπάθεια.

Εμείς οι φίλοι του, δεν θα τον ξεχάσουμε ποτέ. Ας είναι ελαφρύ το χώμα της

Αττικής Γης που τον δέχθηκε.

Ντίνος Τσαμόπουλος

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εύχονται συλλυπητήρια στην οικογένεια του αποθανόντος.

παρاناυτιλιακό

επιμέλεια: Λίζα Μαρέλου



Ρυθμίσεις χρεών

Η Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος, για την αντιμετώπιση του προβλήματος της υπερχρέωσης των αγροτών, προέβη τα τελευταία χρόνια σε επανειλημμένες ρυθμίσεις αγροτικών χρεών. Πρόσφατα, για την ολοκληρωτική αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, η τράπεζα αποφάσισε:

- Να ρυθμίσει όλα τα ημερησίως δάνεια, ήλξης μέχρι 31-12-96, με παράλληλη διαγραφή του 50% των συμβατικών και όλων των τόκων ποινής.
- Να μειώσει τα επιτόκια όλων των μεσοπρόθεσμων δανείων, ρυθμισθέντων ή κανονικών, από 16% σε 12%, ώστε να δημιουργηθούν συνθήκες ευκολότερης εξυπηρέτησης των δανείων αυτών.

Το συνάλλαγμα από τη ναυτιλία

Δόθηκαν από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στη δημοσιότητα τα στοιχεία δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιρειών του Ν. 89/67 για τα έτη 1997 και 1998. Ειδικότερα, από τα στοιχεία δραστηριότητας που κατέθεσαν 1.139 ναυτιλιακές εταιρείες από τις 1.177 που είχαν υποχρέωση προκύπτει ότι το 1998:

α. Εισήγαγον και δραχμοποίησαν συνάλλαγμα 1.381.388.226 δολ. ΗΠΑ αντί 1.343.599.846 που είχαν εισαγάγει και δραχμοποιήσει το έτος 1997 οι τότε 1.125 ναυτιλιακές εταιρείες, δηλαδή παρουσίασαν αύξηση περίπου 2,9% στο σύνολο του εισαχθέντος συναλλάγματος.

β. Για τα έξοδα λειτουργίας των γραφείων τους, το 1998, οι ναυτιλιακές εταιρείες δαπάνησαν 353.231.808 δολ. ΗΠΑ αντί 358.791.686 δολ. ΗΠΑ που είχαν δαπανήσει το 1997, δηλαδή παρουσίασαν μείωση 1,5%.

γ. Για την κάλυψη άλλων υποχρεώσεων (φόροι, μισθοί πληρωμάτων, συντήρηση πλοίων κ.λπ.) δαπανήθηκαν 1.006.097.759 δολ. ΗΠΑ αντί 943.249.022 δολ. ΗΠΑ που δαπανήθηκαν το έτος 1997, δηλαδή αύξηση 6,6%.

δ. Το προσωπικό που απασχολήθηκε το έτος 1998 στις παραπάνω εταιρείες ανέρχεται σε 10.533 άτομα, εκ των οποίων 8.884 Έλληνες και 1.653 ξένοι, αντί των 10.292 που απασχολήθηκαν το έτος 1997.

ε. Τέλος, 680 εταιρείες διαχειρίστηκαν 3.844 πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, ενώ 459 εταιρείες ασχολήθηκαν με άλλες ναυτιλιακές εργασίες, εκτός από τη διαχείριση πλοίων.



«ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΩΣΤΑΚΟΣ»

Στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος πραγματοποιήθηκε εκδήλωση της εταιρείας Τσαβλήρη με θέμα το χρονικό της ανέλιξης της πυραυλικού «Ανθυποπλοίαρχος Κωστάκος».

Την εκδήλωση προλόγισε ο πρόεδρος του ΝΟΕ, κ. Γιώργος Ανδρεάδης, ενώ συντονιστής και κύριος ομιλητής ήταν ο πρόεδρος του Ομίλου Τσαβλήρη, κ. Νίκος Τσαβλήρης.

Στην εκδήλωση συμμετείχαν εκπρόσωποι του Πολεμικού Ναυτικού, οι οποίοι επισήμαναν ότι «η μέθοδος, το χρονοδιάγραμμα και το κύρος της παγκοσμίου εμβέλειας εταιρείας Τσαβλήρη ήταν τα κριτήρια, στα οποία στηρίχθηκε το Πολεμικό Ναυτικό για την ανάθεση του έργου στην εν λόγω εταιρεία. Η επιλογή μας απεδείχθη η καλύτερη. Η συνεργασία μας με την εταιρεία Τσαβλήρη υπήρξε άψογη».

Ο κ. Γιώργος Τσαβλήρης και ο αδελφός του, κ. Ανδρέας Τσαβλήρης, έζησαν από κοντά όλη την επιχείρηση ανέλιξης. Ο κ. Γιώργος Τσαβλήρης, μάλιστα, κατοδόθηκε με τους επαγγελματίες δύτες, θέλοντας να επισημάνει τη βαρύνουσα σημασία του εγχειρήματος.

Το ακροατήριο απαρτιζόταν από το Διοικητικό Συμβούλιο του Ελληνικού Ινστιτούτου Τεχνολογίας, καθηγητές του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου,

ναυπηγούς και άλλους φορείς του ευρύτερου ναυτιλιακού χώρου. Την εκδήλωση τίμησαν επίσης με την παρουσία τους η νομάρχης Πειραιώς κ. Μαίρη Τσανάκη, ο βουλευτής Επικρατείας και τομεάρχης Ναυτιλίας κ. Ιωάννης Τζωάννος, ο τέως βουλευτής κ. Κρότσας, ο γενικός διευθυντής του Ναυτιλιακού Τμήματος της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, κ. Αλέξανδρος Τουρκοβιάς, η κ. Γεωργία Α. Σαμαρά και άλλοι επίσημοι. «Κάθε φορά που παρακολουθώ την ταινία της ανέλιξης της πυραυλικού συγκινούμαι βαθύτατα», δήλωσε ο κ. Νίκος Τσαβλήρης, και πρόσθεσε: «Αξίζουν θερμά συγχαρητήρια σε όλους όσοι εργάστηκαν σκληρά υπό αντίξοες συνθήκες για να εκπληρώσουν στο ακέραιο το καθήκον τους. Θερμές ευχαριστίες απευθύνουμε στο υπουργείο Εθνικής Αμύνης και στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού για την ανεπιφύλακτη εμπιστοσύνη και συμπαράσταση που μας έδειξαν, καθώς και για την ευκαιρία που μας έδωσαν να γράψουμε μία σελίδα στην ένδοξη ιστορία του ελληνικού Αλγαιού». Καταλήγοντας, ο κ. Νίκος Τσαβλήρης ευχήθηκε «ποτέ ξανά παρόμοια ναυτική τραγωδία».



Οι κ.κ. Νίκος και Γιώργος Τσαβλήρης

Τσαβλήρη προσέφερε στον ΝΟΕ ένα ξύλινο ομοίωμα (μοντέλο) του Ν/Γ «Tsavliaris Giant», του ισχυρότερου ναυαγαστικού στον κόσμο, και ένα τμήμα του σπυρματόσχοινου που χρησιμοποιήθηκε για την ανέλιξη της πυραυλικού.

Τακτική Γενική Συνέλευση

Στις 19 Μαΐου 1999, πραγματοποιήθηκε η τακτική Γενική Συνέλευση της εταιρείας «Βερνίκος Κόττερα Ναυτιλιακή».

Ο πρόεδρος της εταιρείας Γιώργος Βερνίκος, κάνοντας τον απολογισμό του 1998, μεταξύ των άλλων ανακοίνωσε τα εξής:

1) Τα κέρδη κατά το 1998 διαμορφώθηκαν σε 319.889.082 δρχ. από 267.156.463 δρχ. το 1997. Τα ίδια κεφάλαια το 1998 αυξήθηκαν σε 1.387.260.000 δρχ. από 1.294.527.517 δρχ. το 1997.

2) Η τριμηνιαία συνοπτική κατάσταση αποτελεσμάτων της περιόδου από 1 Ιανουαρίου 1999 μέχρι 31 Μαρτίου 1999 παρουσιάζει καθαρά αποτελέσματα προ φόρων 179.742.316 δρχ. έναντι 95.507.356 δρχ. της αντίστοιχης περιόδου του 1998, παρουσιάζοντας αύξηση 88%. Τα έσοδα από ναυλώσεις θα παρουσιαστούν στις λογιστικές καταστάσεις των επόμενων μηνών και υπολογίζεται να είναι σημαντικά αυξημένα το 1999 σε σχέση με το 1998, σύμφωνα με τις μέχρι σήμερα πραγματοποιηθείσες κρατήσεις και παρά την κρίση στο Κόσσοβο.

3) Ολοκληρώθηκε με επιτυχία η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας «Δήλος Μαρίνες Α.Ε.» στα 500.000.000 δρχ. Στην εταιρεία, που έχει αναλάβει να κατασκευάσει τις μαρίνες στο Πόρτο Ράφτη Αττικής και τη Σκιάθο, συμμετέχει η «Vernicos Yachts», όπως και κατασκευαστικές εταιρείες. Η «Vernicos Yachts» επιβεβαιώνει την πρόθεσή της να παίξει σημαντικό και πρωταγωνιστικό ρόλο στη δημιουργία και το μόνιμα ζωντανό μαρινών στην Ελλάδα.



Με αποφάσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκη εγκρίθηκαν τα επήσια δρομολόγια περιόδου 1998-99 στις κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές Πειραιά-Σύρου-Τήνου-Μυκόνου, Πειραιά-Ικαρίας-Σάμου και Πειραιά-Δωδεκανήσου, καθώς και τα θερινά δρομολόγια των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων περιόδου 1999, στη δευτερεύουσα ακτοπλοϊκή γραμμή Βόλου-Β. Σποράδων-Αγ. Κωνσταντίνου.

Σημαντική αύξηση, καλές προοπτικές

Εντυπωσιακή άνοδο σημείωσαν τα μέγεθες της «ΚΟΥΜΠΑΣ Ασφαλιστικές Συμβουλευτικές Υπηρεσίες Α.Ε.» κατά το πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους.

Σε ό,τι αφορά τα αποτελέσματα χρήσης κατά το πρώτο τρίμηνο του 1999, ο κύκλος εργασιών στον ομίλου «ΚΟΥΜΠΑΣ», έτσι όπως εμφανίζεται στον ενοποιημένο απολογισμό, παρουσίασε αύξηση κατά 42% σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο, που σε συνδυασμό με τη μείωση του κόστους παραγωγής και το σημαντικό περιορισμό των εξόδων διοικητικής λειτουργίας (ως ποσοστό επί του κύκλου εργασιών) οδηγούν σε θεαματική αύξηση των κερδών, τα οποία από 60 εκατ. δρχ. αυξήθηκαν σε 188 εκατ. δρχ.

Για την τρέχουσα χρήση, ο όμιλος «ΚΟΥΜΠΑΣ» αναμένει κέρδη περίπου 740 εκατ. δρχ. έναντι 418 εκατ. δρχ. το 1998, χωρίς να συνοπολογίζονται τα αποτελέσματα της συνεργασίας με τη «ΣΑΡΡΟΣ ΑΧΕ» και από άλλες συμμετοχές.

Επίδοση 102 επιταγών

Από το ίδρυμα «Ιωάννου Δ. Πατέρα» προσκλήθηκαν στις 18 Μαΐου, στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, 102 ζευγάρια που μόλις είχαν παντρευτεί και η νεόνυμφη είναι κόρη ναυτικού, και τους επιδόθηκαν ισόριθμες επιταγές των 360.000 δρχ. η καθεμιά. Αυτή ήταν η επιθυμία του «Καπετάνιου της αγάπης», Ιωάννη Δ. Πατέρα,

γνωστού εθνικού ευεργέτη, δωρητή της Ναυτικής Πτέρυγας του νοσοκομείου «Ευαγγελισμός» και δημιουργού αθλοσάλας ιδρυμάτων για 100 ετήσιες υποτροφίες σε σπουδαστές και επιστήμονες.

Ο Ιωάννης Δ. Πατέρας ήταν γιος του Διαμαντή Ι. Πατέρα, ενός από τους πρωτεργάτες του οινουσιτικού ναυτικού, και της Καλλιόπης Π. Λύρα. Σε ηλικία 21 ετών πήρε δίπλωμα πλοίαρχου. Στη θάλασσα έμαθε να εκτιμά και να πονεί το Ναυτικό γι' αυτό και η μετέπειτα πολιτική που ακολούθησε έναντι των ναυτεργατικών αξιώσεων υπήρξε δίκαιη και αμερόληπτη.

Το 1970 αποφάσισε να δημιουργήσει το Ίδρυμα Προικοδοτήσεων, με κεφάλαιο 250.000 δολάρων. Αργότερα, το κεφάλαιο διπλασιάζεται, στη συνέχεια φθάνει το 1 εκατ. δολάρια και λίγο πριν από το θάνατό του (1979) τα 2 εκατ. δολάρια. Με αυτό το κεφάλαιο, το Ίδρυμα επεκτείνει τις ευεργετικές δραστηριότητές του και σε μη ορφανές κόρες ναυτικών, μοιράζοντας κάθε χρόνο πάνω από 40 εκατ. δρχ. σε μετρητά και γαμήλια δώρα.



Επίσημοι προσκεκλημένοι παρακολουθούν την εκδήλωση στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά



Η ανακαίνιση του «Σοφοκλής Βενιζέλος»

Το νέο πλοίο της Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας Κρήτης Α.Ε. (ΑΝΕΚ) «Σοφοκλής Βενιζέλος» βρίσκεται ήδη στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος για να υποστεί τις αναγκαίες μετασκευές. Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών, θα διαθέτει εξακόσιες πενήντα κλίνες και πολυάριθμους πολυτελείς κοινόχρηστους χώρους. Ο σχεδιασμός της εταιρείας προβλέπει τον Ιούλιο του 1999 να δρομολογηθεί στην Ιταλία, και συγκεκριμένα στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμένιστα-Τεργέστη,

σε αντικατάσταση του πλοίου «Τάλης», το οποίο θα δρομολογηθεί στη γραμμή Πειραιάς-Άγιος Νικόλαος, σύμφωνα με όσα προβλέπει η συμφωνία με τη ΛΑΝΕ.

Τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι:

Μήκος: 192 μέτρα

Πλάτος: 27 μέτρα

Βύθισμα: 6,7 μέτρα

Υψηλειακή ταχύτητα: 25 μίλια την ώρα.

Χωρητικότητα καραβι: 120 φορτηγά οχήματα ευρωπαϊκών διαστάσεων.

ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΑ ΚΥΘΗΡΑ

Στην αίθουσα «Μαρκάτου» στη Χώρα των Κυθήρων, ο Δήμος Κυθήρων παρουσίασε τις υδατογραφίες του Γιάννη Μίκα μετά την επιτυχία που σημείωσε η έκθεσή του στη Χατζοπούλαιο Βιβλιοθήκη του Πόρου.

Για τη δουλειά του αυτή, ο καλλιτέχνης τό- νισε:

«Ο Πειραιάς, ο Αργοσαρωνικός και τα Κύθηρα είναι το συγγενικό μας, οικείο περιβάλλον. Ολοκλήρη αυτή η περιοχή δημιουργεί μια αγκαλιά αντιθέσεων, ποικιλιών και εναρμονί- σεων, που έχει το δικό της μοναδικό ύψος. Αισθάνομαι δεμένος με τον Πειραιά, τον Αργοσαρωνικό και τα Κύθηρα, κυρίως, όμως, με τους ανθρώπους του και με τον ψυχισμό τους.

Σε αυτή την ενότητα των έργων μου, θέλη- σα να μεταδώσω, με εικόνες, το ιδιαίτερο κλίμα του τόπου και κυρίως την αγάπη και αφοσίωσή μου στα έργα, στις εποχές και στις ημέρες, όλων όσοι αισθάνονται στο ίδιο μή-κος κύματος με εμένα.

Τους αφιερώνω, λοιπόν, αυτά μου τα εικα- στικά ποινήματα, ως ανταπόδοση της εμπι- στοσύνης που μου δείχνουν και της πίστης μου, που εμπνέει ο ψυχισμός τους και η αγάπη τους».

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα έσοδα των εκθέ- σεων θα διατεθούν σε τοπικά κοινωνικά ι- δρύματα.

ΕΚΛΟΓΕΣ

Ο κ. Γεράσιμος Μελέτης επανεξελέγη, για πέμπτη συνεχής φορά και με συντριπτική πλειοψηφία, πρόεδρος της Πανελληνίας Ένω- σης Θαλαμηπόρων Ε.Ν. Συγκεκριμένα, ο κ. Γ. Μελέτης επί 1.476 ψηφισάντων έλαβε 1.414 ψήφους. Μετά την ολοκλήρωση των αρχαιρεσιών της ΠΕΘΕΝ, στις 3 Ιουνίου, η Εφορευτική Επιτροπή ανακήρυξε τα επίσημα αποτελέσματα, ενώ στη συνέχεια συ- γκροτήθηκε σε Σώμα η νέα Διοίκηση.

Η σύνθεση του νέου Δ.Σ. της Ένωσης Θαλαμηπόρων έχει ως εξής:

Πρόεδρος, Μελέτης Γεράσιμος

Γεν. γραμματέας, Κωβαίος Κων/νος

Ταμίας, Λεσιώτης Αντώνης

Σύμβουλοι Διοικητικού Συμβουλίου (τακτικοί):

Φραγκουλίδης Ιωάννης

Καραμάνος Νικόλαος

Βουτσινάς Γερ.-Πανάγος

Τούντας Στυλιανός

Ζώτος Γεώργιος

Φίσκακας Φραντζέσκος

Τερχινόγιου Αλέξανδρος

Καραμάνος Νικόλαος

Χαλικιάς Νικόλαος

Αθιοζος Μύρων

Πατρίκιος Νικόλαος

Κουρκούλης Θεόδωρος

Μοσχόπουλος Σάββας

Ο ισολογισμός της Εθνικής Τράπεζας

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος ανα- κοίνωσε τον ισολογισμό και τα απο- τελέσματα χρήσεως 1998 του Ομίλου,

σύμφωνα με τα πρότυπα των λο- γιστικών αρχών των ΗΠΑ (US Generally Accepted Accounting Principles, US GAAP). Ειδικότερα, τα καθαρά κέρδη

προ φόρων του Ομίλου ανήλθαν πε- ρίπου σε 249,8 δισ. δρχ. έναντι πε- ρίπου 53,6 δισ. δρχ. το 1997. Τα καθαρά κέρδη του Ομίλου μετά από φόρους ανήλθαν περίπου σε 134,1 δισ. δρχ. το 1998 έναντι περίπου 24,5 δισ. δρχ. το 1997. Η σημαντική αυτή αύξηση είναι αποτέλεσμα της βελ- τίωσης των καθαρών εσόδων από τόκους κατά 49,6% και των καθαρών

εσόδων από μη τοκοφόρες εργασίες κατά 40,4% σε σχέση με τα αντίστοιχα μεγέθη του 1997. Παράλληλα, ο ρυθ- μός αύξησης των λειτουργικών εξό- δων συκρατήθηκε στο 5,8%, ενώ ο ρυθμός αύξησης των εξόδων προ- σωπικού στο 6,2%.

Το σύνολο του ε- νεργητικού δια- μορφώθηκε πε- ρίπου σε 14,25 τρισ. δρχ., ση- μειώνοντας αύ- ξηση της τάξεως του 6,3%, ενώ οι καταθέσεις συ- νολικές

ξήθηκαν κατά 4,4% και τα δάνεια κα- τὰ 9%. Παράλληλα, ο συνολικός δεί- κτης κεφαλαιακής επάρκειας του Ομίλου ήταν 10,3% στα τέλη του 1998, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται η πρόσφατη αύξηση κεφαλαίου κα- τὰ 170 δισ. δρχ., η οποία αναμένε- ται να αυξήσει περαιτέρω τον εν λό- γω δείκτη περίπου κατά τρεις εκα- τοστιαίες μονάδες.



Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών-Εφοπλιστών Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών Πλοίων «Άγιος Νικόλαος»

Κατά την τελευταία γενική συνέλευση των μελών της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιοκτητών-Εφοπλιστών Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών Πλοίων «Άγιος Νικόλαος», έγιναν αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου. Το απαρτίζουν οι ακόλουθοι:

1. Σταύρος Καραπιπέρης, πρόεδρος
2. Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης, αντιπρόεδρος
3. Ανδρέας Βατίτσας, γενικός γραμματέας
4. Κωνσταντίνος Λυμπουσάκης, ταμίας
5. Γεμίτζογλου Χρήστος, μέλος
6. Αναστάσιος Μιχαήλας, μέλος
7. Πολύκαρπος Μελέκος, μέλος



Η «Κυριακούλης» επεκτείνει τη δραστηριότητά της στο εξωτερικό

Στην εξαγορά της γαλλικής εταιρείας «Point d' Amure Sarl» προχώρησε πρόσφατα ο όμιλος «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέραι Ναυτιλιακή Α.Ε.» μέσω της θυγατρικής της εταιρείας «Kyriakoulis France Sarl», ισχυροποιώντας, περαιτέρω, την παρουσία της σε άλλη μια σημαντική αγορά του εξωτερικού.

Η εταιρεία «Point d' Amure» δραστηριοποιείται στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού στη Γαλλία περίπου 15 χρόνια. Η έδρα της εταιρείας, που μετονομάστηκε μετά την εξαγορά της σε «Kyriakoulis Point d' Amure», βρίσκεται στη μαρίνα Bormes les Mimosas στη Νότιο Γαλλία, σε κοντινή απόσταση από το γνωστό θέρετρο του Saint Tropez.

Η επιχειρηματική αυτή κίνηση εντάσσεται στην αναπτυξιακή πολιτική που ακολουθεί ο όμιλος την τελευταία δεκαετία για περαιτέρω διεύρυνση σε ξένες αγορές. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν να αναδειχθεί στην πρώτη ελληνική εταιρεία στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού και στη μοναδική μέχρι σήμερα που δραστηριοποιείται εκτός των συνόρων της χώρας μας.

Φεστιβάλ Ταχυπλοΐας

Έληξε με επιτυχία το 1ο Φεστιβάλ Ταχυπλοΐας στην Κέρκυρα, που συνδιοργάνωσαν ο Δήμος Εσπερίων και η Κερκυραϊκή Λέσχη Ταχυπλοΐας, το Σαββατοκύριακο 5 και 6 Ιουνίου, στο Σιδάρι της Κέρκυρας.

Ήταν μια προσπάθεια των διοργανωτών για την ανάπτυξη της ταχυπλοΐας, την τόνωση της τουριστικής κίνησης του βόρειου συγκροτήματος της Κέρκυρας και την τουριστική προβολή του Δήμου Εσπερίων.

Το φεστιβάλ περιελάμβανε τους εξής αγώνες:

1. Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Jet Ski, ένας αγώνας.
2. Πανελλήνιο Πρωτάθλημα T850, ένας αγώνας.
3. Αγώνες φουσκωτών σκαφών (offshore & τριγώνου).

Αξίζει να σημειωθεί ότι στους αγώνες συμμετείχαν 50 και πλέον αθλητές, οι οποίοι αγωνίστηκαν σε μία νέα πίστα αγώνων ταχυπλοΐας. Επιδίωξη των διοργανωτών είναι οι αγώνες να συνεχιστούν με διεθνή συμμετοχή και επιστροφή στην Κέρκυρα του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Formula 1.

Τη διοργάνωση του 1ου Φεστιβάλ Ταχυπλοΐας «Εσπερία '99» υποστήριξαν με χορηγίες κερκυραϊκές και ποδημεθικές επιχειρήσεις.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Ο κ. Τάκης Μακρής, διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας «Overseas Agency Ltd.», ορίστηκε επίτιμος πρόξενος της Ουκρανίας, με έδρα τον Πειραιά. Το προξενείο λειτουργεί στην οδό Νοταρά 143-145, Πειραιάς 185 36, τηλ.: 01-42 83 640, fax: 01- 42 83 650, Comtext E-Mail: A44GR933.



Α Λ Λ

Έλληνες εμποροπλοίαρχοι

Μελετώντας τους φωτεινούς αστερισμούς του Ωνάση, του Νιάρχου, του Λιβανού, του Λάτση, του Γουλιανδρή και άλλων, που φωτίζουν τις πέντε μεταπολεμικές δεκαετίες της ναυτεμπορικής πλευράς του ελληνικού κοινωνικού συνόλου, διακρίνουμε ερευνητικά πολλούς αστερίες διαφόρων μεγεθών, που συνέβαλαν στη δημιουργία αυτών των αστερισμών. Είναι οι άνθρωποι, κυρίως πλοίαρχοι, που στήριξαν αυτούς τους μεγάλους δημιουργούς με την αυτοθυσία τους, την εφευρετικότητά τους, το απαρύμιλλο σθένος τους, κατά τις κρίσιμες ώρες, και κυρίως την τόλη τους στην εκτέλεση των τοιμηρών επιχειρημάτων, που οι αρχηγοί των συνδυασμών αποτομήσαν.

Κάποτε, θα πρέπει να αναφερθούν κι αυτοί οι «μικροί ήρωες», προς χάριν των συγχρόνων νέων ναυτικών και ναυτικών επιχειρηματιών. Αφού, αν δεν γνωρίζουμε την πρόσφατη ιστορία μας, για να τη διατηρήσουμε προσαρμόζοντάς τη στο σύγχρονο εξελισσόμενο πνεύμα του διεθνούς εμπορίου της θάλασσας, θα έχουμε στερηθεί τον εθνικό μας πλούτο, την παράδοση, το εφελτήριο των μελλοντικών εξελίξεων στον εθνικό μας χώρο του διεθνούς ανταγωνισμού, εμείς οι Έλληνες θαλασσοπόροι στις θάλασσες του κόσμου.

Οι πλοίαρχοι Βηυσμάς, Τζαμτζής και άλλοι καθλούνται να συνεισφέρουν τη μνήμη τους για την εμπειρία αυτού του ηρωικού καιρού της ναυτικής δημιουργίας των Ελλήνων.

Ο γραμματέας της ΠΝΟ, με τις ενώσεις Πλοίαρχων και Μηχανικών, μπορούν να προκαθήσουν, να κατευθύνουν, να βοηθήσουν την αξιόλογη αυτή προσπάθεια, που ήδη ο Χρήστος Ντούνης διακονεί και προβάλλει από μια παράλληλη πορεία.

Όμως δεν είναι μόνο τα φωτεινά μετέωρα μεγέθη της φωτεινότητας, τα πιο λαμπρά παρορμητικά κίνητρα του ναυτιλιακού κοινωνικού συνόλου. Είναι εξίσου αξιόλογα τα παραδείγματα προς μίμηση και άλλων αστέρων, μικρότερης λαμπρότητας, αλλά όχι γι' αυτό και μικρότερης σημασίας για το ναυτιλιακό σύνολο, είναι όλοι αυτοί που δημιούργησαν μέσα και έξω από αυτούς τους φωτεινούς αστερισμούς.

Υπάρχουν ακόμη οι απλοί, δικό μας καθημερινοί άνθρωποι, οικογενειάρχες, σεμνοί επιχειρηματίες, που ξεκίνησαν από χαμηλά, από τη φτωχή Ελλάδα των καταστροφών του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και τόλησαν ν' ανοίξουν πονιά στο διεθνές ναυτιλιακό πέλαος, και κατάφεραν στη δύσκολη δεκαετία του '50 να διακριθούν, να εξελιχθούν, να πλοιαρχεύσουν στη μεγάλη εξέλιξη του '60 και να διαγράψουν μια επιτυχημένη πορεία ως πλοίαρχοι, ναυτομεσάζοντες και πλοιοκτήτες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της εποχής είναι ο εμποροπλοίαρχος Αντώνης Γιαβρίδης, ναύτης στα τέλη της δεκαετίας του '50, καπετάνιος στη δεκαετία του '60, ναυτομεσάζοντης στη δεκαετία του '70 και πλοιοκτήτης την τελευταία εικοσαετία, που την Κυριακή 16 Μαΐου μολόδαρε τα πονιά του από αυτόν τον κόσμο, σαλπύροντας για το μεγάλο ταξίδι. Βγαίνοντας ευτυχής με την οικογένειά του από την εκκλησία. Σαν το παλιό εκείνο έθιμο στο Γαλαξίδι, που 'θελε να λειτουργούν οι καπεταναίοι με το τσούρμιο τους προτού μπαρκάρουν, αφήνοντας και μια σημαία δώρο στην εκκλησία, αντίδωρο για τη ζωή τους.

Πιστεύω, ως άνθρωπος του κύματος, πως η πετυχημένη καριέρα αυτού του εμποροπλοίαρχου είναι το κοινωνικό αντίδωρο για τους επερχόμενους.

Γιατί υπάρχει ακόμη καιρός να δώσουμε στη νέα γενιά, εμείς οι παλαιότεροι, ό,τι αποκτήσαμε σ' εκείνο τον αγώνα, που ακόμη συνεχίζουμε. Αφού ζητώντας το φεγγάρι, ίσως καταφέραμε να πιάσουμε κάποια μικρή πυρολαμπίδα που φωτίζει ό,τι καλύτερο υπάρχει σ' αυτόν τον τόπο, στις γενιές που διαδέχονται η μία την άλλη, σ' ό,τι φωτίζει πάντοτε αυτούς που θελήτ ή αθέλητα έταξαν στη ζωή τους να ζουν και να πεθαίνουν σαν Έλληνες εμποροπλοίαρχοι.

Κωνσταντίνος Στεφανόπουλος
Πλοίαρχος Ε.Ν.
21 Μαΐου 1999

Η MSC γιορτάζει

Δεξίωση στο Golf Γλυφάδας παρέθεσε η εταιρεία Mediterranean Shipping Company Α.Ε. με την ευκαιρία της συμπλήρωσης τεσσάρων χρόνων από την πρώτη προσέγγιση πλοίου της MCS σε ελληνικό λιμάνι.

Ο πρόεδρος της εταιρείας, κ. Δημήτρης Θεοδωρίκας, κατά τη διάρκεια της ομιλίας του, αναφέρθηκε μεταξύ άλλων στην προοδευτικά αυξανόμενη δραστηριότητα της MCS στη Μεσόγειο, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη συμφωνία που έγινε το 1997 με τον ΟΛΠ για τη χρησιμοποίηση του πρώτου λιμένα της χώρας ως μεταφορτωτικού και διαμετακομιστικού κόμβου της εταιρείας. Επίσης, ιδιαίτερη μνεία έγινε στο έτος 1998, όταν η εταιρεία στο πλαίσιο της κοινοπραξίας με την οποία συνυπέγραψε τη συμφωνία, διακίνησε συνολικά μέσω του Πειραιά πάνω από 350.000 TEUS in transit, αριθμός που ανέρχεται στο 85% και πλέον της συνολικής κίνησης των in transit εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά. Όσον

αφορά το 1999, η εταιρεία προβλέπει η κίνησή της να κυμανθεί σε μεγαλύτερα επίπεδα. Ο πρόεδρος της Mediterranean Shipping Company έκανε ειδική αναφορά στη συμβολή όλων εκείνων, οι οποίοι πραγματοποιήσαν το στόχο που επί δεκαετίες ήταν το πρώτο μέλημα όλων των κυβερνήσεων και όλων των διοικήσεων του ΟΛΠ, χωρίς ωστόσο να έχει επιτευχθεί. Και ο στόχος ήταν να λειτουργήσει ο Πειραιάς ως διεθνής κόμβος (Hub Port) στη Μεσόγειο, που έγινε πραγματικότητα τώρα, αφού το πρώτο λιμάνι της χώρας συγκαταλέγεται μεταξύ των πενήντα μεγαλύτερων container terminal στον κόσμο, καταλαμβάνοντας επίσημα την 41η θέση.

Τελειώνοντας την ομιλία του, ο κ. Θεοδωρίκας ευχαρίστησε ιδιαίτερα τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και το επιτελείο του υπουργείου, τη διοίκηση του ΟΛΠ, τις συνδικαλιστικές ηγεσίες των εργαζομένων και τους εργαζόμενους.



Ο κ. Δημ. Θεοδωρίκας παρακολουθεί την ομιλία του υπουργού Ε.Ν. κ. Στ. Σουμάκη

Π Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Στη σχολή Δορυφορικών Επικοινωνιών (GMDSS) που λειτουργεί στον Ασπρόπυργο Αττικής, τα μαθήματα διαρκούν 27 εργάσιμες ημέρες και για να πάρει κανείς σειρά πρέπει να περιμένει τρεις και τέσσερις μήνες γιατί είναι η μοναδική σχολή που λειτουργεί στην Ελλάδα και με την υποχρεωτική εφαρμογή του συστήματος η προσέλευση των αξιωματικών είναι πολύ μεγάλη.

Το ΥΕΝ φρόντισε έγκαιρα, από το 1997, να προμηθευτεί ένα σύστημα προσομοίωσης για τη διδασκαλία του μαθήματος αυτού και το εγκατέστησε στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας που βρίσκεται στη Νέα Μχανιώνα, πιστεύοντας -και πολύ σωστά- ότι Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα, αλλά ότι έπρεπε να διευκολυνθούν και οι ναυτικοί που κατοικούν από το Βόλο και πάνω, καθώς και πολλοί νησιώτες, που τους είναι ευκολότερη η μετάβαση και διαμονή στη θεα/νίκη παρά στον Πειραιά.

Πολύ καλά, θα μου πείτε κ. Διευθυντά, και θα συμφωνήσω κι εγώ. Όχι καλά, αλλά θαυμάσια!!

Αλλά μόνο μέχρι εδώ. Γιατί από 'δώ και πέρα δεν είναι και τόσο καλά.

Το σύστημα στοίχισε μερικές δεκάδες εκατομμύρια (πενήντα ή εξήντα), αλλά από τότε (Ιούνιος 1997) παραμένει σε μια θαυμάσια αίσθηση κλειδωμένο και λειτουργεί μόνο για τις ανάγκες των σπουδαστών της Ακαδημίας από τον Απρίλιο μέχρι τον Ιούνιο, και μόνο για μερικές ώρες την εβδομάδα.

Καθώς πληροφορήθηκα, η Ακαδημία Ε.Ν. Μακεδονίας έχει κάνει επανειλημμένες αναφορές για επιμόρφωση καθηγητών και για λειτουργία της σχολής. Οι σύλλογοι αξιωματικών Ε.Ν. Βορείου Ελλάδος έχουν ζητήσει τη λειτουργία της σχολής. Οι ιδιοκτήτες ρυμουλκών της Θεσσαλονίκης έχουν ζητήσει τη λειτουργία της σχολής. Οι αξιωματικοί Ε.Ν., που παρακολουθούν μαθήματα σωτικών και πυροσβεστικών, ζητούν τη λειτουργία της σχολής.

Σε συνεδρίαση που έγινε κατά το τέλος του 1998 με τη συμμετοχή διευθυντών και υποδιευθυντών ΑΕΝ και επιτελών ναυτικής εκπαίδευσης, ο γενικός γραμματέας εξελέγη και ενοχλήθη όταν πληροφορήθηκε ότι η σχολή δεν λειτουργεί ακόμη, με αποτέλεσμα να το βάλει με τον κ. Πετροπουλίδη δ/ντή ΑΕΝ/Πλοίαρχων Μακεδονίας και να δώσει στους συμβούλους του εντολή για την άμεση λειτουργία της σχολής.

Πολύ καλά, θα μου πείτε, κ. Διευθυντά. Από τότε πέρασε εξάμηνο, περίπου, και τίποτα δεν έγινε. 'Η μάλλον έγινε. Πρώτον, στην ΑΕΝ Μακεδονίας προσελήφθησαν ως ωρομίσθιοι καθηγητές για το μάθημα Επικοινωνίας δύο ραδιοτηλεγραφητές Α' Ε.Ν., που έχουν μετεκπαιδευθεί στο σύστημα GMDSS και έχουν τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα για να το διδάξουν, και, δεύτερον, ψηφίστηκε ο νόμος 2638/98 περί Ναυτικής Εκπαίδευσης, που στο άρθρο 23 προβλέπει ότι στο πλαίσιο της αποστολής τους οι ΑΕΝ μπορεί να αναλαμβάνουν τη διοργάνωση και λειτουργία ειδικών προγραμμάτων εξειδίκευσης, επιμόρφωσης, μετεκπαίδευσης, κατάρτισης κ.λπ.

Επομένως, δεν υπάρχει θέμα για ψήφιση νέου νόμου ή έκδοση Υπουργικής Απόφασης για τη λειτουργία της σχολής GMDSS, ούτε υπάρχει θέμα πρόσληψης καθηγητών, οι οποίοι δεν θα έχουν αντικείμενο απασχόλησης, όταν θα εκπαιδευθούν οι υπάρχοντες αξιωματικοί Ε.Ν., γιατί η σχολή GMDSS μπορεί να ενταχθεί στην ΑΕΝ Μακεδονίας. Θα μου πείτε, κ. Διευθυντά, ότι είναι απλώς θέμα γραφειοκρατίας, πράγμα πολύ συνηθισμένο στο ΥΕΝ. Και πόσο αμ δε, κ. Διευθυντά.

Στον Πειραιά αυξάνονται και πληθύνονται οι ιδιωτικές σχολές δορυφορικών επικοινωνιών και το βρώμικο μυαλό μου πάει σε μίζες και διαπλεκόμενα συμφέροντα.

Λέτε, κ. Διευθυντά, να έχουν φθάσει τόσο ψηλά τα διαπλεκόμενα, που να μπορούν να ματαιώσουν την εκφρασμένη βούληση του γενικού γραμματέα του ΥΕΝ;

Ταντανόζης Ιωάννης
Πλοίαρχος Γ' Ε.Ν.

Άμεση πρόσβαση

Ένα πρωτοποριακό σύστημα κρατήσεων για ναυλώσεις σκαφών άρχισε να εφαρμόζει πρόσφατα η Kiriacoylis Mediterranean, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών της. Το σύστημα χρησιμοποιείται μέσω του Internet, απευθύνεται στο διεθνές δίκτυο ταξιδιωτικών πρακτόρων, με σημαντικό πλεονέκτημα τη μείωση του κόστους επικοινωνίας (η σύνδεση στοιχίζει όσο ένα τοπικό τηλεφώνημα), ενώ ο πελάτης έχει άμεση πρόσβαση επί 24ώρου βάσεως σε χρήσιμες πληροφορίες, όπως το πλάνο των διαθέσιμων σκαφών, οι προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις, η άμεση δυνατότητα κράτησης ναύλων κ.ά.

Υποτροφία «Γιώργου Π. Λιβανού»

Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, Helmera, σε συνεργασία με το Dalhousie University, Halifax, Καναδά, ανένειμε την υποτροφία στη μνήμη του Γιώργου Π. Λιβανού, για την περίοδο 1999-2000 στη Ράνια-Δέσποινα Παναγιωτοπούλου, ετών 24.

Η υποτροφία είναι απόφοιτος του Πανεπιστημίου Kent της Βρετανίας, κόρη του πλοίαρχου Ε.Ν. Αθικβιάδη Παναγιωτόπουλου και θα ακολουθήσει μονοετή κύκλο σπουδών για την απόκτηση του τίτλου Master of Marine Management, στο πλαίσιο του Marine Affairs Program του Dalhousie University.

Η Helmera αξιολόγησε τις τέσσερις υποψηφιότητες που κατατέθηκαν και πρότεινε δύο εξ αυτών στο Dalhousie University, το οποίο και έκανε την τελική επιλογή.

Ο πρωθυπουργός στην Υλικον

Η εταιρεία Υλικον Α.Ε. δραστηριοποιείται στην κατασκευή πλήρως συμβατών ανταλλακτικών, εξαρτημάτων και μερών μηχανών για τις ανάγκες της ναυτιλίας, αλλά και πολλών κλάδων βιομηχανίας της ξηράς.

Πρόκειται για χαρακτηριστική περίπτωση πρότυπης μικρομεσαίας βιομηχανίας, η οποία διαθέτει εξειδικευμένο

προσωπικό 50 εργαζομένων, σύγχρονη τεχνολογία και μέχρι σήμερα έχει εξυπηρετήσει πάνω από 250 πελάτες από 19 χώρες, 4.000 ποντοπόρα πλοία και έχει παραδώσει ελληνικά προϊόντα σε περισσότερες από 80 χώρες.

Η επιχείρηση εντάχθηκε το 1997 στον αναπτυξιακό νόμο 1892, με αποτέλεσμα τον τετραπλασιασμό του τζίρου της, το διπλασιασμό των θέσεων εργασίας και την εξαγωγή τής παραγωγής της σε ποσοστό 80%.

Την εταιρεία Υλικον, στη Μάνδρα Αττικής, επισκέφθηκε ο πρωθυπουργός κ. Κώστας Σημίτης στις 20 Μαΐου. Η πρωθυπουργική επίσκεψη εντασσόταν στο πλαίσιο του ενδιαφέροντος της κυβέρνησης για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Ο πρωθυπουργός συνοδεύεται από τον υπουργό Ανάπτυξης κ. Ευάγγελο Βενιζέλο, την υφυπουργό Ανάπτυξης κ. Άννα Διαμαντοπούλου, τον υφυπουργό Γεωργίας κ. Ντίνο Βρεττό, τον πρώην υπουργό Εξωτερικών και βουλευτή Αττικής κ. Θεόδωρο Πάγκαλο, τον γενικό γραμματέα του υπουργείου Ανάπτυξης κ. Θεοφάνοπουλο, τον γενικό διευθυντή του υπουργείου Ανάπτυξης κ. Μπέη, τον σύμβουλό του κ. Θ. Τσουκάτο, την υπεύθυνη Δημοσίων Σχέσεων του υπουργείου Ανάπτυξης κ. Ελ. Γαλογαύρου και πολλούς άλλους κυβερνητικούς και τοπικούς παρόντες.



παράνομιτο

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

«ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΙΩΝ» κατά Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και διεθνείς συμβάσεις - οδηγίες Ε.Κ. ΣτΕ
Του Μιχαήλ Ματθέρμπα, υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.)
Εκδόσεις: Αθ. Σταμούλης

Πρόκειται για ένα βιβλίο το οποίο κυκλοφόρησε από τις Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σε συνεργασία με τον υποναύαρχο Λ.Σ. (ε.α.) κ. Ματθέρμπα Μιχαήλ, γνωστό στους υπηρεσιακούς και λοιπούς παράγοντες του ΥΕΝ για την εξειδίκευση και την προσφορά του σε θέματα νομικών κωδικοποιήσεων. Το βιβλίο αυτό πραγματεύεται τα κεφάλαια θ' «Εξουσία και καθήκοντα πλοιάρχου» και ι' «Καθήκοντα πληρώματος» του Β' Μέρους του ΚΔΝΔ, με σκοπό την υποβοήθηση του έργου παντός φορέως εμπλεκόμενου με την Εμπορική Ναυτιλία, υπηρεσιακών παραγόντων του ΥΕΝ και των υπηρεσιών που υπάγονται σε αυτό, ναυτιλιακών γενικά εταιρειών, πλοιάρχων και πληρωμάτων, του νομικού κόσμου (δικαστικοί, δικηγόροι), των ΝΠΔΔ που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την υλοποίηση των διαλαμβανομένων.



«Ο ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ»
Του Andre Guillou
Μετάφραση: Paolo Odorico
- Σμαράγδα Τσοχανταρίδου
Εκδόσεις: Ελληνικά Γράμματα (Β' έκδοση)

Ο βυζαντινός κόσμος, άλλοτε ξεχασμένος από τους ιστορικούς ερευνητές κι άλλοτε υποτιμημένος, ως δημιουργήμα των σκοτεινών χρόνων του Μεσαίωνα, έγινε ευτυχώς, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, αντικείμενο σοβαρής ανά τον κόσμο έρευνας. Μελέτες αναφερόμενες στην πολιτική, διοικητική και εκκλησιαστική ιστορία των Βυζαντινών, τη φιλοσοφική δράση τους, την τέχνη τους, καθώς και έρευνες γύρω από το δημόσιο βίο τους, διέπλυσαν τις επικρατούσες πλάνες και δικαίωσαν τους αδικηθέντες, αποδεικνύοντας τη γενναία συμβολή τους στον πολιτισμό και το σημερινό πρόσωπο του κόσμου μας.

Το έργο του Γάλλου βυζαντινολόγου Andre Guillou, η έρευνα του οποίου εκτείνεται σε πλείστα πεδία, προσφέρει μια ολοκληρωμένη μονογραφία για τον «Βυζαντινό πολιτισμό» (τίτλος πρωτοτύπου: La Civilisation Byzantine), απ' όπου αναδύεται η πολυμορφία ενός κόσμου, τόσο κοντινού και προσηνού για μας τους Έλληνες.



«ΜΕ ΤΗΝ ΑΡΜΑΔΑ ΣΤΟ ΜΟΡΙΑ»
Ανέκδοτο ημερολόγιο με σχέδια
Εισαγωγή - Επιμέλεια: Ευτυχία Δ. Λιάτα
Μεταγραφή κειμένου: Κ.Γ. Τσιγκάκης
Εκδόσεις: Οηκός,
Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών

Αυτό το ημερολόγιο, εντοπισμένο στα αρχεία της Βενετίας, εκδόθηκε πρώτη φορά με τίτλο «Με την Αρμάδα στο Μοριά 1684-1687», από τις εκδόσεις «Οηκός», σε επιστημονική επιμέλεια της ιστορικού Ευτυχίας Λιάτα.

Το ημερολόγιο του αγνώστου αξιωματικού περιλαμβάνει και 13 σχέδια των κάστρων του Μοριά που είχαν καταλάβει οι Βενετοί, που μαρτυρούν την προσωπική ματιά ενός τοπογράφου (και όχι ενός στρατιωτικού): «...τεχνολογία που μας είναι οικεία από τις βενετικές κατασκευές τις πολύ κοντινές με τα γεγονότα, αλλή και τις προγενέστερες, τις αποτυπώσεις των επτανησιακών φέουδων», σημειώνει η Ευτυχία Λιάτα. «Όλα τα σχέδια είναι ζωγραφισμένα με την ίδια τεχνική, απλοϊκή και ομοιόμορφη, και είναι επικρωματισμένα με τα χρώματα του πράσινου, κίτρινου, καφέ και κόκκινου, για να αποδοθεί η χρωματικότητα της φύσης και των οικισμένων συνόλων».



Το χειρόγραφο βρέθηκε σε μορφή κατάστιχου, το οποίο ο συγγραφέας είχε συμπληρώσει πριν αρχίσει να γράφει και να σχεδιάζει. Πιθανόν, γράφτηκε κατ' εντολήν του Πάπα.



«ΑΡΧΑΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ - ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ»
Φωτογραφικό βεύκωμα
Εκδόσεις: Αρχαιολογικό

Μουσείο Θεσσαλονίκης - University Studio Press

«Σε μια χώρα με ατέλειωτες ακτογραμμές, όπως η Ελλάδα, τα λιμάνια αποτελέσαν, από την αρχαιότητα ακόμη, το ζωτικότερο χώρο για την κοινωνική και οικονομική ζωή».

Τόποι υποδοχής, αλλή και αναχώρησης, για τους μεγάλους θαλασσινούς δρόμους, εκεί όπου το άρωμα του νόστου αναμειγνύεται με το πάθος του ταξιδιού, τα λιμάνια του αρχαίου κόσμου διατηρήθηκαν και αναπτύχθηκαν και στις ιστορικές περιόδους που ακολούθησαν. Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι η ιστορία της Ανατολικής Μεσογείου γράφτηκε στα λιμάνια.

Η έκθεση στο Αρχαιολογικό Μουσείο της Θεσσαλονίκης αφηγείται την ιστορία των αρχαίων λιμανιών του Θερμαϊκού και αφορά, συνεπώς, ένα σημαντικότατο τμήμα της ιστορίας της ίδιας της πόλης της Θεσσαλονίκης, για την οποία το λιμάνι της δεν είναι απλώς η πύλη της πόλης, αλλή αποτελεί ταυτοχρόνως το διαχρονικό και διαρκώς ανανεούμενο κέντρο της» (απόσπασμα από το χαιρετισμό του υπουργού Ανάπτυξης, κ. Ευ. Βενιζέλου, στα εγκαίνια της έκθεσης).

«Η Ελλάδα θα **ΕΠΙΤΥΧΕΙ** την **ΕΠΙ ΙΣΟΙΣ ΟΡΟΙΣ** συμμετοχή της στην **ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ** της Γιουγκοσλαβίας» **του Νίκου Σίμου**

Πολύπειρος, λόγω στρατιωτικού παρελθόντος, ο σημερινός υφυπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Δημήτρης Αποστολάκης, έχει πολύ ενδιαφέρουσες απόψεις να καταθέσει για τα όσα συμβαίνουν στο γύρω χώρο μας.

Στη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά» διατυπώνει την αισιοδοξία του για την παγίωση της ειρήνης στην περιοχή της Γιουγκοσλαβίας, αλλά σπεύδει να προσθέσει ότι η ειρηνική συμβίωση στο Κοσσυφοπέδιο δεν θα επέλθει αυτομάτως. Δεν βλέπει οποιαδήποτε άμεση σχέση της γιουγκοσλαβικής κρίσης με την πορεία των ελληνοτουρκικών σχέσεων, αλλά ούτε και απειλή κατά της Ελλάδος, με αφορμή τα προσχήματα που χρησιμοποιήθηκαν για να γίνει ο πόλεμος στη Γιουγκοσλαβία.

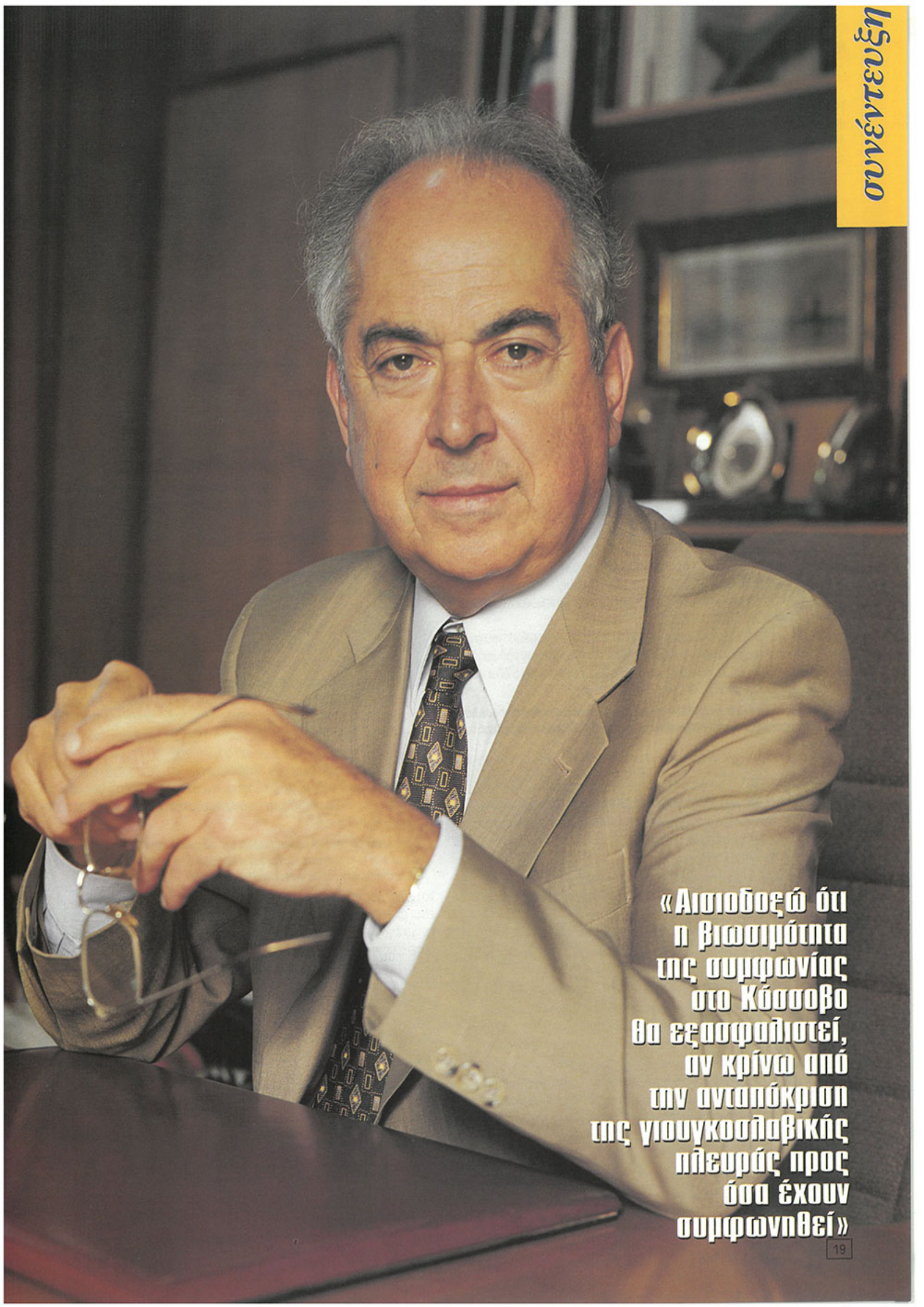
Κύριε Αποστολάκη, η υπογραφή συμφωνίας, μετά τις στρατιωτικές διαπραγματεύσεις μεταξύ του ΝΑΤΟ και της Γιουγκοσλαβίας, δημιουργεί νέες συνθήκες στην περιοχή για την παγίωση της ειρήνης. Πόσο εύθραυστη είναι η συμφωνία αυτή και πόσο μπορεί να τη διαφυλάξει η ειρηνευτική δύναμη του ΝΑΤΟ και των άλλων χωρών, που συμμετέχουν σε αυτή;

Η συμφωνία, βάσει της οποίας αναπτύσσεται η Δύναμη KFOR στο Κοσσυφοπέδιο, ακολουθεί περίοδο εντάσεως και ένοπλης αντιπαράθεσης στην περιοχή αυτή. Η ανατροπή αυτής της καταστάσεως είναι ο στόχος, με τελική επιδίωξη την παγίωση της ειρήνης, όπως ορθώς επισημαίνετε. Ουδείς υπο-

στηρίζει ότι έχει αναληφθεί κάτι το εύκολο, ότι ο δρόμος θα είναι ανθόσπαρτος. Θα υπάρξουν δυσκολίες, ίσως και προσκόμματα, αλλά αυτά έχουν συνυπολογισθεί, κατά το δυνατόν, στη διαδικασία προετοιμασίας της συγκεκριμένης αποστολής. Η Δύναμη KFOR έχει σχεδιασθεί, ως προς τη σύνθεσή της και τον εξοπλισμό των ανδρών της και έχει κατανεμηθεί σε τομείς, κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να ανταποκριθεί στις ανάγκες που απαιτεί μια ειρηνευτική αποστολή. Εκτιμώ ότι τα μέχρι τώρα εμπόδια στην κατά φάσεις υλοποίηση της στρατιωτικής συμφωνίας ΝΑΤΟ-ΟΔΓ δεν είναι σημαντικά και μόλις ανανεώνονταν, αν αναλογισθούμε την προτέρα κατάσταση. Αν αυτό επαληθευθεί και στη συνέχεια, και ανταποκριθούν όλες οι πλευρές στις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει, πιστεύω ότι θα πρόκειται για μια βιώσιμη συμφωνία. Αισιοδοξώ ότι αυτό θα εξασφαλισθεί, αν κρίνω από την ανταπόκριση της γιουγκοσλαβικής πλευράς προς όσα έχουν συμφωνηθεί, αλλά και από τη συμφωνία του ΑΣΚ με το ΝΑΤΟ για αφοπλισμό της πλευράς αυτής εντός τακτού χρόνου.

Υπάρχει περίπτωση να δημιουργηθούν συνθήκες τέτοιες που η δύναμη του ΝΑΤΟ από ειρηνευτική να μετεξελιχθεί σε δύναμη χερσαίας επέμβασης; Και στην περίπτωση αυτή, ποια θα είναι η θέση της Ελλάδος, από τη στιγμή που έχει κάνει γνωστό ότι δεν θα συμμετάσχει σε χερσαίες επιχειρήσεις;

Νομίζω ότι σπεύδετε να προεξοφλήσετε μια εξέλιξη, που δεν είναι πολύ πιθανή, δεδομένου ότι ζητούμενο είναι η εφαρμογή όσων έχουν συμφωνηθεί και μόνον. Στη Δύναμη KFOR έχουν δοθεί αρμοδιότητες και δρα με σαφείς οδηγίες, βάσει των «κανόνων εμπλοκής» που έχουν εκχωρηθεί. Στόχος είναι να υλοποιηθεί το έργο της, που συνίσταται στην αποκατάσταση της ειρήνης και στην ανεμπόδιστη επιστροφή όλων των προσφύγων στις εστίες τους. Δεν υπάρχει πεδίο άλλων δραστηριοτήτων, π.χ. για τη χερσαία επέμβαση ή για την επιβολή της ειρήνης, καθώς η αποστολή, το mandate, της KFOR δεν είναι ερμηνεύσιμο ή επεκτάσιμο σε άλλες μορφές δράσης. Για να γίνει κάτι τέτοιο, απαιτείται ένας νέος κύκλος διαβουλεύσεων και σχεδιασμού μεταξύ των μετεχόντων κρατών. Δεν είναι μια αυτόματη διαδικασία, είναι κάτι που πρακτικά θα αρχίσει από το μηδέν. Και σε τέτοια περίπτωση όλοι θα κληθούν να τοποθετηθούν, μαζί και η Ελλάς. Οι θέσεις μας εν' αυτής της υποθετικής προοπτικής είναι δεδομένες και θα εκφρασθούν και πάλι, αν χρειασθεί. Από την αρχή της γιουγκοσλαβικής κρίσης ήμαστε αντίθετοι σε οποιαδήποτε εμπλοκή μας σε στρατιωτικές επιχειρήσεις, όχι μόνον χερσαί-



«Αισιοδοξώ ότι
η βιωσιμότητα
της συμφωνίας
στο Κόσσοβο
θα εξασφαλιστεί,
αν κρίνω από
την ανταπόκριση
της γιουγκοσλαβικής
πλευράς προς
όσα έχουν
συμφωνηθεί»

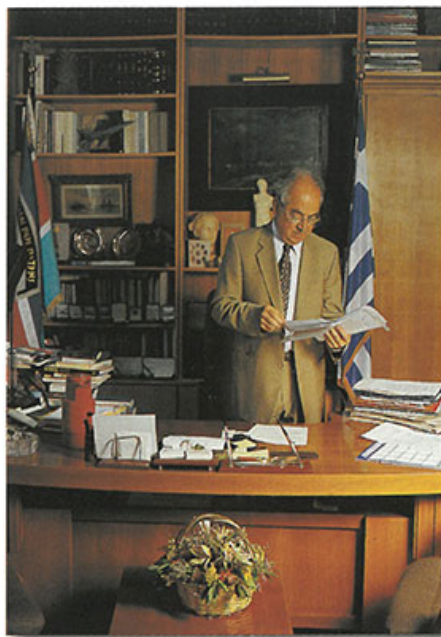
ες, αλλή και ναυτικές και αεροπορικές. Αυτή τη θέση είμαστε έτοιμοι να εκφράσουμε ξανά, αν και όποτε τεθεί, τοποθετούμενοι αναλόγως σε ό,τι αφορά την αποστολή της ΚFOR.

Μπορεί η ήλη του πολέμου να σημαίνει μία νέα ημέρα για το συγκεκριμένο χώρο της Βαλκανικής, πηλη όμως αυτή «η επόμενη ημέρα» παρουσιάζει πολλή δυσκολία για τη συμβίωση των αντιμαχόμενων εθνικοτήτων στο Κόσσοβο. Πώς θα αντιμετωπιστούν τα προβλήματα αυτά ώστε να παγιωθεί η ειρήνη στην περιοχή;

Θα σας επαναλάβω αυτό που ήδη είπα, ότι η «επόμενη ημέρα» για το Κοσσυφοπέδιο δεν θα είναι εύκολη και χωρίς προβλήματα. Θα υπάρξουν δυσκολίες που πρέπει να ξεπερασθούν, και αυτό δεν μπορεί να γίνει παρά βαθμιαία. Η ειρηνική συμβίωση δεν θα επέλθει αυτομάτως. Στο πρόσωπο των Σέρβων του Κοσσυφοπεδίου οι Αλβανόφωνοι έβλεπαν και βλέπουν τους διώκτες τους, κατά των οποίων θα μπορούσε να επιχειρήσουν τώρα μια αντίστροφη συμπεριφορά, με την εξέλιξη που έχουν πάρει τα πράγματα. Ο ρεβανσιζμός είναι η χειρότερη λύση του προβλήματος στο Κοσσυφοπέδιο, για να μην πω ότι δεν είναι λύση. Είναι κάτι που θα το συνειδητοποιήσουν και οι δύο πλευρές, αλλή όχι από τη μια μέρα στην άλλη. Θα σας πω, επίσης, ότι τοποθετώ εντός των αρμοδιοτήτων της Δυνάμεως ΚFOR τη συγκράτηση του κύματος προσφύγων Σέρβων από το Κοσσυφοπέδιο, την ίδια ώρα που οι Αλβανόφωνοι πρόσφυγες, δεκάδες, θα επιστρέφουν στις εστίες τους. Αυτό πρέπει να το εξασφαλίσουμε, να μην επιτραπεί μια επιχείρηση κατατρομοκράτησης του σερβικού πληθυσμού από τον ΑΣΚ.

Επειδή δε αυτό το εννοούμε, σας πληροφορώ ότι την ίδια μέρα που αναπτύχθηκε η Ελληνική Δύναμη στο Ουρόσεβατς, προσέφερε την κάλυψη της σε Σέρβους πολίτες της πόλης, τους οποίους είχε συγκεντρώσει ο δήμαρχός της και απειλούνταν από άνδρες του ΑΣΚ.

Ποιες προοπτικές έχει η Ελλήδα για να συμμετάσχει στην ανοικοδόμηση της Γιουγκοσλαβίας όταν υπάρχουν και οι Ευρωπαίοι ανταγωνιστές των



ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ;

Αν και νομίζω ότι δεν είμαι ο καταλληλότερος για να απευθύνετε την ερώτηση αυτή, δεν αμφιβάλλω ότι η Ελλήδα διεκδικεί και θα επιτύχει την επί ίσοις όροις συμμετοχή της στο πρόγραμμα ανοικοδόμησης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας. Βεβαίως τίποτε δεν θα χαριστεί, αντιθέτως, θα απαιτηθεί εντατική προσπάθεια και πειθώ. Εκτιμώ ότι θα αποδείξουμε πως διαθέτουμε και τα δύο, αξιοποιώντας επιπλέον την έντονη και ουσιαστική παρουσία μας στην οικονομία των χωρών της Βαλκανικής, αλλή και τους ιδιαίτερους δεσμούς που έχουμε οικοδομήσει στην πορεία των χρόνων με τους λαούς της περιοχής. Οι Βαλκανικές χώρες μπορούν να μας εμπιστευθούν περισσότερο, καθώς είμαστε χώρα της περιοχής, ικανή να αναλάβει αυτό το έργο, ενώ όλοι γνωρίζουν ότι συμπαρασταθήκαμε και βοηθήσαμε όλους τους λαούς των Βαλκανίων την ώρα της κρίσης. Προϋπόθεση, βεβαίως, όπως προανέφερα, είναι να αποδείξουμε ότι μπορούμε.

Υπάρχει επίδραση της κρίσης στη Γιουγκοσλαβία επί των ελληνοτουρκικών σχέσεων, και ποια είναι η προοπτική τους μετά τον πόλεμο αυτό;

Κάθε κρίση που εκδηλώνεται κοντά σε μια χώρα είναι φυσικό να μην την αφήνει αδιάφορη, πολύ περισσότερο όταν αφορά τη Βαλκανική, μια περιοχή απ' όπου ξεκίνησαν πολλοί και καταστροφικοί πόλεμοι, με τελευταίο τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Μεταξύ αυτής της καλής εννοούμενης ανησυχίας και του φόβου επιπτώσεων στις όμορες χώρες, με αιτία ή αφορμή την κρίση στο Κόσσοβο, υπάρχει μεγάλη απόσταση. Υπάρχει, βεβαίως, ο κίνδυνος να γίνουν επιλογές και χειρισμοί που θα επιτρέψουν τέτοια εξέλιξη, που θα μπορούσε να σημαίνει κλιμάκωση της κρίσης. Δεν είναι, όμως, στις προθέσεις της ελληνικής πλευράς να ενθαρρύνει και να επιδοθεί σε τέτοια προσπάθεια. Αλλή και δεν βλέπω -πέραν τούτου- οποιοδήποτε άμεση σχέση αυτής της κρίσης με την πορεία των ελληνοτουρκικών σχέσεων. Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις ακολουθούν τη γνωστή πορεία τους με την αποκλειστική ευθύνη της Άγκυρας. Δεν θα θεωρούσα συνετό, από την πλευρά των Τούρκων κυβερνώντων, να επιχειρήσουν περαιτέρω όξυνση, με αφορμή την αναταραχή που δημιουργήθηκε στην περιοχή. Αντιστρόφως, πρέπει να αναζητηθούν στοιχεία που θα οδηγήσουν σε δεύτερες σκέψεις όσον αφορά τις ελληνοτουρκικές σχέσεις.

Ποιο είναι το τελικό συμπέρασμα απ' όλα όσα συνέβησαν στη γείτονα χώρα; Και τι κινδύνους διατρέχει η Ελλήδα από τα προσχήματα που χρησιμοποιήθηκαν για να γίνει ο πόλεμος αυτός;

Το μείζον που προκύπτει ως τελικό συμπέρασμα από την κρίση στο Κόσσοβο είναι ότι ο σεβασμός των ανθρωπίνων δικαιωμάτων δεν είναι κάτι που πρέπει να επαφίεται μόνον στην αποκλειστική κρίση κάθε κρατικής αρχής, αλλή ούτε και της διεθνούς κοινότητας, ώστε να δικαιούται να κινητοποιείται όπου αυτά καταπατούνται. Και, ακόμη, ότι τέτοια προβλήματα δεν επιτρέπεται να λειτουργούν ως πρόσχημα ή ως μοχλός μείζονων αναστατώσεων, μέσω μεθοδεύσεων αλληγορίας των υπαρχόντων εξωτερικών συνόρων των κρατών, που πρέπει να είναι απαραβίαστα. Ιδιαίτερως σε ό,τι αφορά την Ελλήδα, δεν βλέπω να μας απειλούν τέτοιοι κίνδυνοι, για πολλούς και ποικίλους λόγους. Επιδιώξαμε και ακολουθήσαμε με συνέπεια τη θέση να μην οδηγηθούμε στο να γίνουμε μέρος του αναφυέοντος προβλήματος, αλλή τμήμα της λύσεώς του. Σε αυτό μας βοήθησαν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που μας διασφαλίζει ο συνδυασμός των δυνατοτήτων που συγκεντρώνουμε ως η χώρα-μέλος, στην περιοχή, όλων των διεθνών οργανισμών, αλλή και η Βαλκανική «αυτόνομη» διάστασή μας, ενώ είμαστε ένας λαός με συνοχή, με ελάχιστες μειονότητες, και αυτές χωρίς προβλήματα. Ακόμη, η δημοκρατία λειτουργεί άψογα. Η οικονομία είναι ισχυρή και υπάρχει πολιτική σταθερότητα. Πιστεύω ότι τα πήγαμε καλά, κάτι που αναγνωρίζεται από πολλούς. Με βάση αυτή την εκτίμηση, έχουμε κάθε λόγο να αισιοδοξούμε παρά να ανησυχούμε. ➤

Ο υφυπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Δημήτρης Αποστολάκης γεννήθηκε και μεγάλωσε στο Ηράκλειο, όπου τελείωσε τη Μέση Εμπορική Σχολή. Φοίτησε στη Σχολή Ικάρων και αποφοίτησε ως αρχηγός της σχολής το 1957. Φοίτησε σε πολλές επιτελικές και επαγγελματικές σχολές (Σχολή Πολέμου Αεροπορίας, Royal College of Defense Studies στο Λονδίνο).

Παρακολούθησε μαθήματα πολιτικών επιστημών στο Ευρωπαϊκό Τμήμα του Πανεπιστημίου του Maryland και είναι απόφοιτος του τμήματος μεταπτυχιακών σπουδών στην ΑΣΟΕΕ.

Συμμετείχε στον αντιδικτατορικό αγώνα, φυλακίστηκε στο ΕΑΤ/ΕΣΑ για τη συμμετοχή του στο κίνημα του Ναυτικού, αποτάχθηκε από την Αεροπορία και επανήλθε μετά τη μεταπολίτευση.

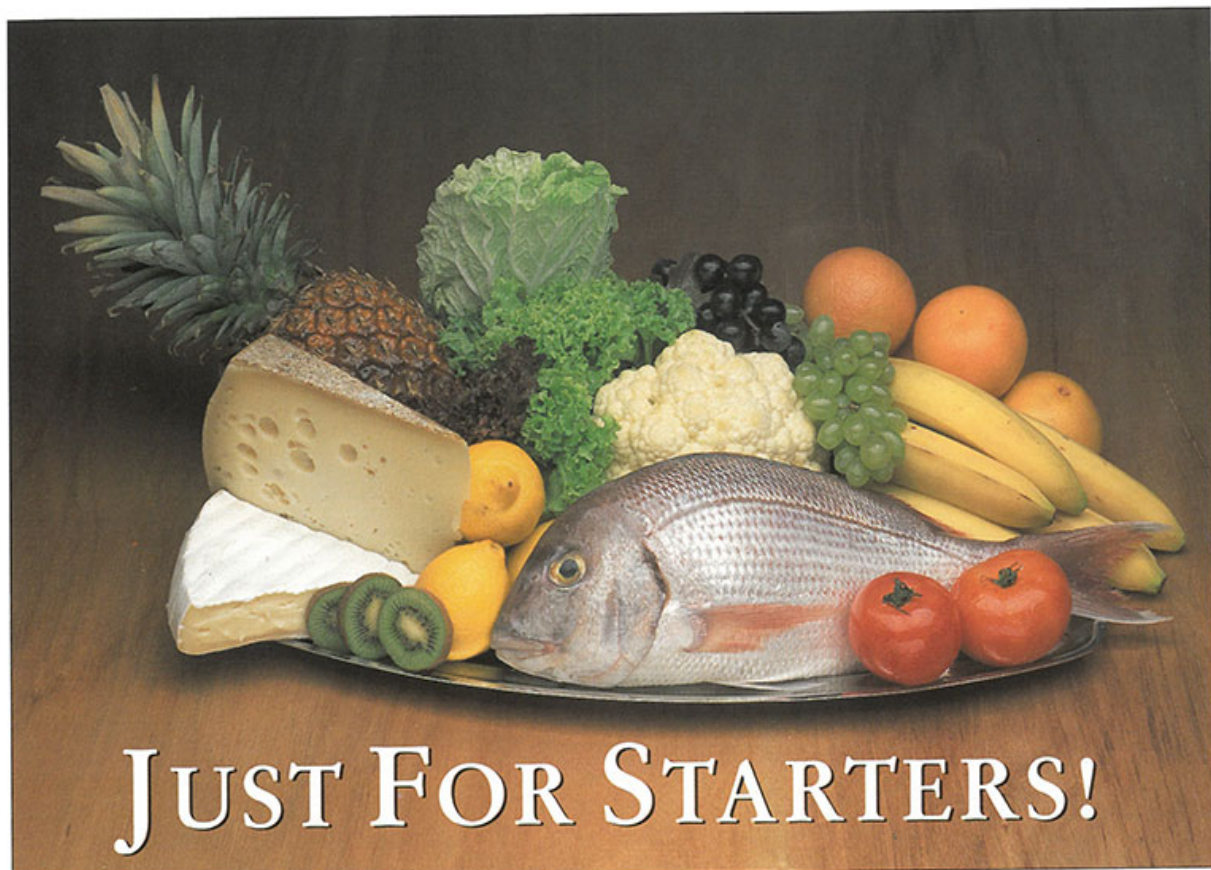
Κορυφαία στιγμή της καριέρας του στάθηκε η επιλογή του ως αρχηγού του ΓΕΑ. Έχει τιμηθεί με πολλά παράσημα της ελληνικής πολιτείας, καθώς και με πολλά μετάλλια, διπλώματα και τιμητικές διακρίσεις ξένων χωρών.

Εκλέχθηκε πρώτη φορά βουλευτής Νομού Ηρακλείου στις εκλογές του 1990 και ήταν πρώτος σε σταυρούς προτίμησης.

Διετέλεσε μέλος της Επιτροπής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων της Βουλής των Ελλήνων. Από τον Μάρτιο του 1994 έως τον Αύγουστο του 1996, διετέλεσε πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της Δημόσιας Επιχείρησης Πετρελαίου, Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων.

Μιλάει αγγλικά και ιταλικά.

Είναι παντρεμένος με την κ. Τίτκα Χατζηδάκη και έχει δύο παιδιά, τον Μανώλη, ζωγράφο, και τη Μαρία, βιολόγο.



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!



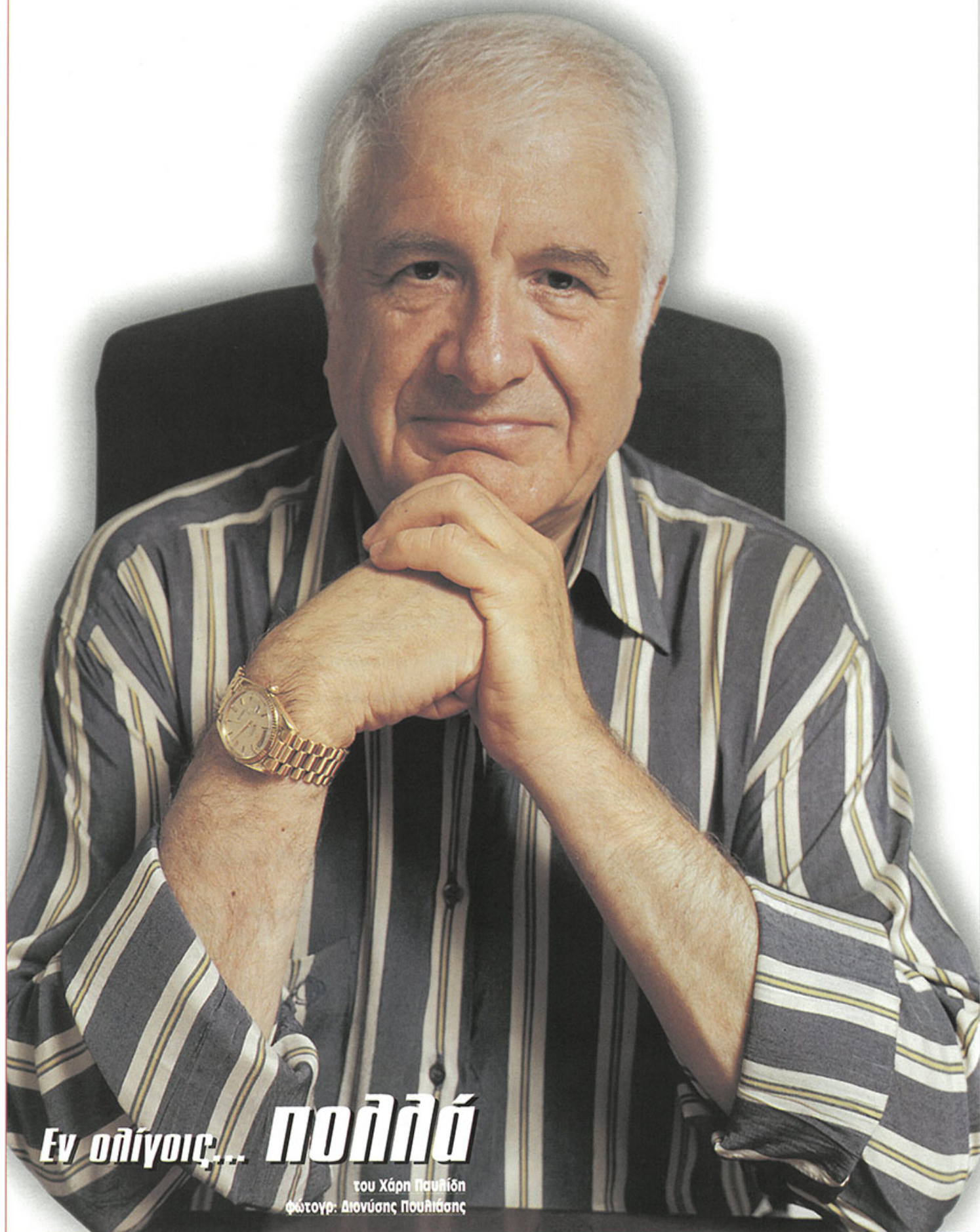
FRIO ADRIATIC

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.



Εν ολίγοις... **πολιτικό**

του Χάρη Παυλίδου
φωτογρ: Διονύσης Πουχίδης

Δεν αφεληηννίζεται η ναυτιλία μας

Κύριε Βλασσόπουλε, είστε νησιώτης που ζει και εργάζεται στο λιμάνι. Ποια θέση έχει η θάλασσα στη ζωή σας;

Είναι το κυρίαρχο συστατικό της ζωής. Είναι ο αέρας που αναπνέουμε. Για μας, τους νησιώτες, το γαλήζιο της είναι πηγή στοχασμού, έμπνευσης και δημιουργίας. Είναι η ίδια η ζωή...

Πώς θα παραφράζατε το στίχο «κάθε λιμάνι και καπηλός»;

Κάθε καπηλός και ελπίδα...

Οι κυβερνήσεις τα έχουν κάνει... «θάλασσα» στη θάλασσα;

Προσπαθούν να αποφύγουν σκοπέλους και υφάλους...

Ο καλός καπετάνιος φαίνεται μόνο στη φουρτούνα;

Ναι, εκεί δείχνει την ανωτερότητά του.

Ο Στ. Σουμάκης είναι καλός «καπετάνιος»;

Το απέδειξε στις φουρτούνες που αντιμετώπισε.

Εθνική στρατηγική για τη ναυτιλία;

Η «ρότα» πρέπει να χαραχθεί από όλους. Η εμπορική μας ναυτιλία, ως κύρια πηγή εισαγωγής συναλλήλατος, εισφέρει στο εθνικό εισόδημα περίπου δύο δισεκατομμύρια δολλάρια το χρόνο, και μάλιστα σε απόλυτο συνάλλαγμα, πέραν του συναλλήλατος που εισέρχεται στη χώρα μας από τις συναρτημένες με τη ναυτιλία μας δραστηριότητες (εφοδιασμός πλοίων, ναυπηγοεπισκευές κτλ.).

Η Ελλάδα, χώρα κυρίως ναυτική, οφείλει να πρωταγωνιστεί στις θάλασσες, και σε αυτό πρέπει να βοηθήσουν όλοι, παρακάμπτοντας τις σκοπιμότητες.

Μια πρόταση για την αναβάθμιση του ΥΕΝ;

Η κυβέρνηση, αλλά και όλοι οι εμπλεκόμενοι με τη θάλα-

σα, θα πρέπει να βοηθήσουν στον εκσυγχρονισμό των ελληνικών πλοίων. Ήρθε η ώρα οι κοινωνικοί εταίροι που δημιουργήσαν το θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας, οι μεγαλοφυσείς Έλληνες πλοιοκτήτες-εφοπλιστές και οι πανόξιοι Έλληνες ναυτικοί, να έχουν ταυτότητα συμφερόντων.

Συμμερίζετε τα περί αφεληνισμού της ναυτιλίας;

Η ναυτιλία είναι συνώνυμη της Ελλάδας. Οι Έλληνες από τα πανάρχαια χρόνια έχουν κατακτήσει παγκοσμίως τις θάλασσες. Άρα δεν μπορεί να υπάρξει αφεληνισμός της ναυτιλίας. Αν με την ερώτησή σας αναφέρεστε στο ελληνικό πληρώματα που αντιμετωπίζουν προβλήματα, τότε ναι, υπάρχει μια πραγματικότητα που πρέπει να μας προβληματίσει.

Η επιστροφή των ναυτιλιακών γραφείων στον Πειραιά;

Απαραίτητη προϋπόθεση για να γίνουμε και πάλι κυρίαρχοι των θαλασσών. Οι Έλληνες εφοπλιστές θα πρέπει να καταλάβουν ότι η φυσική έδρα των γραφείων τους βρίσκεται στον Πειραιά, αλλά τόσο το ΥΕΝ όσο και ο δήμος της πόλης θα πρέπει να δώσουν κίνητρα για την επιστροφή των επιχειρήσεων στο «σπίτι» τους.

Επιστροφή της ναυτιλίας στην Ελλάδα;

Σε περίοδο που η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας συνθίβει παραδοσιακές μορφές λειτουργίας και οργάνωσης του κράτους και ο ανελέητος παγκόσμιος ανταγωνισμός δεν αφήνει ανεπηρέαστη την ελληνική ναυτιλία και το ελληνικό πλοίο, η δημιουργία σύγχρονων κρατικών δομών στον τομέα αυτό αποτελεί αδήριτη και επιτακτική ανάγκη, που θα αλληλένδετα συλλήβδον τη σημερινή γκρίζα πραγματικότητα. ➡

Μαριάννα Βαρδινογιάννη

Η κυρία της Ελπίδας



Η κυρία Μαριάννα Β. Βαρδινογιάννη ανήκει στην κατηγορία των ανθρώπων που νοιάζονται τον συνάνθρωπό τους και προσπαθούν, με όποια μέσα διαθέτουν κάθε φορά, να βοηθήσουν τους πάσχοντες. Γι' αυτό από πολύ νεαρή ηλικία δραστηριοποιήθηκε σε κοινωνικούς φορείς, όπως το ΕΛΕΠΑΠ, το Γηροκομείο Αθηνών κ.ά. Μητέρα και η ίδια πέντε παιδιών, είναι ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένη στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα όρρωστα παιδιά και οι οικογένειές τους, και γι' αυτό το 1990, σε συνεργασία με την τότε πρέσβειρα των ΗΠΑ στην Ελλάδα, κυρία Εστέλ Σωτήρη, αποφάσισαν να ιδρύσουν το Σύλλογο Φίλων Παιδιών με καρκίνο, «Ελπίδα».

Σκοπός του συλλόγου ήταν η δημιουργία μονάδας μεταμόσχευσης μυελού των οστών στο Νοσοκομείο Παιδών «Αγία Σοφία», έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα θεραπείας των πασχόντων παιδιών στην Ελλάδα, κάτι που έως τότε έλειπε από την Ελλάδα.

Από την ίδρυση του συλλόγου «Ελπίδα» μέχρι σήμερα, η κυρία Βαρδινογιάννη είναι πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου.

Την κοινωνική στράτευσή της θεωρεί η ίδια χρέος της, και χαίρεται κάθε φορά που διαπιστώνει ότι έπειτα από σκληρή δουλειά, προσπάθεια και αγώνες ανθεί το χαμόγελο στα χείλη ενός παιδιού.

Μερικά χρόνια αργότερα, η κυρία Βαρδινογιάννη ιδρύει το Ίδρυμα για το Παιδί και την Οικογένεια, με σκοπό την προστασία του παιδιού από τη βία, την εγκατάλειψη, την παραμέληση και, γενικότερα, την καταπάτηση των δικαιωμάτων του. Σε συνεργασία με κυβερνητικούς και μη φορείς από την Ελλάδα, την Ευρώπη και όλο τον κόσμο, το Ίδρυμα δραστηριοποιείται με στόχο την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης γύρω από τα θέματα που σχετίζονται με την παιδική ηλικία και τα προβλήματά της.

Η κυρία Βαρδινογιάννη θεωρεί πολύ σημαντικό το γεγονός ότι όλο και περισσότεροι άνθρωποι, εύποροι, ή λιγότερο εύποροι, αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες κοινωφελούς χαρακτήρα. Αυτό δυναμώνει την πίστη και την ελπίδα της για τη δημιουργία ενός καλύτερου κόσμου. Πιστεύει ότι το κίνητρο για όλες τις προσπάθειες είναι -και πρέπει να είναι πάντα- η ανυστερόβουλη προσφορά στον συνάνθρωπο.

Η «Ελπίδα» κινητοποιεί

Η ίδια, καθώς και όλοι τα μέλη του συλλόγου «Ελπίδα», στην προσπάθειά τους να ολοκληρώσουν το έργο που ανέλαβαν, κατάφεραν μέσα στα δέκα χρόνια από την ίδρυσή του να ευαισθητοποιήσουν και να κινητοποιήσουν πολλούς ανθρώπους από τον πολιτικό, επιχειρηματικό και καλλιτεχνικό χώρο, που επανειλημμένα στάθηκαν συμπαράστατες στο έργο της «Ελπίδας». Ένα έργο που διάρκως διευρύνεται, αφού μέχρι σήμερα εκτός από τις δύο μονάδες μεταμόσχευσης μυελού των οστών, είναι σχεδόν έτοιμη και η τρίτη, καθώς και ο πενταώροφος Ξενώνας που θα φιλοξενεί τα παιδιά που πρόκειται να υποβληθούν σε επέμβαση μεταμόσχευσης μυελού των οστών μαζί με τους γονείς τους.

Όμως το διοικητικό συμβούλιο και τα μέλη του συλλόγου είναι πάντα εν εγρηγόρει για να προσφέρουν και σε όποια άλλη κατεύθυνση διαπιστώνεται μεγάλη κοινωνική ανάγκη. Έτσι πρόσφατα, με πρωτοβουλία του Συλλόγου «Ελπίδα» και του Ιδρύματος για το Παιδί και την Οικογένεια, διοργανώθηκε σε συνεργασία με το «Μέγα Τσάνεϊ» τηλεμαραθώνιος για τη συγκέντρωση υλικής βοήθειας προς



τα παιδιά του πρόσφατου πολέμου στη Γιουγκοσλαβία.

Πρώτο μέλημα του Συλλόγου «Ελπίδα» σήμερα είναι η λειτουργία του ξενώνα και η ολοκλήρωση της τρίτης μονάδας μεταμόσχευσης μυελού των οστών.

Επόμενα βήματα του Ιδρύματος για το Παιδί και την Οικογένεια είναι η διοργάνωση, μέχρι το τέλος του χρόνου, ενός συνεδρίου για την παιδοφιλία σε συνεργασία με την UNESCO, καθώς και η διοργάνωση το 2000 του 2ου Ευρωπαϊκού Φόρουμ για την Οικογένεια στον 21ο αιώνα.



Οι δραστηριότητες του Ιδρύματος για το Παιδί και την Οικογένεια

Το Ίδρυμα για το Παιδί και την Οικογένεια ιδρύθηκε το 1995 από την κυρία Μαριάννα Βαρδινολιάνη. Είναι μη κερδοσκοπικός φορέας ιδιωτικού δικαίου και έχει έδρα την Αθήνα. Βασικός σκοπός του είναι η προστασία των δικαιωμάτων του παιδιού και της οικογένειάς μέσα από ποικίλα προγράμματα και εκδηλώσεις για την ευαισθητοποίηση της κοινής

γνώμης και την εφαρμογή των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης για τα Δικαιώματα του Παιδιού. Η δράση του εκτείνεται σε εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο μέσα από συνεργασία με διεθνείς και ευρωπαϊκούς κυβερνητικούς και μη κυβερνητικούς οργανισμούς σε παγκόσμια κλίμακα.

Το Ίδρυμα είναι ο επίσημος αντιπρόσωπος του European Office for Missing and Exploited Children (έδρα Παρίσι) στην Ελλάδα, με σκοπό την αντιμετώπιση του φαινομένου της εκμετάλλευσης των παιδιών και την προστασία τους, και είναι μέλος διεθνών δικτύων μη κυβερνητικών φορέων, όπως: International Clearing House on Children and Violence on the Screen, CRIN (Child Rights Information Network), Child Abuse Prevention Network.

Το Ίδρυμα συνεργάζεται στενά με μη κυβερνητικούς οργανισμούς, όπως: Fondation pour l'Enfance - France, International Peace Bureau - Geneva/Olso, Noor Al - Hussein Foundation - Ιορδανία κ.ά.

Μερικές από τις δραστηριότητες του Ιδρύματος Ευρωπαϊκό / Διεθνές επίπεδο:

- Οργάνωσε το 1ο Ευρωπαϊκό Φόρουμ με θέμα «Οικογένεια - Ευρώπη - 21ος αιώνας: Όραμα και θεσμοί», τον Μάιο 1998, στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών, υπό την αιγίδα του Προέδρου της Δημοκρατίας, κ. Κωνσταντίνου Στεφανόπουλου, του γενικού γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρώπης κ. Daniel Tarchys, της UNESCO και με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η συμμετοχή συνέδρων ξεπέρασε τις 2.500. Την Τιμητική Επιτροπή του Φόρουμ αποτελούσαν διεθνείς προσωπικότητες που έχουν αφιερώσει τη δράση τους στην προστασία των παιδιών, όπως η Α.Μ. Βασίλισσα Silvia της Σουηδίας, η Α.Μ. Βασίλισσα Noor της Ιορδανίας, η Α.Β.Υ. Πριγκίπισσα Maria - Teresa του Λουξεμβούργου, ο γενικός διευθυντής της UNESCO κ. Federico Mayor, η κ. Giscard d'Estaing κ.ά. Το πρόγραμμα περιελάμβανε 150 ομιλητές από όλη την Ευρώπη, ειδικούς στο θέμα της οικογένειας, εκπροσώπους κυβερνητικών και μη κυβερνητικών φορέων και παρατηρητές από όλο τον κόσμο. Το φόρουμ είχε μεγάλη απήχηση στο κοινό και καλύφθηκε από τα μέσα ενημέρωσης σε διεθνές επίπεδο. Πρόσφατα, εκδόθηκε το βιβλίο των πρακτικών του φόρουμ για την ευρύτερη γνωστοποίηση των πορισμάτων του.
- Στο πλαίσιο του φόρουμ, το Ίδρυμα απένειμε το βραβείο «Νταϊάνα, Πριγκίπισσα της Ουαλίας» για να τιμήσει τη μνήμη και το έργο της Πριγκίπισσας Νταϊάνα και να στηρίξει ευρωπαϊκούς φορείς και Ευρωπαίους πολίτες που αφιερώνουν έργο ζωής στην προστασία των παιδιών. Νικτές του βραβείου αναδείχθηκαν δύο μη κυβερνητικοί οργανισμοί, οι: α) Great Expectations (Ρουμανία), β) Refugio Aboim Ascensao (Πορτογαλία), οι οποίοι μοιράστηκαν το χρηματικό ποσό των 10.000 ECU.
- Το Ίδρυμα οργάνωσε την Ευρωπαϊκή Συνάντηση «Προτεραιότητα στην

αξιοπρέπεια και την ασφάλεια των παιδιών της Ευρώπης» στην Αθήνα (1997) σε συνεργασία με το «Ευρωπαϊκό Γραφείο για τα χαμένα και κακοποιημένα παιδιά».

- Το Ίδρυμα μάχεται για την κατάργηση των ναρκών σε όλο τον κόσμο. Στο πλαίσιο αυτό στήριξε τα παιδιά που έχουν πέσει θύματα ακρωτηριασμού από νάρκες στη Βοσνία. Σε συνεργασία με τους «Γιατρούς του Κόσμου» οργάνωσε στην Αθήνα φιλικό αγώνα μπάσκετ ανάμεσα στον Παναθηναϊκό και στον Ερυθρό Αστέρα της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Το ποσό που συγκεντρώθηκε, 10.000 δολάρια, δόθηκε για να καλυφθούν οι ανάγκες σε τεχνητά μέλη για ακρωτηριασμένα παιδιά.

- Το Ίδρυμα οργάνωσε μεγάλο Τηλεμαραθώνιο, τα έσοδα του οποίου θα διατεθούν σε διάφορες βαλκανικές περιοχές για τα παιδιά του πολέμου στη Γιουγκοσλαβία σε συνεργασία με τους «Γιατρούς του Κόσμου» και την Αρχιεπισκοπή (Απρίλιος 1999).

- Στο πλαίσιο του διεθνούς συνεδρίου «Appeal for Peace» (Μάιος 1999), το Ίδρυμα οργάνωσε ειδικό πάνελ σε συνεργασία με το International Peace Bureau και τον Σύλλογο Φίλων του Παιδιού με καρκίνο «Ελπίδα» στη Χάγη. Το πάνελ εξέτασε το θέμα «Η επίδραση της ραδιενέργειας στην υγεία των παιδιών», με σκοπό την έκκληση για παύση των πυρηνικών δοκιμών και των πολέμων στον κόσμο.

Το Ίδρυμα συμμετείχε σε πολλές διεθνείς και ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες και συναντήσεις, όπως:

- το Συνέδριο για την Παιδική Σεξουαλική Εκμετάλλευση (Στοκχόλμη, 1996)
- η Διεθνής Συνάντηση για τις εξαφανισθείσες παιδιών που οργάνωσε η Interpol και η Fondation pour l'Enfance (Lyon - 1999).
- η Συνάντηση Ειδικών για το θέμα της Παιδοφιλίας, που οργάνωσε η UNESCO (Παρίσι - 1999).

Current projects:

- Το Ίδρυμα έχει αναλάβει πρωτοβουλίες στο πλαίσιο του προγράμματος «BETHLEHEM 2000» της UNESCO σε θέματα πολιτιστικής κληρονομιάς και κοινωνικής αλληλεγγύης. Συμμετέχει στη δημιουργία πρότυπου παιδικού σταθμού στη Βηθλέμ για την εμπέδωση της ειρήνης στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου.
- Συνεργάζεται στενά με την UNESCO στο θέμα της προστασίας των παιδιών διεθνώς. Στο πλαίσιο αυτό, θα οργάνωσε Διεθνή Συνάντηση στην Αθήνα το φθινόπωρο 1999, με θέμα «Παιδική πορνογραφία και παιδοφιλία στις βαλκανικές κοινωνίες: η νέα πρόκληση του Internet», σε συνεργασία με την UNESCO.

Εθνικό επίπεδο:

- Πρόγραμμα ενίσχυσης ακριτικών περιοχών της Ελλάδας. Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού, το Ίδρυμα στηρίζει τρία χωριά στη





Θράκη- τη Μύκη, τη Διομήδεια και τη Γενισέα. Έχει εξοπλίσει τα σχολεία τους με οπτικοακουστικά μέσα και βιβλιοθήκες και καλύπτει υλικές ανάγκες των μαθητών. Έχει δημιουργήσει βιβλιοθήκη και έχει προσφέρει οπτικοακουστικά μέσα στο σχολείο του μικρού νησιού των Φούρνων Ικαρίας. Το νησί παρουσιάζει το μεγαλύτερο ποσοστό γεννήσεων στην Ελλάδα συγκριτικά προς τον πληθυσμό του.

- Το Ίδρυμα στηρίζει τα παιδιά τα οποία ζουν με τις μητέρες τους στις φυλακές Κορυδαλλού, στην Αθήνα. Έχει προσφέρει είδη πρώτης ανάγκης στις μητέρες και στα παιδιά και έχει εξοπλίσει τον παιδικό σταθμό, που λειτουργεί στη φυλακή, με παιχνίδια και βιβλία.

- Στηρίζει τα παιδιά που γεννήθηκαν με AIDS. Συμμετέχοντας στην παγκόσμια ημέρα κατά του AIDS, ανέλαβε την περιήλωση των Ελλήνων παιδιών με AIDS τη χρονιά 1997-1998.

- Οργανώνει ημερίδες, εκδίδει ενημερωτικά φυλλάδια και βιβλία, προβάλλει σποτ με μηνύματα για το παιδί και την οικογένεια στα μεγαλύτερα τηλεοπτικά κανάλια, δημοσιεύει άρθρα σε μεγάλης εφημερίδες για την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα εξής:

Ημερίδα με θέμα: «Οικογένεια και ΜΜΕ», που οργάνωσε στο Ζάππειο Μέγαρο στην Αθήνα, με συμμετοχή κορυφαίων Ελλήνων δημοσιογράφων, καθηγητών Πανεπιστημίου και εκπροσώπων από το χώρο των media.

Ημερίδα με θέμα: «Η Διεθνής Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Παιδιού και ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης» με τη συμμετοχή μελών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και εκπροσώπων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Το βιβλίο «Οι 10 Βασικές Αρχές της Διακήρυξης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα του Παιδιού», εικονογραφημένο από τον ζωγράφο Μανώλη Χάρο.

Μια σειρά από τηλεοπτικά σποτ με τις Αρχές της Διακήρυξης του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα του Παιδιού που προβλήθηκαν στην τηλεόραση για τον εορτασμό της Διεθνούς Ημέρας της UNICEF για το Παιδί (12 Δεκεμβρίου 1998). Σύντομα θα ξεκινήσει η έκδοση του «Newsletter» του Ιδρύματος.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Η κυρία Μαριάννα Βαρδινογιάννη γεννήθηκε στην Αθήνα. Μετά την ολοκλήρωση των γυμνασιακών σπουδών της, πήγε στην Αμερική όπου σπούδασε Οικονομικά στο Denver University. Παντρεύτηκε τον αξιωματικό του Πολεμικού Ναυτικού και μετέπειτα πρόεδρο της Motor Oil Hellas, Βαρόν Ι. Βαρδινογιάννη. Είναι μητέρα πέντε παιδιών.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Η Μαριάννα Β. Βαρδινογιάννη έχει πολυπληρές κοινωνικό έργο στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, που έχει πάντα ανακείμενο τα ανθρώπινα δικαιώματα, την υγεία και την ποιότητα ζωής, κυρίως των παιδιών και της οικογένειας.

Σε ελληνικό επίπεδο:

ΕΛΕΠΑΠ

Μέλος του Δ.Σ. και οργανώτρια ή επίτιμη πρόεδρος διαφόρων εκδηλώσεων του.

ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Συμπαραστάτης σε διάφορες εκδηλώσεις και μέλος της Τιμητικής Επιτροπής της Ημερίδας για την τρίτη ηλικία, που διοργανώθηκε στις 30 Νοεμβρίου 1994, με πρόεδρο την κ. Ελένη Γλυκοτζίη-Αρβελέρ.

«ΕΛΠΙΔΑ»

Πρόεδρος του σωματείου «Ελπίδα», που δημιουργήθηκε το 1990. Εμπνεύστηκε και υλοποίησε το Α' Ευρωπαϊκό Συνέδριο, που έγινε στην Αθήνα το Μάρτιο του 1994, υπό την αιγίδα του επιτρόπου Padraig Flynn, με θέμα «Ευρώπη με ανθρώπινο πρόσωπο - Βοήθεια στο άρρωστο παιδί» και σκοπό την πολυπληρή αντιμετώπιση του καρκίνου των παιδιών από φορείς σε όλη την Ευρώπη. Με τον τρόπο αυτό θέλησε να δώσει πολυδιάστατες ευκαιρίες για επικοινωνία και συνεργασία του συλλόγου με αντίστοιχους φορείς σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Εμπνεύστηκε και προχώρησε στη θεσμοθέτηση των ευρωπαϊκών βραβείων «Ελπίδα» υπό την αιγίδα του επιτρόπου P.

Flynn, με στόχο να ευαισθητοποιήσει την κοινή γνώμη για το θέμα του καρκίνου των παιδιών και της ψυχο-κοινωνικής αντιμετώπισής του, για να κάνει γνωστό και πιο αποθεματικό το έργο που έχει ήδη εκτελεστεί στον τομέα αυτό. Παρόληθλη, το βραβείο έχει στόχο να τονώσει την ανάγκη ανθρώπινης διάσωσης στο πλαίσιο της Ενωμένης Ευρώπης. Ανευμήθη πρώτη φορά στην Αθήνα τον Μάρτιο του 1996 από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, κ. Κωνσταντίνου Στεφανόπουλο.

Σε διεθνές επίπεδο:

ΙΔΡΥΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΑΙΔΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ

CARITAS FRATERNA BOYS TOWN OF ITALY

Υποστήριξε οικονομικά δραστηριότητες που προωθούν την επικοινωνία νέων από διάφορες περιοχές του κόσμου.

INSTITUTE OF CHILD HEALTH (GREAT ORMOND STREET HOSPITAL OF CHILDREN NHS TRUST)

Ενίσχυσε οικονομικά το έργο του Ινστιτούτου, πιστεύοντας ότι ένα προηγμένο και ειδικευμένο επιστημονικό ίδρυμα στην Αγγλία θα ήταν χρήσιμο στα Ελληνόπουλα, που θα το είχαν ανάγκη.

FONDATION POUR L' ENFANCE (Πρόεδρος-Ιδρύτρια η κ. A.A. Giscard d' Estaing)

Ενίσχυσε οικονομικά τις ενέργειες του Ιδρύματος, με σκοπό να εκφράσει την αλληλεγγύη των Ευρωπαίων για κοινά προβλήματα, όπως αυτά της κακοποίησης των παιδιών. Συμμετείχε ως εκπρόσωπος της Ελλάδας, στο Διεθνές Φόρουμ που οργάνωσε το Ίδρυμα υπό την αιγίδα της UNESCO στο Παρίσι, στις 27-11-1995, με σκοπό την κοινή δράση σε παγκόσμιο επίπεδο για καλύτερη ποιότητα ζωής των παιδιών.

ΙΔΡΥΜΑ ROBERT F. KENNEDY MEMORIAL

Ίδρυμα για την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων-έδρα Washington.

Η Μαριάννα Β. Βαρδινογιάννη έχει συμβάλει με ποικίλους είδους συνεισφορές και συμμετοχές. Έχει οριστεί εκπρό-

σώπος του Ιδρύματος στην Ελλάδα.

UNIVERSITY OF NEW YORK

Έδρα Ανόδμου Ελληνισμού.

Χορηγός μαζί με τον σύζυγό της στη δημιουργία της εν λόγω έδρας.

SPECIAL OLYMPICS

Μέλος του Προεδρικού Συμβουλίου των Special Olympics «Europe - Eurasia».

RED CROSS

Επίτιμη πρόεδρος της Οργανωτικής Επιτροπής του Red Cross London Ball (Λονδίνο - Νοέμβριος 1998).

BPABEIA

Έχει τιμηθεί για το όραμα, τη δράση της και τη διακρίση της ως «Γυναίκα της Ευρώπης 1996» στην Ελλάδα, αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Ενδεικτικά αναφέρουμε και τα ακόλουθα βραβεία:

- INTERNATIONAL HUMANITARIAN AWARD (INEA YORK 1987)

- ΧΡΥΣΟ ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΤΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΥΠΟΙΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

- PAUL HARRIS FELLOW AWARD (ΑΝΩΤΑΤΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ROTARY)

- ΤΙΜΗΤΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ ΣΠΟΥΔΩΝ «DOCTORATE OF LAWS» ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΤΟΥ SHEFFIELD

- ΕΙΔΙΚΟ ΕΠΑΛΟ ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΥΛΛΟΓΟ ΕΛΛΗΝΩΝ ΟΛΥΜΠΙΟΝΟΜΩΝ Έχει τιμηθεί, επίσης, με διάφορα βραβεία ως πρόεδρος της «Ελπίδας»:

- ΒΡΑΒΕΙΟ ΕΡΥΘΡΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ

- ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Το 1995, εξελέγη Ελληνίδα υποψήφια για το βραβείο «Γυναίκες της Ευρώπης». Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, εξελέγη «Γυναίκα της Ευρώπης» (Β' Ευρωπαϊκό Βραβείο) έχοντας ως αποστολή την προώθηση των διεθνών επαφών σε υψηλό επίπεδο για την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, και κυρίως των παιδιών.



ChriSoMar Corp.



Bunkers

Lubricants

Chemicals



Stephan Livanos

Agency



**As the winds of time blow change, so get onboard
and take advantage of all the services we can now offer**

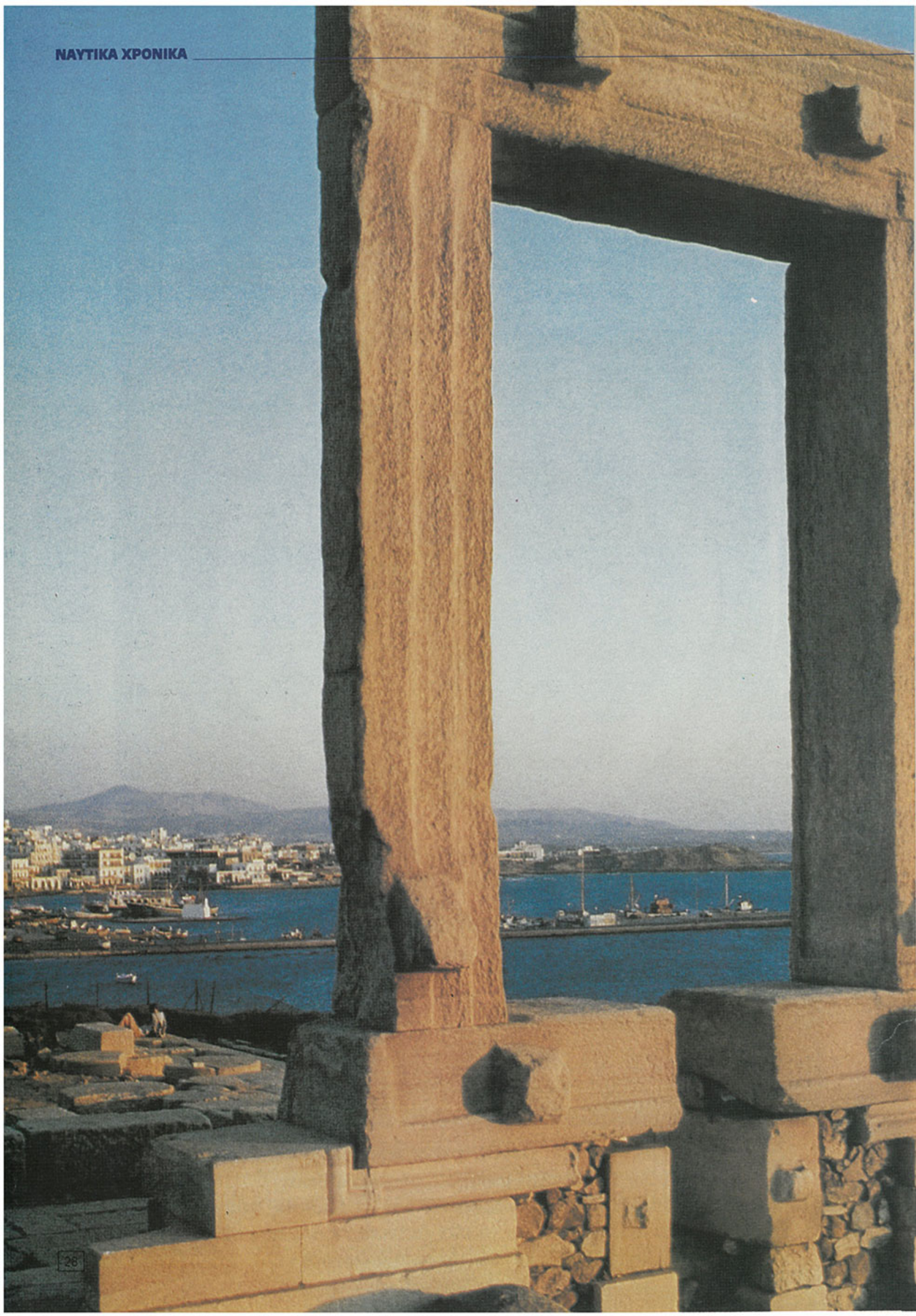
One phone call and we are at your service.

For further information, please contact:

The Team at, ChriSoMar Corp, Solomou 5, 145 61 Kifissia, Athens, Greece.

Tel: +30 1 6233063, Mobile: +30 093 488460, Fax: +30 1 62 33 067,

Tlx:210697, Email: chrisoma@otenet.gr



Σε «γέρικα» λιμάνια υπερσύγχρονα πλοία

του Νάσου Πουθακίδα

«Κατά κύματα» χορηγούνται τον τελευταίο χρόνο από τη Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας άδειες σκοπιμότητας για νεότευκτα πλοία. Τα σκάφη αυτά θα αρχίσουν να «οργώνουν» τα ελληνικά πελάγη από τα μέσα του 2000, ενώ μέχρι το 2004, με την άρση του cabotage, πιθανολογείται ότι η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου θα έχει επιτευχθεί σε ποσοστό άνω του 60%.

Ο εκσυγχρονισμός των πλοίων καλά κρατεί, οι επενδύσεις ανέρχονται συνοδικά σε εκατοντάδες δις. δραχμές, όμως τα λιμάνια παραμένουν το μεγάλο «αγκάθι». Τα νέα σύγχρονα πλοία «υποδέχονται» λιμενικές εγκαταστάσεις που από τη δεκαετία του '60 δεν έχουν σημειώσει ούτε μισό βήμα πρόόδου!

Στασιμότητα σε απειθιστικό βαθμό παρατηρείται λοιπόν ως προς τον εκσυγχρονισμό των περισσότερων λιμανιών της χώρας. Προ διμήνου πραγματοποιήθηκε σύσκεψη κορυφαίων παραγόντων των συναρμοδίων υπουργείων ΠΕΧΩΔΕ και Εμπορικής Ναυτιλίας για μεγάλης παρεμβάσεις και στα εθνικής σημασίας λιμάνια και στα μικρότερα,



όμως αποφάσεις ακόμη δεν έχουν ληφθεί...

Οι πλοίαρχοι, τώρα που αρχίζει να ζωντανεύει η κίνηση στην ακτοπλοΐα και τα Σαββατοκύριακα όλο και περισσότεροι κάτοικοι του Λεκανοπεδίου επισκέπτονται τα νησιά, μικρά και μεγάλα, κάνουν το σταυρό τους για ασφαλή απόπλου και κατάπλου. Οι ακτοπλοϊκοί εφοπλιστές ζητούν από τα συναρμόδια υπουργεία έργα στα λιμάνια για τα πλωτά μεγαθήρια, όμως, τα υπομνήματά τους παραμένουν στα συρτάρια κάποιων αρμοδίων.

Ο υπουργός Ναυτιλίας, κ. Σταύρος Σουμάκης, παραδέχεται σε συνεντεύξεις Τύπου ότι τα λιμάνια χρειάζονται θεαματικές βελτιώσεις και ζητεί για τα Δωδεκάνησα και τις Κυκλάδες από τους αρμοδίους να γίνει κάτι, αφού και το ποσοστό εκτέλεσης των μικροπαρεμβάσεων βρίσκεται σε μηδενικό σημείο!



Η ευθύνη για τη μη εκτέλεση έργων βαρύνει τα συναρμόδια υπουργεία, νομαρχιακή και τοπική αυτοδιοίκηση, λιμενικά ταμεία, αθλητά και ακτοπλοϊκές εταιρείες. Να τονιστεί ότι ομάδα εργασίας πριν από αρκετό διάστημα είχε προτείνει με τη χορήγηση άδειας σκοπιμότητας από τη ΓΕΑΣ και την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών, η κάθε ακτοπλοϊκή εταιρεία να αναλαμβάνει και την εκτέλεση διαφόρων έργων στα λιμάνια που θα εξυπηρετεί. Η πρόταση αυτή δεν έχει «περπατήσει».

Οι Μινωικές ετοιμάζονται να δρομοιογήσουν το 2000 στη γραμμή Πειραιάς - Ηράκλειο νέα πλοία (η διαδρομή θα καλύπτεται σε 6 ώρες), η ΜΦΔ για την Παροναξία δύο καταμαράν που θα αναπτύσσουν ταχύτητα 42 κόμβων, ο Στρίντζης από τον Ιούνιο του 2000 ετοιμάζει ταχύπλοο στη γραμμή Κυθήρων - Αργολίδα και Κυθήρων - Πόρος, από τον Φεβρουάριο του 2001 νεότευκτο στη γραμμή Πειραιάς - Χίος - Μυτιλήνη και από τον Μάιο του ίδιου έτους επίσης νεότευκτο στη γραμμή Ραφήνα - Άνδρος - Μύκονος - Ικαρία - Σάμος. Η ΝΕΛ παρήγγειλε νέο πλοίο, παρότι στο λιμάνι της Μυτιλήνης χρειάζεται σωρεία έργων και ουδείς τα εκτελεί. Ποια είναι αυτά τα έργα; Σύμφωνα με το ΥΕΝ και την Ένωση Πλοιάρχων, στο λιμάνι της Μυτιλήνης θα πρέπει να γίνει ένας προβλήτας καινούργιος με άξονα Βορρά - Νότου, για να μπορεί να δεχθεί πλοίο με την πλώρη και να μην υπάρχει φόβος για το πώς θα απομακρυνθεί από αυτόν. Σε όλο το μήκος του προβλήτα, δηλαδή στο πάνω μέρος του κρηπιδώματος, θα πρέπει να τοποθετηθεί ξύλο διαστάσεων 25 Χ 25 εκ. Η θέση του προβλήτα που προτείνεται πρέπει να είναι αμέσως μετά τη θέση του σημερινού νέου «Γάμα». Τα προστατευτικά μπαλόνια που διαθέτει το λιμάνι της Μυτιλήνης είναι παλιά και φθαρμένα, ενώ ο σκελετός μερικών από αυτά είναι επικίνδυνος, λόγω του ότι έχουν καταστραφεί τα λάστιχα. Ο χειριστής χώρος της Μυτιλήνης θα πρέπει να διαμορφωθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε τα πλοία να φορτοεκφορτώνουν με τάξη και ασφάλεια.

Ιδιαίτερα καυστικός με την κωλυσιεργία που παρατηρείται από πλευράς πολιτείας όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό των λιμένων είναι ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοϊών, κ. Παντελής Σφήνις. Για το τεράστιο πρόβλημα των λιμενικών διευκολύνσεων τονίζει: «Οι ιδιώτες προχωρούν στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου. Επενδύονται συνολικά εκατοντάδες δια. δρχ. για νέα πλοία και από πλευράς πολιτείας παρατηρείται το φαινόμενο να μη διατίθενται ούτε 50 εκατ. δραχμές, π.χ., για το λιμάνι της Πάρου. Στις αρχές Μαρτίου κλήθηκαν στελέχη ακτοπλοϊκών εταιρειών στη Σαντορίνη για να ψηφιστούν αποφάσεις σχετικά με την εκτέλεση έργων στο λιμάνι και μέχρι σήμερα δεν... έχει κουνηθεί φύλλο! Προκαλούμε ανοιχτά τους υπουργούς ΠΕΧΩΔΕ Κ. Λαλιώτη και Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη και όποιον άλλο αρμόδιο να μας αιτιολογήσει αυτή τη νοοτροπία και αναποτελεσματικότητα».

Οι θέσεις των εφοπλιστών

Για το... θαυμαστό κόσμο των ελληνικών λιμένων αξίζει να σημειωθούν

εκβάθυνση της περιοχής των αβαθών για να μη διατρέχουν κίνδυνο τα επιβατηγά, ενώ στην Πάρο πρέπει να γίνει επέκταση του προβλήτα για να σταματήσει το φαινόμενο να αναμένουν έξω από το λιμάνι τα πλοία περισσότερο από μία ώρα για να «δέσουν». Στη Ραφήνα δεν υπάρχουν προβλήματα μόνο όταν επικρατεί άπνοια! Το λιμάνι του Αγ. Ευστατίου χαρακτηρίζεται επικίνδυνο, ενώ ο προβλήτας της Καρπάθου κινδυνεύει να καταρρεύσει».



Τη λύπη του εκφράζει ο Σταύρος Σουμάκης

Με 200 εκατ. δραχμές το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας χρηματοδοτείσε Λιμενικά Ταμεία για μικροπαρεμβάσεις, όπως κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, διαγράμμισεις χώρων λιμανιών, κατασκευή στεγάστρων, πληροφό-

ρηση τουριστών κ.ά. Δηλαδή, για έργα που θα κάνουν πιο εύκολη την πρόσβαση των ταξιδιωτών. Όμως, ακόμη και γι' αυτά τα έργα (ζητήθηκε πρόσθετη πίστωση 500 εκατ. δρχ.) οι διαπιστώσεις του υπουργού Ναυτιλίας, αλλά και αρμοδίων παραγόντων του ΥΕΝ, προκαλούν θλίψη. Πριν από λίγες ημέρες, ο κ. Σουμάκης επικοινώνησε με τον περιφερειάρχη Ν. Αιγαίου και του ζήτησε επιτάχυνση αυτών των μικροπαρεμβάσεων. Μάλιστα, σε επιστολή του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αναφέρεται: «Οι λιμένες των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου, λόγω του μεγάλου αριθμού επιβατών και πλοίων που εξυπηρετούν, είναι ιδιαίτερης σημασίας, και για το λόγο αυτό οι επισκέψεις της Επιτροπής του ΥΕΝ για την καταγραφή των προβλημάτων και την πρόταση λύσεων/λειτουργικών παρεμβάσεων ξεκίνησαν από αυτούς τους λιμένες. Με λύπη μου, όμως, διαπιστώνω, τόσο από τις καταστάσεις που παρακολουθούν την υλοποίηση της όλης προσπάθειας, ότι ενώ στους περισσότερους από τους λιμένες της χώρας τα απαιτούμενα μικρά κλίμακες έργα για την υλοποίηση των λύσεων/λειτουργικών παρεμβάσεων έχουν εκτελεστεί στο σύνολό τους ή βρίσκονται στο τελικό στάδιο εκτέλεσης, στους λιμένες των Κυκλάδων, κυρίως, αλλά και της Δωδεκανήσου, το ποσοστό εκτέλεσής τους είναι πολύ χαμηλό ή μηδενικό».



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

στο limit up ο ΟΛΠ

του Νάσου Πουθακίδα

Στο limit up βρίσκεται το τελευταίο χρονικό διάστημα ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς. Με βάση τον όγκο εμπορευματοκιβωτίων που διακινεί πήρε την... ανηφόρα και έφθασε στην 41η θέση διεθνώς, μεταξύ των 50 μεγαλύτερων λιμανιών, ενώ κατέχει την πρώτη θέση στην ανατολική Μεσόγειο. Ταυτόχρονα, στο επιβατικό τμήμα του λιμανιού συνεχίζονται τα έργα ανάπλασης, τα οποία έχουν κοστολογηθεί σε 2 δισ. δραχμές. Η εικόνα του λιμανιού έχει αλλάξει ριζικά, με περιφράξεις, χώρους περιπάτου, άπλετο φωτισμό, δημιουργία πρασίνου, πύλες εισόδου - εξόδου και διευθέτηση εσωτερικής κυκλοφορίας.

ΜΕΤΑΡΟ ΟΛΠ
ΑΚΤΗ ΜΑΘΩΝ 10

Η έκθεση πεπραγμένων του κ. Κ. Μανιατόπουλου

Από το καλό στο καλύτερο... βαδίζει πλέον ο ΟΛΠ, σύμφωνα και με την έκθεση πεπραγμένων του προέδρου του κ. Κων. Μανιατόπουλου. «Έπειτα από μία κρίσιμη διετία, οι τελευταίες εξελίξεις επιβεβαίωσαν τη συγκρατημένη αισιοδοξία μας, η οποία είχε δημιουργηθεί στα τέλη του '97» τονίζει ο κ. Μανιατόπουλος και συμπληρώνει: «Ο ΟΛΠ μπήκε για πρώτη φορά στη λίστα των 50 μεγαλύτερων container ports στον κόσμο. Ας σημειωθεί ότι το '97 βρισκόταν παγκοσμίως στην 57η θέση».

Ο Πειραιάς έγινε το πρώτο κέντρο διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Η κίνηση ξεπέρασε τα 933.000 κοντέινερ έναντι 685.000 το 1997 και 575.000 το 1996.

Αυξητικές είναι οι τάσεις και σε άλλους τομείς. Ο τομέας των car carriers παρουσίασε πέρυσι αύξηση 29% έναντι του '97 και τους τρεις πρώτους μήνες του 1999 αύξηση περίπου 79% έναντι της περυσινής. Πολλές εταιρείες έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον να καταστεί ο Πειραιάς κέντρο διαμετακόμισης και αποθήκευσης αυτοκινήτων για την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, της Μαύρης Θάλασσας και της Μέσης Ανατολής. Μεγάλο, όμως, πρόβλημα αποτελεί η εξεύρεση χώρων για την εξυπηρέτηση αυτής



Τα έργα ανάπλασης στο κεντρικό λιμάνι

Αυτές τις μέρες ολοκληρώνεται η πρώτη φάση των έργων ανάπλασης του κεντρικού λιμανιού, συνολικής δαπάνης 2 δισ. δραχμών. Αποτέλεσμα των έργων θα είναι η ριζική αλλαγή της εικόνας του λιμανιού με περιφράξεις, χώρους περιπάτου, δημιουργία κήπων και ομοιόμορφα εκδοτήρια. Ήδη, διαμορφώθηκε η πλατεία Αγ. Νικολάου και ανακατασκευάστηκε το πεζοδρόμιο, με παρτέρια σε όλο το μήκος της ακτής Μιαούλη από το κεντρικό λιμεναρχείο μέχρι την πλατεία Καραϊσκάκη, στον Αργοσαρωνικό. Εγκαταστάθηκαν χημικές τουαλέτες και τοποθετούνται δέκα νέα ομοιόμορφα εκδοτήρια εισιτηρίων. Στον προβλήτα του Αργοσαρωνικού θα κατασκευαστεί φυλάκιο για τα λιμενικά όργανα και θα ασφαλιστούν όλοι οι χώροι από το λιμεναρχείο έως την Ακτή Βασιλειάδη.

700 θέσεις στάθμευσης

Επισπεύδονται οι διαδικασίες για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης. Η περιοχή του κεντρικού λιμανιού, και ιδιαίτερα γύρω από το εκθεσιακό κέντρο ΟΛΠ από 2ας Μεραρχίας μέχρι και το Μέγαρο του Οργανισμού, είναι μια ζώνη η οποία ασφυκτιά λόγω της παράνομης στάθμευσης κάθε είδους τροχοφόρων, με αποτέλεσμα την εμφάνιση εκτεταμένης κυκλοφοριακής συμφόρησης, ρύπανσης, θορύβου και άλλων προβλημάτων.

Σύμφωνα με τη διοίκηση του ΟΛΠ, θα πρέπει να υπάρξει το συντομότερο λύση στο οξύτατο αυτό πρόβλημα. Η αναγκαιότητα σταθμών πάρκινγκ είναι άμεση. Η διοίκηση του ΟΛΠ Α.Ε. θα προχωρήσει με ταχύτερες διαδικασίες στην προκήρυξη ανοικτού διαγωνισμού επιλογής αναδόχου για κατασκευή και εκμετάλλευση χώρων στάθμευσης, με το σύστημα της παραχώρησης χρήσης. Καταρχήν, θα κατασκευαστεί ο υπόγειος σταθμός δύο επιπέδων κάτω από την πλατεία Μ. Μερκούρη, μπροστά από το εκθεσιακό κέντρο του ΟΛΠ. Η συνολική χωρητικότητα θα ξεπερνά τις 700 θέσεις στάθμευσης, ο ακριβής όμως αριθμός θα οριστικοποιηθεί στη φάση της μελέτης. Η προκήρυξη για εκδήλωση ενδιαφέροντος θα δημοσιευθεί το καλοκαίρι, ώστε η ανάθεση να γίνει πριν από το τέλος του χρόνου. Παράλληλα, θα εκπονηθεί προμελέτη για εξέταση της σκοπιμότητας κατασκευής χώρων στάθμευσης:

α) μεταξύ εκθεσιακού κέντρου και κεντρικών γραφείων, β) στην πλατεία ΟΤΕ και γ) στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου.

της πελατείας.

Στον τομέα των κρουαζιερών η κίνηση αυξήθηκε και από πλευράς αριθμού επιβατών και από πλευράς μεγέθους πλοίων. Ήδη, ένα από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια του κόσμου κατέπλευσε και εξυπηρετήθηκε χωρίς πρόβλημα και προβλέπεται να καταπλεύσουν και άλλα.

Από πέρυσι ξεκίνησε και το έργο της μηχανοργάνωσης, το οποίο θα δώσει επιπλέον νση στη λειτουργία του λιμανιού, θα αυξήσει τη δυναμικότητα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και θα μειώσει το κόστος.



εδώ κι εμπρός, δεν θα επέλθει αυτόματα. Η μετατροπή ήταν αναγκαία για να δοθεί ευελιξία στον Οργανισμό και να θυθούν συγχρόνως ορισμένα σοβαρά προβλήματα, όπως το συνταξιοδοτικό. Αλλά από μόνη της δεν θα φέρει την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα. Χρειάζεται δουλειά από όλους. Δεν είναι καιρός για χαλάρωση της προσπάθειας. Με το νέο θεσμικό πλαίσιο και άλλες παράλληλες ενέργειες που έχουν προγραμματιστεί, έχουν τεθεί οι βάσεις για τη συνέχιση αυτής της πορείας».

Πορθημία Περάματος

Νέος επιβατικός σταθμός πρόκειται να δημιουργηθεί για την εξυπηρέτηση των πορθημίων Περάματος. Η μελέτη θα αφορά την περιοχή που περικλείεται από την οδό Αγ. Γεωργίου, τη Ρεωφόρο Δημοκρατίας και το όριο της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Σκοπός της μελέτης θα είναι όχι μόνο η βέλτιστη θέση και κατασκευή του νέου επιβατικού σταθμού, αλλά και η ανάπλαση και κατ' επέκταση αναβάθμιση της περιοχής. Με την κατασκευή του σταθμού, το κτίριο θα περιλαμβάνει εκδοτήρια εισιτηρίων,

αθροιστικά αναμονής επιβατών, εγκαταστάσεις κυλικείου κ.ά. Ακόμη, θα γίνει αλλαγή στο σημείο της αφετηρίας των Ρεωφορείων, θα δια-

Αλλάζει όψη καθημερινά το λιμάνι του Πειραιά με τα έργα που πραγματοποιούνται τους τελευταίους μήνες. Το κόστος των έργων ανέρχεται σε 2 δισ. δρχ.

Για τη μετατροπή του ΟΛΠ σε Α.Ε., ο κ. Μανιάτοπουλος υποστηρίζει:

«Η μετατροπή του Οργανισμού έγινε στην καλύτερη χρονική στιγμή. Θα ήταν ατυχής συγκυρία αν αυτή γινόταν με τον ΟΛΠ να πηγαίνει προς "τα κάτω" και να έχει οικονομικά ή άλλα σοβαρά προβλήματα. Είναι σαφές ότι ο ΟΛΠ μπαίνει στη νέα εποχή από θέση ισχύος. Βέβαια, το να προχωρήσει ο ΟΛΠ σωστά, από

μορφωθεί ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων και θα ρυθμιστεί το κυκλοφοριακό. Κύριος στόχος της επέμβασης είναι η καθολική και ριζική αναδιάρθρωση της κυκλοφορίας όλων των ειδών των τροχοφόρων, ώστε να διαχωριστούν σαφώς οι κινήσεις αναλόγως των προορισμών, αλλά και να μην επεκταθεί το οδικό δίκτυο σε βάρος της αναβάθμισης της περιοχής. ➡





ΑΤΕΡΜΩΝ. Η ΤΑΧΥΤΕΡΑ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗΝ ΥΠΑΙΘΡΙΑ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ.



Η ΑΤΕΡΜΩΝ, η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρία στην υπαίθρια διαφήμιση, σας προβάλλει μέσα από το πληρέστερο, δυναμικότερο και σωστά δομημένο δίκτυο υπαίθριας διαφήμισης. Έτσι έχετε τη δυνατότητα επικοινωνίας με ένα ευρύ καταναλωτικό κοινό, όλων των ηλικιών και δημογραφικών ομάδων. Έχοντας κατακτήσει μία από τις κορυφαίες θέσεις στο χώρο της, η ΑΤΕΡΜΩΝ επεκτείνεται με θέσεις:

- Στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
 - Στις αλυσίδες Supermarkets
 - Στους σημαντικότερους κόμβους κυκλοφορίας Αθηνών και Θεσσαλονίκης
- ΑΤΕΡΜΩΝ. Καινοτομεί επενδύοντας στην ποιότητα, με στόχο την καλύτερη και αποτελεσματικότερη προσέγγιση του κοινού, πάντα με πρωτοποριακά μέσα και νέες ιδέες. Με την ΑΤΕΡΜΩΝ είστε παντού!



«Αστακός» πλέον το Λιμενικό Σώμα

του Νάσου
Πουθακίδα

Θωρακίζεται ημέρα με την ημέρα το Λιμενικό
Σώμα με πλωτά, εναέρια και χερσαία μέσα.

Κατά τη διάρκεια τελετής στο λιμάνι του
Πειραιά, παρελήφθησαν τρία σκάφη έρευνας
και διάσωσης, τρία ταχύπλοα περιπολικά που
αναπτύσσουν ταχύτητα 45 κόμβων και επτά
πνευστά ταχύπλοα που έχουν μήκος εννιά
μέτρων και αναπτύσσουν ταχύτητα 60 κόμβων.

Ακόμη, παραλήφθηκε παρόμοιο σκάφος που
προσφέρθηκε από το ίδρυμα «Σταύρος
Νιάρχος», όπως και 15 οχήματα, αξίας 135
εκατ. δρχ. Εντός του Ιουνίου θα παραληφθούν
και δύο σκάφη καταπολέμησης
πετρελαιοκηλίδων, ενώ μέχρι τον Δεκέμβριο θα
παραληφθεί και το πρώτο ελικόπτερο έρευνας
και διάσωσης.

«**Η** ανατολή του 21ου αιώνα θα βρει ένα πανίσχυρο Λιμενικό Σώμα, ικανό να αντεπεξέλθει στους τομείς της έρευνας και διάσωσης, ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και φύλαξης των θαλασσίων συνόρων μας» τόνισε ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, Θ. Παπακωνσταντίνου.

Πιο συγκεκριμένα, στην ομιλία του ο αρχηγός του Λιμενικού ανέφερε:

«Δεν έχει συμπληρωθεί ακόμη ένα έτος από την ημέρα που είχαμε τη χαρά και ικανοποίηση να δούμε να εντάσσονται στο Λιμενικό Σώμα τρία υπερσύγχρονα ταχύπλοα σκάφη για να ενισχύσουν τη φύλαξη των ακτών της Βορειοδυτικής Ελλάδας, καθώς και τριάντα οχήματα που κάλυψαν ανάγκες λιμενικών Αρχών της χώρας μας. Η προμήθεια των μέσων αυτών, καθώς και η προμήθεια ηλεκτρονικού και ατομικού εξοπλισμού ύψους 1,2 δισεκατομμυρίων έγινε αποκλειστικά με δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού και βοήθησε στην εμπέδωση αισθήμα-

τος ασφαλείας στους κατοίκους της περιοχής που προανέφερα και στη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών που προσφέρει το Λ.Σ.

Η προμήθεια του παραπάνω εξοπλισμού δεν ήταν παρά ένα μέρος του τεράστιου για τα δεδομένα του Λ.Σ. προγράμματος ενίσχυσής του με μέσα και ανθρώπινο δυναμικό, που τα τελευταία τρία χρόνια υλοποιείται με ρυθμούς πρωτόγνωρους για το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και είναι θέμα χρόνου πλέον η παραλαβή του συνόλου των μέσων που περιλαμβάνει το εν λόγω πρόγραμμα.

Σήμερα, λοιπόν, βρισκόμαστε και πάλι στην ευχάριστη θέση να παραστήσουμε στην τελετή ένταξης στο Λ.Σ. και άληθων πηλών και χερσαίων μέσων που παρελήφθησαν κατά τους τελευταίους μήνες, στο πλαίσιο του παραπάνω εξοπλιστικού προγράμματος.

Ειδικότερα, αναφέρω τα ακόλουθα:

- Παρελήφθησαν τα πρώτα επτά από τα δέκα προγραμματισμένα σκάφη έρευνας και διάσωσης, συνολικής αξίας πλέον των 3,5 δισεκατομμυρίων δρχ. και εντός του τρέχοντος έτους

αναμένεται η παραλαβή και των υπολοίπων. Τρία από τα σκάφη αυτά βρίσκονται σήμερα ενώπιόν μας.

- Παρελήφθησαν τα τρία πρώτα από τα προγραμματισμένα δέκα πέντε (15) παράκτια ταχύπλοα περιπολικά σκάφη, μήκους 17 μ. και ταχύτητας 45 κόμβων, αξίας 4,5 δισ. δρχ. περίπου και εντός του έτους αναμένεται και η παραλαβή των υπολοίπων. Τα σκάφη αυτά είναι σήμερα εδώ.

- Παρελήφθησαν και τα 17 προγραμματισμένα πνευστά ταχύπλοα σκάφη, μήκους 9 μ., ταχύτητας 60 κόμβων και συνολικής αξίας 450 εκατ. δρχ. περίπου. Επτά από τα σκάφη αυτά βρίσκονται επίσης σήμερα εδώ, ενώ τα υπόλοιπα έχουν διατεθεί σε λιμενικές Αρχές.

- Επίσης, παρελήφθη και βρίσκεται εδώ ένα ακόμη όμοιο σκάφος που προσφέρθηκε από το ίδρυμα «Σταύρος Νιάρχος».

- Παρελήφθησαν, επίσης, τέσσερα αυτοκίνητα VAN 4X4 και ένδεκα επιβατηγά οχήματα, συνολικής αξίας 135 εκατ. δρχ. περίπου, καθώς και δύο οχήματα μεταφοράς προσωπικού (ίεωφορεία), αξίας 116 εκατομμυρίων.

- Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι έχει παραληφθεί σύγχρονος τηλεπικοινωνιακός, ηλεκτρονικός και λοιπός ατομικός εξοπλισμός (λόγηλα - πυρομαχικά κ.λπ.), αξίας πλέον των 330 εκατ. δρχ. περίπου.

- Εντός του Ιουνίου θα παραληφθούν και δύο σκάφη καταπολέμησης πετρελαιοκηλίδων, συνολικής αξίας 850 εκατ. δρχ. περίπου και τον Νοέμβριο θα παραληφθεί ένα υπερσύγχρονο κινητό σύστημα παράκτιας επιτήρησης, αξίας 230 εκατ. δρχ.

Εδώ θέλω να υπενθυμίσω ότι στο τέλος του τρέχοντος έτους θα παραληφθεί και το πρώτο ελικόπτερο έρευνας και διάσωσης, ενώ τα υπόλοιπα τρία εντός του πρώτου τριμήνου του επόμενου έτους, συνολικής αξίας 18 δισ. δραχμών. Επίσης, κατακυρώθηκε ο διαγωνισμός για την προμήθεια δύο αεροσκαφών ναυτικής περιπολίας και προστασίας αλιευτικών πόρων, συνολικής αξίας 4,5 δισ. δρχ.

Παράλληλα με το εξοπλιστικό πρόγραμμα, γίνονται πολύ μεγάλες προσπάθειες για την κάλυψη των κενών θέσεων της οργανικής δύναμης του Λιμενικού Σώματος και σταδιακή ανανέωση των στελεχών του με την κατάταξη ποιοτικά αναβαθμισμένου προσωπικού με το σύστημα των αντικειμενικών κριτηρίων. Έτσι λοιπόν, κατά τα έτη 1997-1998 προσελήφθησαν 56 αξιωματικοί και 800 λιμενοφύλακες και φέτος εγκρίθηκε η κατάταξη 34 αξιωματικών, 124 υπαξιωματικών και 500 λιμενοφυλάκων.

Κατόπιν αυτών, είμαι απόλυτα σίγουρος ότι η ανατολή του 21ου αιώνα θα βρει ένα πανίσχυρο Λ.Σ., ικανό να αντεπεξέλθει στους τομείς της έρευνας και διάσωσης, ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, φύλαξης των θαλασσίων συνόρων μας, αστυνόμευσης των ακτών και των χωρικών υδάτων και στον ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο του, της προσφοράς υπηρεσιών στο κοινωνικό σύνολο.



Από τη θέση του αρχηγού του Σώματος και έχοντας πλήρη και σαφή γνώση των δυσκολιών υλοποίησης ενός τέτοιου προγράμματος, αλήθια και της αγωνίας της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να καταστήσει το Λιμενικό Σώμα αξιόπιστο και αξιόμαχο, θέλω να δηλώσω ότι όλα έγιναν πραγματικότητα χάρη στο αμέριστο ενδιαφέρον, τις συνεχείς προσπάθειες και την ειλικρινή αγάπη και εκτίμηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Σταύρου Σουμάκη, και του γενικού γραμματέα του υπουργείου κ. Αθανάσιου Τσουροπλή προς το Σώμα, το προσωπικό του και το έργο που επιτελεί. Θέλω, επίσης, να επαναλάβω ότι έχοντας εμπιστοσύνη στο φιλότιμο, την ανησυχία, την εργατικότητα και την επαγγελματική κατάρτιση των συναδέλφων μου, των οποίων έχω τη μεγάλη τιμή να είμαι αρχηγός, ότι ο εξοπλισμός αυτός και τα νεοκατασασόμενα στελέχη θα αξιοποιηθούν κατά τον καλύτερο τρόπο για το συμφέρον της χώρας και του κοινωνικού συνόλου.

Εκφράζω το συγχαρητήριό μου στο στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό του ΥΕΝ για τις διαρκείς

και άοκνες προσπάθειες που κατέβαλαν και συνεχίζουν να καταβάλλουν και τις ευχαριστίες μου προς τους εκπροσώπους των προμηθευτών για την πολύ καλή συνεργασία τους με τις υπηρεσίες του ΥΕΝ.

Θα ήθελα, επίσης, να ευχαριστήσω θερμά το ίδρυ-

χή συγκυρία. Η υλοποίηση του προγράμματος αυτού και η ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού του Λ.Σ. συμπίπτει με τη συμπλήρωση ογδόντα χρόνων από την ίδρυσή του. Οκτώ δεκαετίες διαρκούς προσφοράς στην πατρίδα και την εμπορική ναυτιλία της χώρας μας είναι ένα γεγονός για το οποίο νιώθουμε όλοι στο Λιμενικό Σώμα υπερήφανοι και χαρούμενοι. Υπερήφανοι όμως νιώθουμε και για τους συναδέλφους μας που έδωσαν τη ζωή τους για τα ιδανικά της ελευθερίας, της ανεξαρτησίας και της ασφάλειας των πολιτών.

Με αυτά λοιπόν τα αισθήματα και τις σκέψεις, μετά και την ονομασία ενός ταχείας περιπολικού σκάφους με το όνομα του ηρωικού Μαρίνου Ζαμπήτη, εισηγηθήκαμε και ευχαριστούμε που αποδεχθήκατε, Κύριε Υπουργέ, την πρόταση να δοθούν στα περιπολικά σκάφη τύπου Abeking τα ονόματα των:

πλωτάρχη Λ.Σ. Καζάκου Ηλία, πλωτάρχη Λ.Σ. Κωτούλα Γεωργίου, πλωτάρχη Λ.Σ. Αρβανιτάκη Ιωάννη και υποκελευστή Α' Λ.Σ. Μουρμούρη Γρηγορίου, οι οποίοι κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής ανέπτυξαν ηθούσια αντιστασιακή δράση, φυλακίστηκαν και εκτελέστηκαν από τους κατακτητές».



μα «Σταύρος Νιάρχος» γιατί στο πλαίσιο της κοινωνικής προσφοράς του συμπεριέλαβε και τη δωρεά σκάφους αξίας 30.000.000 δρχ. στο Λιμενικό Σώμα για τις ανάγκες της θαλάσσιας περιοχής της νήσου Κάσσου και των κατοίκων της.

Τελειώνοντας, θέλω να αναφερθώ σε μια ευτυ-



VERISTAR
Integrating design analysis and ship management

The new way of managing your ship for life

- VERISTAR offers shipyards and shipowners maximum safety at optimum cost.
- VERISTAR cuts shipyard design time by a factor of four.
- On-line access to ship database allows shipowners to monitor the condition of their ships at any time.

Cedex 44 - 92077 Paris La Défense - France - Tél.: 33 (1) 42 91 52 91 - Fax: 33 (1) 42 91 53 20



BUREAU
VERITAS

Διεθνείς εξελίξεις στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας

του **Ted Πετρόπουλου**
γενικού διευθυντή
Petrofin S.A.

Η έλευση του 1999 δεν επέφερε σοβαρή διαφοροποίηση στην όλη κρίση που μαστίζει τη ναυτιλία εδώ και ενάμιση χρόνο. Τα αίτια και αιτιατά έχουν αλλάξει πολύ λίγο. Η Άπω και Νοτιοανατολική Ασία εξακολουθούν να είναι ασταθείς. Επίσης, οι τιμές των πλοίων πέφτουν (ως καθαρή αντανάκλαση των ναύλων τους και της κακής αγοράς) και οι τιμές στα διαλυτήρια κυμαίνονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Επιπλέον, οι διατάξεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης και οι έλεγχοι από τις λιμενικές αρχές επιβαρύνουν τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και στέλνουν πολλά υπερήλικα πλοία στα διαλυτήρια και, σε γενικές γραμμές, το διεθνές εμπόριο δείχνει επιβράδυνση, καθώς οι έως τώρα ασφαλείς και ισχυροί ναυτιλιακοί δρόμοι είναι πια λιγότερο προσοδοφόροι.

Στον τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης τα πράγματα είναι ακόμη πιο δύσκολα. Όπως φαίνεται και από τον πίνακα 1, οι τράπεζες ενθαρρυνόμενες από τις καλές αγορές εισήλθαν στον τομέα της ναυτιλίας, όπου βρίσκονται τώρα με τεράστια δανειοχαρτοφυλάκια, όταν ο δείκτης BIFFEX έχει πέσει σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Για τις τράπεζες που δεν ήταν εκτεθειμένες πολύ μέχρι την έξωση της κρίσης, είναι μία καλή περίοδος, καθώς τους δίνεται η ευκαιρία να μπουν στην αγορά με κυριολεκτικά καταποντισμένες τιμές πλοίων και, το κυριότερο, με δυνατούς πελάτες, καθώς οι αγοραστές σήμερα είναι και εκείνοι που έχουν την επιφάνεια να αντιμετωπίσουν μια τόσο σοβαρή κρίση.

Για τις τράπεζες όμως που το δανειοχαρτοφυλάκιό τους είναι γεμάτο από μικρούς πλοιοκτήτες με τα έως τώρα συνήθη για την ελληνική αγορά δεδομένα, όπως λίγα πλοία, τότε η κατάσταση σαφώς σοβαρεύει. Η αναπροσαρμογή δανείων, ώστε ο πελάτης να μπορεί να αντιμετωπίσει την αποπληρωμή ενός δανείου είναι πια συννησιμένη κατάσταση. Τα πλοία καρόβια στέλνονται στα διαλυτήρια, καθώς δεν έχουν σοβαρές ελπίδες για τονωτική ένεση ρευστού από την τράπεζά τους ή την αγορά και, στην περίπτωση που και νεότερα πλοία δεν αντεπεξέρχονται στις υποχρεώσεις τους, τότε οι δημοπρασίες διαδέχονται η μία την άλλη.

Ως γνωστόν, από κάθε κρίση βγαίνουν σώοι εκείνοι που είχαν την ευελιξία, φαντασία, θέληση και κουράγιο να την αντιμετωπίσουν κατόματα και να προσαρμοστούν στις ιδιόζουσες απαιτήσεις της. Αυτό καθούνται να κάνουν τώρα και οι μεγάλοι χρηματο-οικονομικοί φορείς, οι οποίοι αναγκάζονται πια να βλέπουν και να υπολογίζουν τον παράγοντα «υψηλού κινδύνου» που υπέβασκε ονέκαθεν κάτω από τις προοπτικές τεραστίων κερδών της ναυτιλίας.

Οι τράπεζες, ως οι κυριότεροι χρηματο-οικονομικοί φορείς, αντιδρούν στην παρούσα κρίση ποικιλοτρόπως. Στο ευρύ φάσμα αντιδράσεων έχουμε τη First National Bank of Maryland, η οποία συγκρούεται ενίοτε μετωπικά με τους πελάτες της, με αποτέλεσμα να γίνεται πρωτοσέλιδο στο διεθνή ναυτιλιακό τύπο, ενώ άλλες τράπεζες, όπως έως πρόσφατα η RBS, η Nedship κ.λπ., προτιμούν να ρύνουν τυχόν προβλήματα περιο-

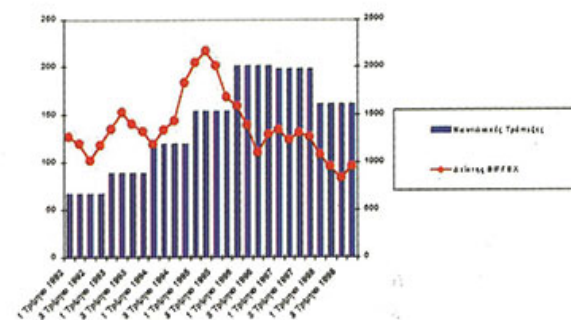
σσότερο διακριτικά και μακριά από τη δημοσιότητα. Άλλες πάλι τράπεζες, όπως η Bank of Scotland και η DNB, έχουν εμφανιστεί και αυτές στον διεθνή τύπο με αφορμή δάνεια σε παλαιότερα πλοία, επηρεασμένα από την κρίση.

Είναι όμως κοινό χαρακτηριστικό όλων των τραπεζών ότι η διαδικασία δανειοδότησης έχει «σκληρύνει», με τις Επιτροπές Εγκρίσεως Δανείων να ζητούν όλο και μεγαλύτερη οικονομική ευρωστία από τον πελάτη και όλο και πιο καινούργια πλοία προς χρηματοδότηση. Πλοία που η ηλικία τους είναι 20 ετών και άνω δεν δανειοδοτούνται πια από τις περισσότερες τράπεζες, ενώ ακόμη και πλοία 15-20 ετών έχουν και αυτά προ-

Συγκριτικός πίνακας μεταξύ ναυτιλιακών τραπεζών και του δείκτη BIFFEX

Έρευνα: Petrofin S.A. ©

Πίνακας 1



βλήματα δανειοδότησης, καμιά φορά αξεπέραστα, με τις μεγάλες τράπεζες, εφόσον δεν αγοράζονται από καλούς και αποδεδειγμένους ρευστότητας και καλής πίστης πελάτες τους.

Όσον αφορά δε την προσπάθεια διάσωσης του ήδη υπάρχοντος δανειοχαρτοφυλάκιού τους, οι τράπεζες εντατικοποίησαν τον έλεγχο των δανείων και τις εσωτερικές επανεκτιμήσεις των ναυτιλιακών πελατών τους, ειδικότερα των «ευαίσθητων» πελατών.

Αυτή η σκλήρυνση της πολιτικής των τραπεζών φαίνεται και στους όρους που θέτουν για καινούργιες αγορές. Τα ποσοστά δανειοδότησης κυμαίνονται σε πιο χαμηλά επίπεδα, της τάξεως του 50%-60%, ενώ οι αμοιβές των τραπεζών (spread, fees) έχουν αυξηθεί.

Ας δούμε αναλυτικά τι οδήγησε τις τράπεζες σε αυτή την αλλαγή πολιτικής. Τα παλαιότερα πλοία αγοράστηκαν σε καλές αγορές, με υψηλά δάνεια και προ-

βλέψεις για εισόδημα που σήμερα δεν καταφέρνουν να πετύχουν ούτε οι πιο ικανοί πλοιοδιαχειριστές. Τα αποτελέσματα αυτού τα έχουν νιώσει όλοι οι πλοιοκτήτες, όσο υψηλής ποιότητας και αν είναι η πλοιοδιαχείρισή τους.

Η έλλειψη ρευστότητας στη ναυτιλία είχε ως αποτέλεσμα περιορισμούς στην πίστωση από προμηθευτές, με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να προβαίνουν σε κατασχέσεις πλοίων για την πληρωμή οφειλών. Αυτό το γεγονός δυσχεραίνει βέβαια τη θέση της τράπεζας.

Τα πλοία της δεκαετίας του '70, με την αξία τους τώρα ίση με την τιμή διάλυσής τους, οδηγούνται εκτός αγοράς. Δεν πρέπει να ξεχνάμε επίσης ότι στην κατακόρυφη πτώση των τιμών οδήγησε και η αύξηση του βιβλίου παραγγελιών καινούργιων πλοίων, που αν συνεχιστεί με αυτό το ρυθμό, θα επηρεαστούν ακόμη χειρότερα και τα επόμενα στη σειρά πλοία, αυτά με το «8» μπροστά.

Η πτώση των τιμών οδήγησε και στην, ακούσια βέβαια, παραβίαση συγκεκριμένων όρων δανείων, αυτών που αφορούν το ποσοστό ανατοκίας μεταξύ δανείου και αξίας πλοίου. Το δάνειο ως σταθερή τίθεται έναντι αξίας άκρως μεταβλητής στην παρούσα αγορά. Η μεγάλη πλειοψηφία των τραπεζών προτίμησε να αγνοήσει αυτή την παραβίαση, χωρίς βέβαια αυτό να μειώσει τις ανησυχίες τους για την έκβαση της αποπληρωμής του δανείου, καθώς και τη βιωσιμότητα των πελατών, εάν η κρίση συνεχιστεί για ένα ή περισσότερα χρόνια. Οι αναπροσαρμογές των δανείων είναι αναπόφευκτες και γίνονται, αλλά οι τραπεζίτες αναρωτιούνται έως πότε οι Διοικήσεις τους θα τους επιτρέπουν να προχωρούν σε αναπροσαρμογές και χρηματοδοτήσεις προβληματικών δανείων.

Η ιδιόζουσα φύση της σημερινής κρίσης της ναυτιλίας, η οποία χαρακτηρίζεται από τη σχεδόν υποχρεωτική ανανέωση στόλων και από καινούργιους και απαιτητικούς κανονισμούς ασφαλείας, θέτει το μεγάλο ερώτημα της βιωσιμότητας της ελληνικής ναυτιλίας ως πελάτη μεγάλων, ξένων τραπεζών. Δεν τίθεται φυσικά θέμα για τις τεράστιες ναυτιλιακές εταιρείες, αλλά όπως φαίνεται και στον πίνακα 2, το συντριπτικό ποσοστό των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών διαχειρίζονται ένα ή δύο παλαιά πλοία.

Επιπλέον, πολλή από τις μέχρι πρόσφατα γνωστές ναυτιλιακές τράπεζες έχουν σταματήσει τις δραστηριότητές τους στο ναυτιλιακό τομέα, είτε λόγω συγχωνεύσεων, είτε λόγω απομάκρυνσής τους, όπως για παράδειγμα η Credit Lyonnais, η Hambros, η Paribas, η Guinness Mahon, η Barclays, καθώς και αριθμός τραπεζών στην Άπω Ανατολή. Η τελευταία έρευνα της ΠΕΤΡΟΦΙΝ, που δημοσιεύθηκε το φθινόπωρο 1998, αποκάλυψε ότι ο αριθμός των χρηματοδοτριών ναυτιλιακών τραπεζών έπεσε από το 1998 στις 161 από 198 το 1997 και 201 το 1996 (πίνακας 3). Από τις μη ελληνικές τράπεζες που διατηρούν καλή δραστηριότητα στην αγορά είναι οι Nedship, η BCV, η RBS, η HSBC και οι γερμανικές τράπεζες.

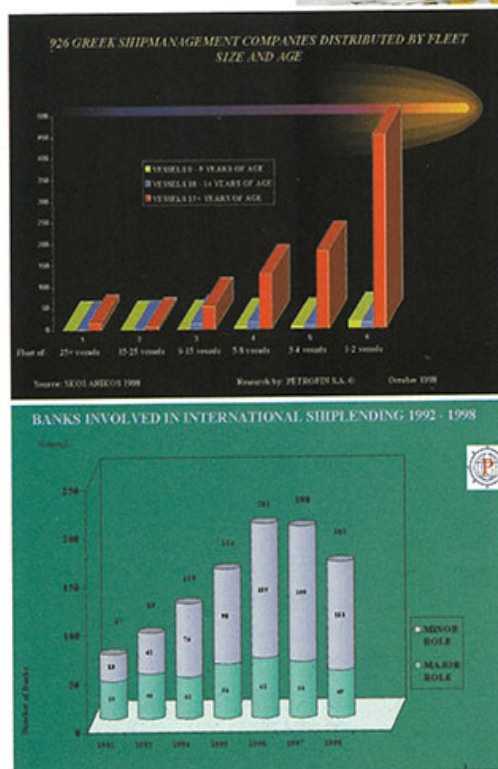
Υπάρχουν όμως και τράπεζες οι οποίες επέλεξαν αυτή την εποχή για να εισέλθουν στον τομέα της ναυτιλίας, όπως η Vereinsbank. Είναι όμως πολύ ενδιαφέρον το γεγονός ότι ανάμεσα στις τράπεζες που εισέρχονται στον τομέα της ναυτιλίας είναι και ελληνικές. Οι ελληνικές τράπεζες, όσο και περισσότερες, έχοντας «ανακαλύψει» την ελληνική ναυτιλία, θέλουν να ξε-

λιχθούν σε σημαντικό παράγοντά της. Μπορούμε να υποθέσουμε ότι αυτό το γεγονός, το οποίο πρέπει να θεωρείται μεγάλη επιτυχία για την Ελλάδα, θα καλύψει το κενό που μπορεί να δημιουργηθεί από τις ξένες τράπεζες. Ήδη η Εθνική και η Alpha Πίστωσης, επικεφαλής, ακολουθούμενες από την Eurobank, έχουν αποκτήσει στη σημερινή πεσμένη αγορά πελάτες με καλή υποδομή. Βοηθήθηκαν, βέβαια, από την έλλειψη προβληματικών δανείων, έτσι ώστε η εισχώρησή τους στην αγορά της ναυτιλίας να θεωρείται στρατηγική κίνηση με θετικά αποτελέσματα.

Γενικά, προβλέπεται ότι η κρίση θα αρχίσει να εκτονώνεται σιγά σιγά εντός των επόμενων 18 μηνών και υπάρχουν κάποιες ενδείξεις ότι αυτό δεν είναι αβάσιμες ελπίδες. Στον τομέα του ξηρού φορτίου, οι χαμηλές τιμές των καυσίμων και τα μειωμένα επιτόκια είναι θετικοί παράγοντες. Επίσης, πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν η μεγάλη ρευστότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών. Ενώ όμως παρατηρείται δυναμική παρουσία τους στον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων, οι περισσότεροι, προς το παρόν, κυρίως «κοιτάζουν» παρά αγοράζουν. Οι αγοραστές περιμένουν να αποκατασταθεί η σχέση ρίσκου/απόδοσης επένδυσης για να αποφασίσουν πότε είναι η κατάλληλη στιγμή για αγορά.

Η σημερινή κρίση δεν βρήκε τη ναυτιλία μας απροετοίμαστη, όπως τη δεκαετία του '80. Είναι σημαντικό, επίσης, το ότι η τάση αγοράς είναι προς μοντέρνο τόνάζ, σύμφωνα με το πνεύμα της εποχής. Σύμφωνα πόη με το πνεύμα της εποχής, θα υπάρξουν συγχωνεύσεις που θα βοηθήσουν τις εταιρείες να μεγάλωσουν σε όγκο και έτσι να αντιμετωπίσουν καλύτερα τις απαιτήσεις των τραπεζών.

Οι επερχόμενες αλλαγές θα είναι ενδιαφέρουσες. Κατά πόσο θα συνεχίσουν οι τράπεζες να πιστεύουν στην ελληνική ναυτιλία είναι ένα θέμα για το οποίο μόνο υποθέσεις μπορούμε να κάνουμε. Οι προβλέψεις είναι ότι το 1999 θα παραμείνει στα σημερινά πλαίσια και ότι θα ακολουθήσει σταδιακή ανάκαμψη από το 2000 και μετά. Εάν οι παραγγελίες για καινούργια πλοία κρατηθούν σε λογικά επίπεδα, τότε ίσως μπορέσουμε να θεωρήσουμε την παρούσα κρίση ως ακόμη έναν κύκλο της ναυτιλίας. Πιστεύουμε ότι ο ελληνικός στόλος εισέρχεται σε νέα φάση στη μακροίωνα ιστορία του, με μεγάλη διάθεση εκμοντερνισμού για να αντιμετωπίσει τις απαιτήσεις της σημερινής εποχής. Θα θέλαμε να δούμε τις τράπεζες να υποστηρίζουν αυτή τη φάση ανανέωσης και εξέλιξης της ελληνικής ναυτιλίας, ώστε η παρούσα κρίση να ξεπεραστεί, όπως και οι προηγούμενες. ➡



ΤΗΡΙΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΧΡΗΜ

ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΟΧΩΝ

Μετοχή	Τιμή 3/5	Τιμή 1/6	Μεταβολή %	Μέση ημερήσια εμπορευσιμότητα	Όγκος περιόδου
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1.704	2.646	55	0,56	531.610
ΕΠ. ΑΤΤ.*	2.705	3.337	23	0,44	7.041.344
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	3.817	4.957	30	0,86	457.350
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	7.690	9.500	24	0,58	2.904.819
ΝΕΛ*	1.260	1.780	41	1,89	4.323.837
ΑΝΕΚ (ΚΟ)	3.345	3.860	15	0,68	3.861.696
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	1.852	2.224	20	1,73	13.489.328

*Επί του νέου αριθμού μετοχών

ΜΕΓΙΣΤΑ - ΕΛΑΧΙΣΤΑ

Μετοχή	Μέγιστο	Ημερ/νία	Ελάχιστο	Ημερ/νία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	3.545	21 Μαΐου	1.620	3 Μαΐου
ΕΠ. ΑΤΤ.	3.840	21 Μαΐου	2.600	3 Μαΐου
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	5.300	21 Μαΐου	3.690	13 Μαΐου
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	10.100	21 Μαΐου	7.400	4 Μαΐου
ΝΕΛ	2.285	21 Μαΐου	1.225	3 Μαΐου
ΑΝΕΚ	4.250	21 Μαΐου	3.215	3 Μαΐου
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	2.545	20 Μαΐου	1.755	3 Μαΐου

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΞΙΑ 1/6/99

Μετοχή	Αρ. μετοχών	Τιμή 1/6	Χρημ/κή αξία (δισ.)
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	4.458.000	2.646	11.796
ΕΠ. ΑΤΤ.	75.686.400	3.337	252.566
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	2.531.720	4.957	12.550
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	23.642.000	9.500	224.599
ΝΕΛ	10.884.980	1.780	19.375
ΑΝΕΚ	30.919.764	3.860	119.350
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	37.125.616	2.224	82.567

ΔΕΙΚΤΕΣ ΧΑΑ

Κλάδος	Τιμή 3/5	Τιμή 1/6	Απόδοση (%)
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ	8.778,90	9.002,1	3%
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ	1.316,1	1.828,8	39%
ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ	2.589,60	3.228,00	25%
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	2.184,00	2.428,40	11%
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ	2.012,30	2.399,70	19%
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	1.179,2	1.327,3	13%
LEASING	464,17	702,97	51%
ΔΙΑΦΟΡΕΣ	2.957,70	3.513,10	19%
ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ	396,2	552,52	39%
FTSE/ASE 20	2.356,20	2.451,90	4%

Εντυπωσιακά ήταν τα κέρδη των μετοχών των εισηγμένων στο Χρηματιστήριο εταιρειών του ναυτιλιακού κλάδου, το διάστημα από 3 Μαΐου έως και 1η Ιουνίου, συγκρινόμενα με την αντίστοιχη άνοδο του Γενικού Δείκτη της Σοφοκλέους. Συγκεκριμένα, ενώ ο Γενικός Δείκτης την αντίστοιχη περίοδο κατέγραψε κέρδη της τάξεως του 8%, η απόδοση των τιμών των ναυτιλιακών εταιρειών ήταν από 15% (τα κέρδη που κατέγραψε η ΑΝΕΚ) έως 55% (τα κέρδη της μετοχής της εταιρείας Βερνίκου). Σημειώνεται ότι η μεγαλύτερη κληδική απόδοση κατά το ίδιο διάστημα ήταν των εταιρειών leasing (51%), με αμέσως επόμενη καλύτερη απόδοση αυτή της Παράλληλης Αγοράς και του Κατασκευαστικού Κλάδου, με 39%.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΧΑΑ (3/5-1/6)

Κύκλος εργασιών	Μέση ημερήσια κίνηση (δισ. δρχ.)
3.942	187

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΑΑ

Τιμή 3/5	Τιμή 1/6	Απόδοση (%)
3.806,30	4.106,40	8

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

ΕΔΡΑ: ΕΘ. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΟΝ 4, ΠΛ.ΚΥΠΡΟΥ, 85100 ΡΟΔΟΣ

ΤΗΛ. (0241) 39730-39731

ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 70070 email: epend@rdo.forthnet.gr

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ: ΑΝΘΗΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16, 16121

Τηλ: 7295306, 7295307, ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 7290326 email: epend@ath.forthnet.gr

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΡΓΟΥΣ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 2,

21200 ΑΡΓΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ Τηλ: 0751 29962-3

ΣΤΗΡΙΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΧΡΗΜ



Vildiridis

ΤΡΕΙΣ ΓΕΝΕΙΣ ΚΟΣΜΗΜΑΤΑ

ΑΘΗΝΑ: ΜΕΓΑΡΟ ΒΙΛΔΙΡΙΔΗ, ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ 14-16

ΤΗΛ: 01/36 35 145, 01/36 33 582

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΟΡΟ VILDIRIDIS, ΤΣΙΜΙΣΚΗ 49 &

Κ. ΝΤΗΛ ΤΗΛ: 031/275 496,

ΤΣΙΜΙΣΚΗ 31, ΤΗΛ: 031/221 775,

ΕΓΝΑΤΙΑΣ 56 - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 43, ΤΗΛ: 031/228 474

ΛΑΡΙΣΑ: ΚΟΥΜΑ 32^Α, ΤΗΛ: 041/287 638

ΜΥΚΟΝΟΣ: ΜΑΤΟΓΙΑΝΝΗ 12, ΤΗΛ: 0289/23 245

ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ: PORTO CARRAS - MELITON HOTEL

ΣΙΘΩΝΙΑ HOTEL - SANI BEACH - SANI CLUB - PORTO SANI

PALLINI BEACH - GERAKINA BEACH

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ: ROBINSON CLUB - KYLLINI BEACH

ΚΥΠΡΟΣ: Α. ΑΡΧ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ 67Γ, ΛΕΥΚΩΣΙΑ,

ΤΗΛ: 02/377 795

Υπόμνημα της Ένωσης Πλοιοκτητών Ρυμουλκών «Άγιος Νικόλαος»

Ελεύθερος ανταγωνισμός για τις υπηρεσίες ρυμούλκησης

Όπως οι θαλάσσιες μεταφορές οργανώνονται και λειτουργούν υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, έτσι και οι υπηρεσίες ρυμούλκησης θα πρέπει να λειτουργούν χωρίς κρατική παρέμβαση. Την άποψη αυτή εκφράζει ο κ. Ανδρέας Βατίστας, διευθυντικό στέλεχος εταιρείας ρυμουλκών, ο οποίος τον περασμένο μήνα εξελέγη γενικός γραμματέας της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιοκτητών-Εφοπλιστών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων «Άγιος Νικόλαος»

«**Η** κρατική παρέμβαση θα πρέπει να εκδηλώνεται μόνο σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια των ρυμουλκικών υπηρεσιών -επίπεδα ασφάλειας και επάνδρωσης- και τον αυστηρό έλεγχο για τη διαπίστωση της τήρησης των νομίμων υποχρεώσεων εκ μέρους των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτών των υπηρεσιών» τονίζει ο κ. Βατίστας. Η Ένωση, για τα προβλήματα του κλάδου, απέστειλε υπόμνημα στον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχο Θ. Παπακωνσταντίνου, με κοινοποίηση στον α' υπαρχηγό Ν. Κυπριδάκη και τον διευθυντή Ναυτιλίας-Εργασίας.

Στο υπόμνημα τονίζεται:

«Οι υπηρεσίες ρυμουλκικής εντός λιμένος επικουρούν τις θαλάσσιες μεταφορές και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα αυτών, καθόσον είναι απαραίτητες τόσο για την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή τους όσο και για την ασφαλή χρήση του λιμένος και της υποδομής του. Όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, έτσι και οι υπηρεσίες ρυμουλκικής πρέπει να οργανώνονται και να λειτουργούν υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, χωρίς κρατικές επεμβάσεις σε ό,τι αφορά την εμπορική μορφή των υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, κανόνες και ρυθμίσεις παρεμβατικού χαρακτήρα, που έχουν ως συνέπεια τη δημιουργία μονοπωλιακών συνθηκών, αποκλειστικών δικαιωμάτων, θα πρέπει να αποφεύγονται, διότι περιορίζουν την ελεύθερη πρόσβαση στη συγκεκριμένη αγορά, με αποτέλεσμα τη μείωση της ποιότητας και την αύξηση του κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών.

Η κρατική παρέμβαση θα πρέπει να εκδηλώνεται μόνο σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια των ρυμουλκικών υπηρεσιών -επίπεδα ασφάλειας και επάνδρωσης- και τον αυστηρό έλεγχο για τη διαπίστωση της τήρησης των νομίμων υποχρεώσεων εκ μέρους των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτών των υπηρεσιών.

Πέραν των συνήθων ρυμουλκικών υπηρεσιών λιμένος, μια εξίσου σοβαρή αποστολή των ρυμουλκικών είναι η παροχή αρωγής σε περιπτώσεις εκτάκτων συμβάντων, που έχουν σχέση με την ασφάλεια πλοίων, φορτίων, επιβαίνοντων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση, τόσο στα όρια του λιμένος όσο και στον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο. Τη σημασία αυτής της αποστολής έχει αναγνωρίσει η πολιτεία και, με την παρ. 4 του άρθρου 188, επιδίδει την αξιοποίηση των ρυμουλκικών λιμένος και σε περιπτώσεις εκτάκτων περιστατικών, θεωρώντας, ως αναφέρεται και στην εισηγητική έκθεση, απαραίτητη τη συνδρομή της παρόλης προς τα κρατικά μέσα, για την αντιμετώπιση αυτών των περιστατικών. Η διασπορά των ρυμουλκικών στα κύρια λιμάνια της χώρας, τους επιτρέπει να φθάσουν έγκαιρα σε οποιοδήποτε σημείο του ελληνικού θαλάσσιου χώρου και να προσφέρουν βοήθεια σε έκτακτα περιστατικά. Ακόμη και ρυμουλικά λιμένος με περιορισμένες δυνατότητες μπορούν, υπό προϋποθέσεις, να φανούν αρκετά χρήσιμα, μέχρι να φθάσει αποτελεσματικότερη βοήθεια.

Ο διπλός ρόλος της αποστολής των ρυμουλκικών επιβάλλει την ανάγκη εφαρμογής από τον αρμόδιο φορέα μιας πολιτικής που θα κινείται σε δύο βασικούς άξονες:

α) Την εξασφάλιση συνθηκών ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού, με στόχο την ενθάρρυνση των επιχειρήσεων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη μείωση του κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών.

β) Την ουσιαστική αναγνώριση της ανάγκης ύπαρξης ρυμουλκικών στα κύρια λιμάνια της χώρας για την επαύξηση της ικανότητας παρέμβασης της χώρας μας σε έκτακτα περιστατικά, τόσο στα λιμάνια όσο και στον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο.

Με βάση τους παραπάνω άξονες, κρίνεται απαραίτητη η λήψη μέτρων βελτίωσης του κανονιστικού πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας των ρυμουλκικών υπηρεσιών, που θα πρέπει να διέπεται από τις ακόλουθες αρχές:

α) Σταθερότητα και σαφήνεια των όρων παροχής ρυμουλκικών υπηρεσιών.

β) Εξασφάλιση ίσων όρων απασχόλησης για όλες τις επιχειρήσεις του κλάδου.

γ) Αυστηρή εφαρμογή της νομιμότητας και παραδειγματικές κυρώσεις για όσους την παραβιάζουν.

Κατόπιν των ανωτέρω επισημάνσεων, κρίνεται επιβεβλημένο να εξετασθούν τα αναφερόμενα στη συνέχεια προβλήματα του κλάδου και, αφού γίνει ο απαραίτητος διάλογος, να δοθούν λύσεις που θα οδηγήσουν στην εξυγίανση και τον εκσυγχρονισμό του, με άμεσες θετικές επιδράσεις, τόσο

στην ποιότητα και το κόστος των σχετικών υπηρεσιών όσο και στη βελτίωση των δυνατοτήτων παρέμβασης της χώρας μας σε έκτακτα περιστατικά.

Κανονισμός λιμένος

Ο κανονισμός λιμένος, που είναι το βασικό κανονιστικό πλαίσιο της οργάνωσης και λειτουργίας των ρυμουλκικών υπηρεσιών, υπέστη κατά τα τελευταία χρόνια συνεχείς αλλαγές, τροποποιήσεις, οι οποίες έβλαψαν σημαντικά το χώρο, αφού αποθάρρυναν πολλούς παραδοσιακούς επιχειρηματίες να ασχοληθούν συστηματικά και να επενδύσουν για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του στόλου, προς όφελος της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

Τελικά, έπειτα από παλινδρομήσεις αρκετών ετών, εκδόθηκε ο αρ. 1 Γ.Κ.Λ., ο οποίος περιλαμβάνει λίγες ρυθμίσεις προς τη σωστή κατεύθυνση και αρκετές αδυναμίες, που σε τελική ανάλυση τιμωρούν τα μέλη μας, τα οποία έκαναν τις επιχειρηματικές επιλογές τους με βάση το περιεχόμενο του παραπάνω κανονισμού.

Σήμερα επιχειρείται να καταρτισθεί ένας ακόμη κανονισμός, που υποτίθεται ότι θα καλύπτει τις αδυναμίες του ισχύοντος, αλλά δυστυχώς και αυτός βρίσκεται μακριά των κατευθύνσεων και αρχών που περιγράψαμε παραπάνω.

Παραθέτουμε κατωτέρω ορισμένες βασικές προϋποθέσεις, που θα πρέπει να καλύπτουν οι διατάξεις του νέου κανονισμού:

α) Κατάργηση της δυνητικής ευχέρειας καθορισμού ανωτάτου αριθμού ρυμουλκικών κατά λιμένα και των αποκλειστικών δικαιωμάτων παροχής ρυμουλκικών υπηρεσιών.

β) Εφαρμογή της αδειοδότησης για όλα τα ρυμουλικά λιμένος, ανεξαρτήτως ιδιοκτησιακού καθεστώτος ή αντικειμένου απασχόλησης.

γ) Διατήρηση του υφιστάμενου ορίου ηλικίας για την είσοδο στο επάγγελμα.

δ) Καθιέρωση σαφών αντικειμενικών κριτηρίων εξαίρεσης από την υποχρέωση ρυμουλκικής και αποφυγή επιλεκτικών απαλλογών ορισμένων κατηγοριών πλοίων, που εξυπηρετούν ακοιμιτότητες και συμφέροντα.

ε) Καθιέρωση αντιστοιχίας ιπποδύναμης ρυμουλκού και μεγέθους ρυμουλκού, με βάση τεχνικά επιστημονικά κριτήρια.

στ) Επαναπροσδιορισμός, με βάση τεχνικά επιστημονικά κριτήρια, αντιστοιχιών για ρυμουλικά επιφυλακής, ώστε να μην υπάρχουν διαφοροποιήσεις, ανάλογα με το φορέα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων.

ζ) Επέκταση του προβλεπόμενου μέτρου προσωρινής ή οριστικής αφαίρεσης της αδειας και σε περιπτώσεις παραβίασης των υποχρεώσεων, που απορρέουν από άλλες διατάξεις της νομοθεσίας.

η) Ενεργοποίηση της ευχέρειας επιβολής κυρώσεων που παρέχει ο κανονισμός. ➡



«ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΚΙΑΘΟΥ»

*Με άνεση και ασφάλεια
στις Σποράδες*



Μια καινούργια εταιρεία, και ένα καινούργιο πλοίο συνθέτουν μια φρέσκια επιχειρηματική πρωτοβουλία, που έχει την υπογραφή της ανανέωσης του χάρτη της ακτοπλοΐας. Μια ανανέωση, που ήδη συνοδεύεται από θετικά σχόλια όλην όσοι ταξιδεύουν από το Βόλο με κατεύθυνση τις Βόρειες Σποράδες.

Ο λόγος για το επιβατηγό-οχηματογωγό «Παναγία Σκιάθου» της «Ναυτικής Εταιρείας Βορείων Σποράδων & Ευβοίας», που ήδη εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Βόλου- Σκιάθου - Σκοπέλου - Αιθωνίου - Ευβοίας. Ένα σκεύος που κρίζει ιδιαίτερης επισημάνσης είναι η σύνθεση της πλοιοκτητικής εταιρείας, της οποίας οι μέτοχοι είναι και κάτοικοι της Σκιάθου. Ίσως αυτός να είναι ο κυριότερος λόγος για τον οποίο το πλοίο έγινε δεκτό με ενθουσιασμό στο νησί.

Το «Παναγία Σκιάθου» είναι ένα ολοκαινούργιο πλοίο που ναυπηγήθηκε στην Ελβετία και συγκεκριμένα στο ναυπηγείο «Σάββα», σε σχέδια και μελέτη του ναυπηγικού γραφείου «Χρ. Σιμόπουλος και Συνεργάτες ΕΠΕ».

Πρόκειται για ένα πλοίο κατασκευασμένο σύμφωνα με τους κανονισμούς της κλάσης BV και της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, το οποίο πληροί τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης EUROSOLAS.

Το κύριο χαρακτηριστικό του Ε/Γ-Ο/Γ «Παναγία Σκιάθου» είναι η ιδιαίτερα προσεγμένοι εσωτερικοί χώροι, που διακρίνονται για τον

εργονομικό σχεδιασμό. Και αυτό όχι τυχαία, αφού η πλοιοκτήτρια «Ναυτική Εταιρεία Β. Σποράδων και Ευβοίας» αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην άνετη παραμονή των επιβατών στο πλοίο. Ακριβώς αυτός είναι ο λόγος που, και στα δύο καταστρώματα, τα άνετα και πολυτελή σαλόνια είναι πλήρως κλιματιζόμενα. Επιπλέον, έχει προβλεφθεί οι 600 επιβάτες να κινούνται άνετα στα μεγάλα καταστρώματα του πλοίου και να απολαμβάνουν το ταξίδι από τα αναπαυτικά καθίσματα.

Δεν είναι όμως μόνο η πολυτέλεια και η σύγχρονη κατασκευή που κάνουν το «Παναγία Σκιάθου» να ξεχωρίζει. Είναι και η ασφαλής πλεύση, αποτέλεσμα εντατικής δουλειάς του ναυπηγικού team, που επιβεβαιώθηκε έπειτα από πολλή δοκιμή. Οι δύο μηχανές Manheim, ισχύος 12 X 1620 BHP στις 900 RPM, είναι η καλύτερη εγγύηση για τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες στην περιοχή.

Το «Παναγία Σκιάθου» έχει μήκος 77,75 μέτρα, πλάτος 14,40 μέτρα και ολική χωρητικότητα 1.089,85 κόρων. Διοθέτει γκαράζ 110 θέσεων Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Κλείνοντας αυτή τη σύντομη αναφορά στο καινούργιο πλοίο της γραμμής, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε το γεγονός που σηματοδοτεί η έλευση του «Παναγία Σκιάθου» σε αυτή τη γραμμή των Βορείων Σποράδων. Μια νέα εποχή τεχνολογίας ξεκινάει στη συγκεκριμένη γραμμή, και την αρχή κάνει το πλοίο της «Ναυτικής Εταιρείας Β. Σποράδων και Ευβοίας».

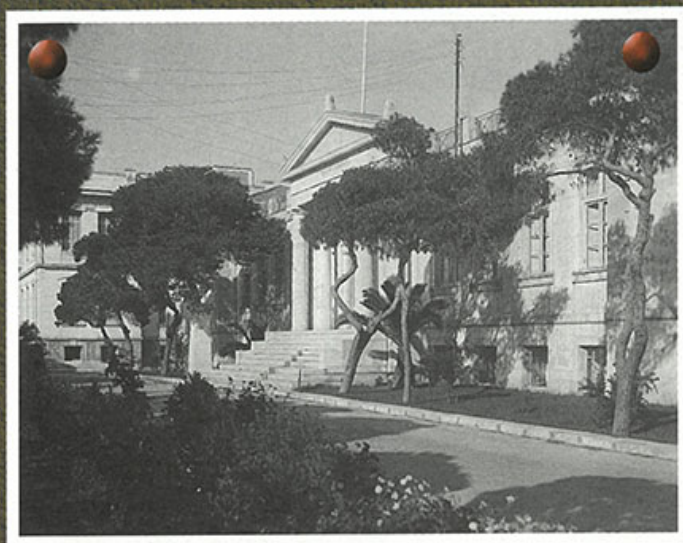
Κλάση	BV
Σ.Κ.	SX 7083
Νηολόγιο	Πειραιάς 10532
Μήκος	77,75 μ.
Πλάτος	14,40 μ.
Χωρητικότητα	1.089,85 (ολική)
Κατασκευή	1999, Ελλάδα
Μηχανές	Manheim
Ιπποδύναμη	2X1.620 BHP
Επιβάτες	600
Γκαράζ	110 Ι.Χ.
Πλοιοκτήτρια εταιρεία Ναυτική Εταιρεία Βορείων Σποράδων & Ευβοίας	
Εταιρεία λαϊκής βάσης	

ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΚΙΑΘΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

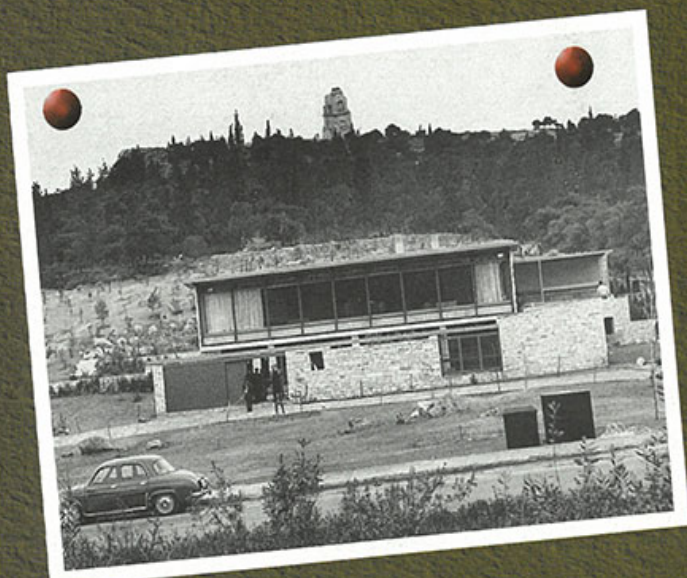
ΜΕΜΟΡΙΕΣ

ΦΩΤΟ: Αρχείο Νίκου Σίμου

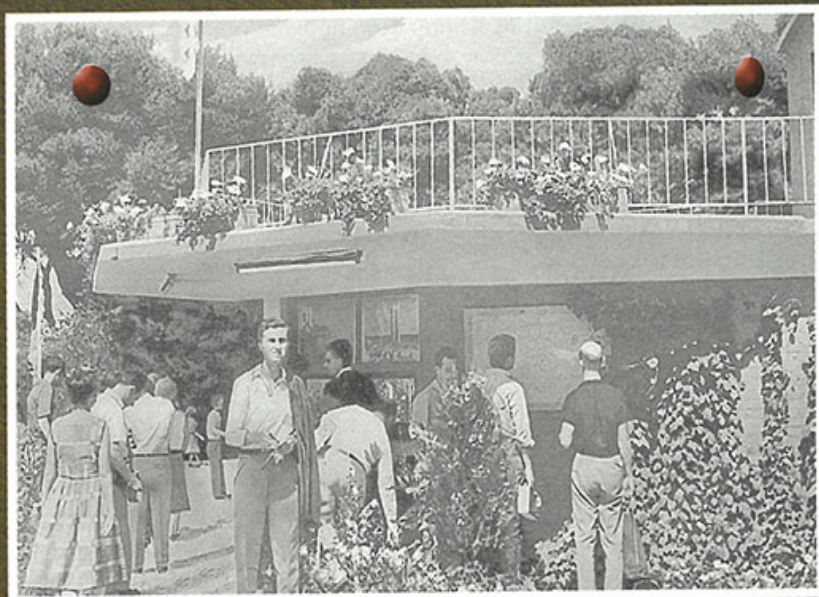


Η πρόσοψη του αρχικού κτιρίου του Ζαννείου Δημοτικού Νοσοκομείου Πειραιώς, λίγο πριν επεκταθεί. Οι μηχανικοί είχαν προκρίνει δύο λύσεις. Ή να προστεθεί και δεύτερος όροφος στο εικονιζόμενο κτίριο, ή να κατεδαφισθεί και αντ' αυτού να ανεγερθεί πενταώροφο σύγχρονο κτίριο. Επελέγη η πρώτη λύση. Τα χρόνια που ακολούθησαν, έγιναν και άλλες προσθήκες.

Αρχές δεκαετίας του '60. Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς παραθέτει γεύμα προς τιμήν του τότε υπουργού Συντονισμού, Παναγή Παπαληγούρα, στα γραφεία του Επιμελητηρίου. Είχε προηγηθεί συνεδρίαση του ΕΒΕΠ, στην οποία είχε προεδρεύσει ο υπουργός. Στο στιγμιότυπο, ο πρόεδρος του ΕΒΕΠ Σπύρος Μπρούσκαρης, προσφωνώντας τον Π. Παπαληγούρα, εκφράζει τις ευχαριστίες του εμπορικού κόσμου του Πειραιά για το αμέριστο ενδιαφέρον της τότε κυβέρνησης Καραμανλή στην προώθηση λύσεων για τα προβλήματα που είχαν ανακύψει στην οικονομία της χώρας, μετά τη σύνδεση της Ελλάδος με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα. Στο άκρο της φωτογραφίας, καπνίζων, ο τότε υφυπουργός Συντονισμού κ. Γιάννης Μπούτος.



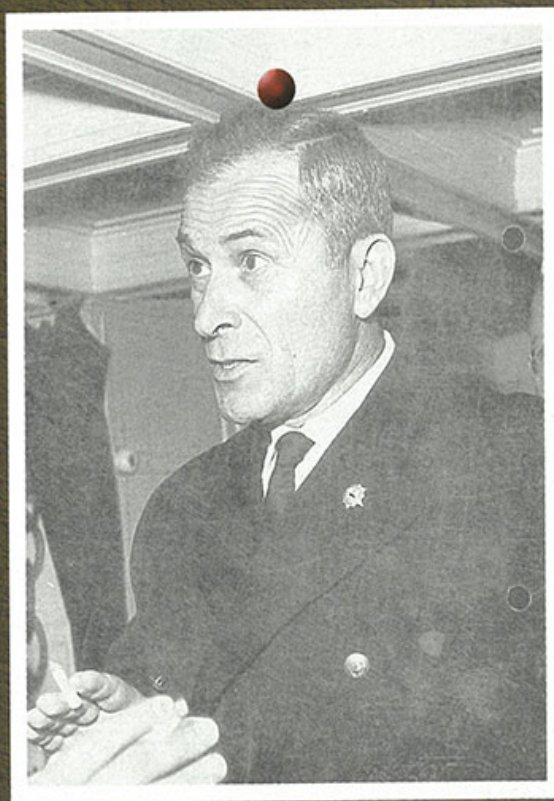
Είμαστε στα τέλη της δεκαετίας του '50 και ο περίξ της Ακροπόλεως χώρος διαμορφώνεται τουριστικά από την τότε κυβέρνηση Καραμανλή. Τα έργα περιλαμβάνουν και την ανέγερση του Διονύσου, του γνωστού εστιατορίου, που τα επόμενα χρόνια φιλοξένησε όλες τις ξένες προσωπικότητες του πολιτικού και καλλιτεχνικού κόσμου που επισκέφθηκαν τη χώρα μας.



Ένα από τα πρώτα πρότυπα «χωριά» παραθερισμού, που εισήγαγαν και στη χώρα μας τη μόδα των «μπανγκαλό-ους», ήταν αυτό που δημιούργησαν στο Ξυλόκαστρο, στα τέλη της δεκαετίας του '50, οι αδελφοί Τυπάλδου, γνωστοί από τη δραστηριότητά τους στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας. Η μονάδα λειτουργούσε με ξένους παραθεριστές και είχε συμβάλει αποφασιστικά στην προώθηση του τουρισμού στη χώρα μας.



16 Οκτωβρίου 1959. Στιγμιότυπο από την έναρξη των συνομιλιών για τη σύνδεση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Αγορά. Η σχετική σύσκεψη έλαβε χώρα στο υπουργείο Συντονισμού. Διακρίνεται ο υπουργός Συντονισμού, Πρωτοπαπαδάκης, και ο πρόεδρος του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Κοινής Αγοράς, Χολστάιν.



Ένα από τα πολλά εκπαιδευτικά σκάφη που είχαν επισκεφθεί τη χώρα μας στις αρχές της δεκαετίας του '70 ήταν και το πολωνικό «Dar Pomorza». Με την άφιξή του στο λιμάνι του Πειραιά, ο κυβερνήτης του πολωνικού εκπαιδευτικού, Καζίμι Γιουνγκέβιες, έδωσε συνέντευξη Τύπου στους Έλληνες δημοσιογράφους.

Η τουριστική πτώση της Ελλάδας

του Ευάγγελου Σαμπράκου,
αναπλ. καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς,
προέδρου Οργανωτικής Επιτροπής
3ης ημερίδας Οικονομικής των Μεταφορών

Το Εργαστήριο Οικονομικής των Μεταφορών
του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του
Πανεπιστημίου Πειραιώς διοργάνωσε με επιτυ-
χία την 3η ημερίδα Οικονομικής των
Μεταφορών στις 20-5-1999, με θέμα:
«Μεταφορές και Τουρισμός».
Σκοπός της ημερίδας ήταν η επιστημονική προ-
σέγγιση και έρευνα της αλληλεπίδρασης των
Μεταφορών και του Τουρισμού, ο οποίος, ως
γνωστόν, είναι ένας κρίσιμος τομέας της ελλη-
νικής οικονομίας.

Το συνέδριο «Μεταφορές και Τουρισμός» διεξήχθη υπό την
οκέ της εμπόρου κατάρτισης στα Βαλκάνια, με όλες τις
επιπτώσεις που αυτή προκαλεί και στον τομέα των
Μεταφορών, καθώς η ελεύθερη διακίνηση ανθρώπων και
προϊόντων διά μέσου της Γιουγκοσλαβίας ήταν αδύνατη,
αλλά και στον τομέα του Τουρισμού, τον οποίο, σαφώς, επηρεάζει
αρνητικά. Δεκαοκτώ ανακοινώσεις διακεκριμένων επιστημόνων -
καθηγητών Πανεπιστημίων και εμπειρογνομόνων - φώτισαν το θέμα
από όλες τις πλευρές.

Ο προβληματισμός που αναπτύχθηκε αφορούσε τις ακτοπλοϊκές
μεταφορές, που παίζουν ιδιαίτερο ρόλο για τη χώρα μας, λόγω της
πληθώρας των νησιών μας, που αποτελούν το δημοφιλέστερο τόπο
προορισμού των τουριστών, και τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς
είναι ένας κλάδος με προβλήματα, αλλά και με μεγάλη δυναμική. Στις
ακτοπλοϊκές μεταφορές εξετάστηκε ιδιαίτερα η τουριστική ανά-
πτυξη των μικρών νησιών, οι συνέπειες από την άρση του cabotage,
η κρουαζιεροπλοία και ο τουρισμός. Άλλα θέματα που αναπτύχθη-
καν ήταν: Ο σχεδιασμός και η διοίκηση στον τουριστικό τομέα και
οι εφαρμογές της πληροφορικής σε αυτόν. Η υποδομή που είναι
απαραίτητη για την ανάπτυξη των Μεταφορών και του Τουρισμού,
όπως η ανάπτυξη και βελτίωση των λιμένων και η σύνδεσή τους με
τα αεροδρόμια για τη δημιουργία ενός συστήματος συνδυασμένης
μεταφοράς των τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα μας. Οι
παρεμβάσεις έπεται από μελέτη και σχεδιασμό στις αστικές περιο-
χές, ώστε να αναπτυχθούν οι Μεταφορές και ο Τουρισμός χωρίς
επιπτώσεις για τη ζωή των κατοίκων. Η ατμοσφαιρική ρύπανση την
οποία προκαλούν οι μεταφορικές δραστηριότητες. Οι προοπτικές
απασχόλησης στους τομείς Μεταφορών και Τουρισμού.

Εντυπωσιακά τα συμπεράσματα της ημερίδας «Μεταφορές και Τουρισμός» του Πανεπιστημίου Πειραιώς

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα συμπεράσματα της ημερίδας μπορούν περιληπτικά να συνοψι-
σθούν στα εξής:

«Η μεταφορά είναι αναπόσπαστο μέρος της τουριστικής δραστη-
ριότητας, καθώς αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη διάδο-
ση του τουριστικού προϊόντος. Η κακή ποιότητα ή το υπερβολικό
κόστος της μεταφοράς μπορούν να μειώσουν τη ζήτηση και, κατά
συνέπεια, να αποτελέσουν βρόχο για την τουριστική ανάπτυξη.

Το βασικό μέσο μεταφοράς των τουριστών που επισκέπτονται τη
χώρα μας είναι το αεροπλάνο, καθώς το 75%-80% του συνόλου των
τουριστών φθάνει στη χώρα μας αεροπορικώς. Τα ελληνικά αερο-
δρόμια και ο ελληνικός αεροπορικός φορέας αντιμετωπίζουν σειρά
προβλημάτων που η επίλυσή τους είναι απαραίτητη για να μπορέ-
σει να κρατηθεί, κατ' αρχήν στα ίδια επίπεδα και κατόπιν να ανα-
πτυχθεί, ο τουρισμός, καθώς η Ελλάδα από τη 13η θέση που κατεί-
χε το 1990 στον τουρισμό πέρασε το 1996 στη 17η θέση. Φυσικά,
αυτό οφείλεται και σε σειρά άλλων παραγόντων: υποδομής, νοο-
τροπίας ή και διεθνών ή τοπικών συγκυριών.

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες διεκπεραιώνουν το μεγαλύτερο μέρος
του τουριστικού ρεύματος προς τις νησιωτικές περιοχές. Η συχνό-
τητα και τακτικότητα των δρομολογίων είναι καθοριστικός παρά-
γοντας για την επιλογή των νησιών από τα μεγάλα τουριστικά γρο-
φεία ως τόπων τουριστικού προορισμού.

Πολύ σημαντικό για την ελληνική ακτοπλοία είναι το γεγονός της
άρσης του cabotage που θα ολοκληρωθεί το 2004 και θα έχει ως
αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα στο χώρο. Αυτό
ωθεί τους Έλληνες πλοιοκτήτες σε συγχωνεύσεις, σε αντικατά-
σταση των παλαιών πλοίων με νέα, τελευταίας τεχνολογίας και



Ο διοργανωτής της ημερίδας αναπληρωτής καθηγητής Ευ. Σαμπράκος (αριστερά) με τον πρόεδρο του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Παν. Πειραιώς καθηγητή Ελ. Θαλασσινό.

μεγάλων ταχυτήτων, σε εξεύρεση πόρων μέσω της εισαγωγής των εταιρειών τους στο χρηματιστήριο.

Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο τουρισμός για την ανάπτυξη των ελληνικών νησιών, καθώς η συμβολή του στην άνοδο του κατά κεφαλήν εισοδήματος των νησιωτών είναι καθοριστική. Για μερικά νησιά ο τουρισμός αποτελεί μονοκαλλιέργεια και γι' αυτό πρέπει να αναζητηθεί ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης, με αξιοποίηση υπαρχόντων γεωργικών ή άλλων επιχειρηματικών πόρων, σε συνδυασμό με την προστασία του φυσικού και του παραδοσιακού περιβάλλοντος. Η ποιότητα και η λογική της σειφορίας πρέπει να χαρακτηρίζουν την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών.

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Η κρουαζιέρα είναι κατ' εξοχήν εξαγωγικό προϊόν, αφού απευθύνε-

ται, κυρίως, σε αλλοδαπούς τουρίστες με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο. Έτσι το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί από το κράτος ως παραγωγική μονάδα εξαγωγικού χαρακτήρα και να τύχει ανάλογης μέριμνας.

Εκτιμάται, από το Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων, ότι μέχρι το 2005 η τουριστική κίνηση στην περιοχή θα είναι αυξημένη κατά 40%, ενώ τα αμέσως επόμενα χρόνια η αύξηση της ζήτησης τουριστικών υπηρεσιών θα είναι της τάξεως του 8%-10%, με αποτέλεσμα ζήτηση εργαζομένων στην τουριστική βιομηχανία, ενώ σύμφωνα με τα πορίσματα έρευνας που εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Πειραιώς και τον ΟΑΕΔ το γενικό ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης των επαγγελματιών στον κλάδο των μεταφορών προβλέπεται ουδέτερο μέχρι το 2002, με προοπτικές να μετατραπεί σε θετικό.

Κατόπιν όλων αυτών, ιδιαίτερης σημασίας κρίνεται η δημιουργία επιχειρησιακού σχεδίου για τον τουρισμό και την περιφερειακή αναπτυξιακή πολιτική. Η παγκοσμιοποίηση των αγορών και η επανάσταση της πληροφορικής θα βοηθήσουν τον καταναλωτή, καθώς θα είναι πλέον εύκολος ο εντοπισμός των τουριστικών προορισμών και προμηθευτών από το χώρο εργασίας ή διαβίωσής του, αλλά και τον τουριστικό κλάδο, αφού θα έχει άμεση πρόσβαση και επαφή με τον καταναλωτή.

Επισημάνθηκε ότι η επιδείνωση του κυκλοφοριακού προβλήματος στις πόλεις, τα τελευταία χρόνια, είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών. Ειδικά για τους επισκέπτες, τονίζεται ότι η εξυπηρέτηση των μετακινήσεών τους διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη λήψη της απόφασης για την πραγματοποίηση της ίδιας της επίσκεψης. Για το λόγο αυτό καταβάλλεται προσπάθεια από την πολιτεία και τους ΟΤΑ ώστε η υποδομή εξυπηρέτησης των μετακινήσεων πεζών και οχημάτων, στην ευρύτερη περιοχή χρήσεων τουριστικού ενδιαφέροντος, να είναι ικανοποιητική. Αυτό επιτυγχάνεται με λήψη μέτρων βελτίωσης της συγκοινωνιακής υποδομής και ανάδειξης των χώρων τουριστικού ενδιαφέροντος. ➡

crisis response management

an development,

aintenance & management

drills & crisis simulation drills

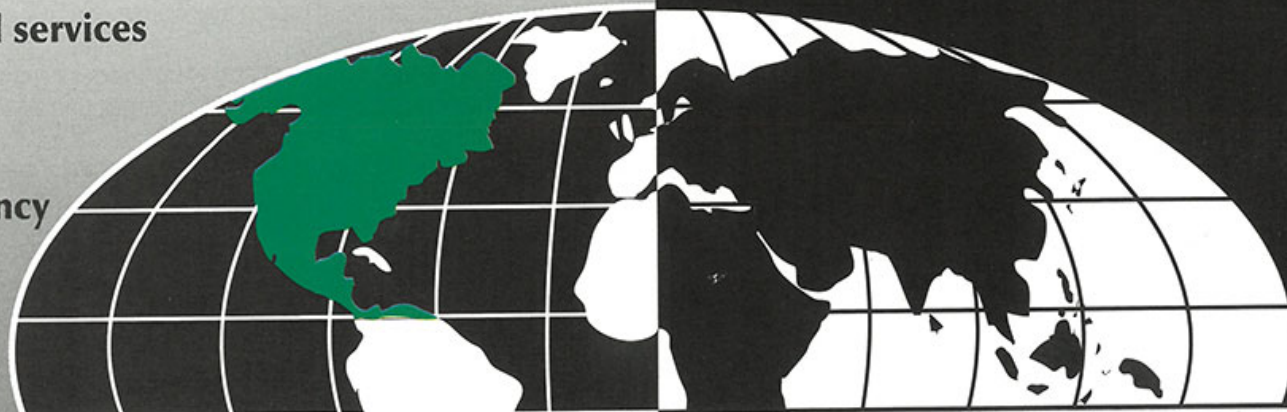
training

technical services

marine

consultancy

MARISPOND INC.



HEADQUARTERS: MARISPOND INC.

37, Chestnut str., Suite 208, Philadelphia, PA 19106 USA

Telephone: 1 (215) 928 6140, Fax: 1 (215) 928 6150

MARISPOND (HELLAS) INC.: 81, Akti Miaouli,

Piraeus 185 38, 6th Floor, Suite No. 6

Telephone: (01) 428 7713 - 15, Fax: (01) 428 7716

Οι ανεμιστήρες ΤΟΥ «ΝΑΪΟΣ» και ο Άγιος της Παροναξίας

του Απόστολου Δάμβρου,
διπλ. ηλექτ/γου-μηχανολόγου
Πολυτεχνείου Μονάχου, επίτιμου προέδρου ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Όπως είπαμε και στα προηγούμενα, το Πέραμα ξεκίνησε τη ναυπηγική του δραστηριότητα με φέρι-μπόουτ τύπου «ποντό-φλος», με εξαίρεση ίσως το «Κεφαλληνία» του Στρίντζη και το «Ελλη» του Φραγκουδάκη, που ήταν κλειστού τύπου. Όσο περνούσε όμως η δεκαετία του '60, πύκνωναν οι κατασκευές μεγάλων φέρι-μπόουτ κλειστού τύπου.

Στο χορό μπήκαν οι εταιρείες λιϊκής βάσης, που στήθηκαν σε διάφορα νησιά κατά τα πρότυπα των μεγάλων κρητικών εταιρειών, της ANEK στα Χανιά και των Μινωικών στο Ηράκλειο. (Για την ιστορία, αναφέρω ότι οι δύο μεγάλες αυτές εταιρείες δεν κατασκεύαζαν τότε νέα πλοία. Οι Μινωικές επιχείρησαν νέες κατασκευές μόλις πριν από τρία χρόνια και η ANEK τώρα μόλις κάτι πάει να κάνει).

Οι νεοσύστατες αυτές εταιρείες λιϊκής βάσης, κυρίως των μικρών νησιών, φάνηκαν πιο φιλόδοξες, πιο θαρραλέες, ίσως επειδή τα πλοία που χρειαζόνταν τα νησιά τους, επειδή ήταν μικρότερα, απαιτούσαν μικρότερα κεφάλαια, τα οποία συγκεντρώνονταν ευκολότερα.

Φυσικά, όλες αυτές οι νέες ναυπηγήσεις στηρίζονταν πάντα στο δάνειο της ΕΤΒΑ, το οποίο με τα υπερτιμολογημένα τιμολόγια, που όλοι πρόθυμα έδιδαν, κάλυπτε σχεδόν το 100% του κόστους του νέου πλοίου.

Ας μην ξεχνάμε ότι τότε η χούντα προωθούσε αυτές τις δουλειές για λόγους προπαγανδιστικούς, και έτσι το Πέραμα ήταν τότε μια παραγωγική κυψέλη.

Τότε φτιάχτηκαν πλοία, αλλά δυστυχώς όχι ναυπηγεία. Από τη μια μεριά τα μεγάλα ναυπηγεία του Σκαρामαγκά και της Ελευσίνας, με τα προνόμιά τους, και από την άλλη ο ΟΛΠ δεν επέτρεψαν στο Πέραμα τη δημιουργία σωστών ναυπηγείων. Έτσι, όταν το «μπουμ» των ναυπηγήσεων πέρασε, το Πέραμα απόμεινε σαν παραθαλάσσιο οικόπεδο, και μάλιστα στενό. Σήμερα, που οι περιορισμοί εξέλιπον, δυστυχώς πέταξε το «ναυπηγικό πουλάκι».

Μια από τις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες λιϊκής βάσης ήταν και της Νάξου, που έφτιαξε το επιβατηγό-οχηματογωγό «Νάξος».

Κινητήρια δύναμη και εμπνευστής της ANE-NAΞΟΥ ήταν ο καπετάν Γιάννης Βασιλακάκης, πρώην καπετάνιος του «Ελλη» του Φραγκουδάκη και «Αξιώτης».

Ναυπηγοί του «Νάξος» ήταν το γνωστό ιταλοσπουδασμένο (Πολυτεχνείο της Τεργέστης) δίδυμο Γιάννης Κουιμάνης - Χρήστος Σιμόπουλος, που μαζί με τα άλλα δίδυμα Ερμολένη - Νέγκα και Ασφή - Σκουνάκη, σφράγισαν τη ναυπηγική δραστηριότητα του Πέραματος.

Αρχιμηχανικός της εταιρείας ήταν ο Αριστείδης Πετρόπουλος, που είχε χρηματίσει Α' μηχανικός στο «Ελλη» κι αυτός, και δυστυχώς για μένα ερωτευμένος με τις μηχανές Deutz, που φτιάχνονται στην Κολλωνία της Δυτικής Γερμανίας. Λέω δυστυχώς για μένα, διότι ως αντιπρόσωπος των μηχανών MAK, πάλι από τη Γερμανία, πολύ τις ήθελα στο «Νάξος».

Ο υπόλοιπος όμως τεχνικός εξοπλισμός πέρασε από τα χέρια μου, όπως τα ελικοφόρα αξονικά συγκροτήματα και οι έλικες, που δόθηκαν στη Schaffran, οι μηχανές καταστροφώματος στον Hatlara και οι εξαεριστήρες μηχανοστασίου στην IGW, που η εταιρεία μου, η Technoship, αντιπροσώπευε.

Από το δοκιμαστικό ταξίδι κιάλιας φάνηκε ότι κάτι δεν πήγαινε καλά. Το καράβι δεν έπιανε την ταχύτητα που είχε υπολογιστεί.

«Καλά να πάθετε», σκέφτηκα εγώ, «αφού δεν βάλατε τις μηχανές MAK».

Δεν πρόλαβα να εκδηλώσω τη χαιρεκακία μου και όλοι έβρισαν την ευθύνη στις προέλικες μου, της Schaffran. Τότε η έλικα ήταν ξέφραγο αμπέλι. Όλοι έβρισκαν επάνω της όλα τα λάθη. Μέχρι

που ήρθε η Schaffran και αργότερα η Schaffran-Hellas, το εργοστάσιο έλικων που ίδρυσα, και η έλικα απέκτησε μάνα και πατέρα, έπαψε να είναι η «στραβή πινακωτή», που όλα τα στραβά ψωμιά ήτανε δικά της.

Τι συνέβαινε όμως στο «Νάξος»;

Στις κανονικές στροφές για την υπηρεσιακή ταχύτητα των μηχανών η θερμοκρασία των καυσαερίων στην έξοδό τους ήταν υψηλότερη από αυτήν που προδιέγραφε η Deutz.

Με άλλα λόγια, για να μην υπερθερμαίνονται οι μηχανές, έπρεπε το «Νάξος» να ταξιδεύει με ελαττωμένες στροφές στις μηχανές του και έτσι η ταχύτητά του ήταν κάπου δύο μίλια χαμηλότερη.

Όλοι οι πατατοπαραγωγοί της Νάξου και οι μαγαζάτορές της, που είχαν αγοράσει μετοχές, έπεσαν πάνω στον καπετάν Γιάννη... να τον φάνε.

Αυτός, με τη σειρά του, στον Μαστρορίστο, που είχε κάνει τις τεχνικές επιλογές, αυτός πάνω στους ναυπηγούς, αυτοί πάνω στις μηχανές της Deutz

**Η κατάσταση είχε γίνει
εκρηκτική. Εδώ δεν είχαμε
να κάνουμε με δύο-τρεις
ή, έστω, πέντε
συνεταίρους εφοπλιστές,
είχαμε να κάνουμε με ένα
ολόκληρο νησί**

και οι ντηζελομηχανάδες πάνω σε μένα και στις έλικές μου. Άλλο τίποτα δεν υπήρχε μετά τις έλικες. Εγώ δεν μπορούσα να ριζώ σε κανέναν άλλο την ευθύνη.

Οι έλικες ήταν ήδη μέσα στο νερό και στο νερό δεν μπορούσε, τουλάχιστον ένας μηχανικός του Ποιτεχνείου, να ριξει το σφόδιμα.

Έγιναν έλεγχοι επί ελίσχων, συμβούλια επί συμβουλίων, αποτέλεσμα τίποτα.

Εν τω μεταξύ, το «Έλλη» του Φραγκουδάκη, που ο καπετάν Γιάννης διέδιδε ότι θα το έβγαζε με το «Νάξος», άμα τη εμφανίσει του, από τη γραμμή της Παροναξίας, έφευγε αργότερα από τον Πειραιά και έφτανε νωρίτερα στη Νάξο.

Η κατάσταση είχε γίνει εκρηκτική. Εδώ δεν είχαμε να κάνουμε με δύο-τρεις ή, έστω, πέντε συνεταίρους εφοπλιστές, είχαμε να κάνουμε με ένα ολόκληρο νησί ή, καλύτερα, με το μισό αρχιπέλαγος, αν ήθελουμε υπόψη μας και τους μικρομετόχους από τα Κουφονήσια.

Αποφασίστηκε λοιπόν να γίνει ένα μεγάλο συμβούλιο με όλους τους εμπλεκόμενους τεχνικούς παράγοντες, Γερμανούς και Έλληνες.

Σε ένα λοιπόν από τα ταξίδια του «Νάξος» επιβιβάστηκαν όλοι: οι ναυπηγοί Κουιμάνης-Σιμόπουλος, ο Γερμανός αρχιμηχανικός της Deutz-Hellas, Κλάους Ρορ, οι βοηθοί του, Καλδής και Βενιέρης, ο αρχισχεδιαστής της Schaffran, Ρόμπερτ Κρεφτ, η αφεντιά μου, και από την πλοιοκτησία ο καπετάν Γιάννης, ο Μαστραρίτσος, οι οποίοι κατάφεραν να απομακρύνουν τους λοιπούς παράγοντες της εταιρείας, το Διοικητικό Συμβούλιο δηλαδή και τους μεγαλομετόχους. Σε ένα μικρό σαλόνι στο πάνω κατάστρωμα, μαζευτήκαμε όλοι μας και άρχισε το τσεκάρωμα. Μια μια μέτρηση επί του πλοίου συγκρινόταν με τα πρωτόκολλα των δοκιμών των μηχανών στο εργοστάσιο της Deutz. Ο Κρεφτ επαλήθευσε ακόμη μια φορά τις ναυτιλιακές γραμμές των σχεδίων με την πραγματικότητα. Έλαβε υπόψη τις κακοτεχνίες των ελασματουργιών. Τίποτα δεν μπορούσε να προκαλέσει την απώλεια δύο ολόκληρων μιλίων ταχύτητας.

Όλοι σήκωσαν, απεθισμένοι, τα χέρια ψηλά.

Μετρήθηκε η υπάρχουσα ταχύτητα του σκάφους με έναν απλούστατο τρόπο, που πρότεινε εκείνη τη στιγμή ο Κρεφτ, επειδή ταξιδεύοντας στο Αιγαίο δεν μπορούσαμε να παραπλεύσουμε το μίλι της Σαλαμίνας και να βρούμε την ταχύτητα του «Νάξος».

Ο Κρεφτ έφτιαξε εκείνη τη στιγμή δύο ξύλινους σταυρούς, είχε και τους πέταξαν από την πλώρη, και μέτρησης το χρόνο που χρειάστηκαν να φτάσουν στην πρύμνη. Από το μήκος του σκάφους και το χρόνο αυτό, έβγαλε την ταχύτητα του σκάφους. Πάλι έλειπαν τα δύο μίλια.

- Πάμε στο μηχανοστάσιο, μου λέει.

- Πάμε.

- Ποιανού κατασκευαστή είναι οι εξαεριστήρες;

- Της IGW του Αμβούργου. Τους εκπροσωπώ στην Ελλάδα.

- Είναι σοβαρός κατασκευαστής, μου λέει.

Πάμε στο μηχανοστάσιο και εκεί γέλασε επιτέλους το χέιλι του πικραμένου.

Τι είχε γίνει;



Η μελέτη και επίβλεψη του «Νάξος» έγινε υπό την εποπτεία του ναυπηγού Χρήστου Σιμόπουλου

Οι ανεμιστήρες-εξαεριστήρες έπρεπε να πετυχαίνουν εξήντα φορές την ώρα την αλλαγή του αέρα του μηχανοστασίου. Έτσι, η θερμοκρασία του μηχανοστασίου παραμένει η πρόεσσα, παρά τη θερμότητα που συνεχώς παράγεται από τη λειτουργία των μηχανών.

Τα μηχανήματα αυτά εξ αρχής εργάζονται είτε ως εξαεριστήρες (βγάζουν αέρα από το μηχανοστάσιο) είτε ως ανεμιστήρες (βάζουν αέρα). Αν κατά λάθος ο ανεμιστήρας εργαστεί σαν εξαεριστήρας, τότε η απόδοσή του ελαττώνεται. Αποτέλεσμα της λανθασμένης τοποθέτησης των εξαεριστήρων αυτών ήταν το μηχανοστάσιο να μην εξαερίζεται κανονικά, δηλαδή να ανεβαίνει η θερμοκρασία του πάνω από το κανονικό και να νομίζουμε ότι ζεσταίνονται οι μηχανές, επειδή οι προπέδες ήταν «βαριές».

Το πρόβλημα λύθηκε με ένα αναποδογύρισμα των μηχανημάτων αυτών.

Στη Σαντορίνη, όπου διανυκτέρευσε το «Νάξος», έγινε γλέντι τρικουβερτο. Όλοι το είχαμε ανάγκη. Τα καλά νέα μεταδόθηκαν σαν αστραπή. Όταν φτάσαμε στη Νάξο, όλοι τα ξέρανε. Παντού χαμόγελα και συγχαρητήρια στον Κρεφτ, που μας ξελάσπωσε όλους.

Στη Νάξο επιβιβάστηκε για τον Πειραιά, ως επιβάτης, ο μπτροπολίτης Παροναξίας. Ανέβηκε στη γέφυρα, χαιρέτησε τον καπετάνιο και του έδωσε τα συγχαρητήριά του για το νέο σκάφος.

Όταν πήγαμε να σαλπάρουμε, ο εργάτης της άγκυρας δεν μπορούσε να την ανεβάσει. Δοκιμή ξανά και ξανά, τίποτα! Τι να κάνουμε, έπρεπε να αποπλεύσουμε. Ρίχνουν μια σηματοδότη στην άκρη της αλυσίδας της άγκυρας και την αφήνουν μέσα στη μέση στο λιμάνι της Νάξου. Ο εργάτης της άγκυρας ήταν κατασκευής του εργοστασίου Hatlara, που αντιπροσώπευα πάλη εγώ.

Κανένας δεν ασχολήθηκε όμως μαζί μου. Στα χείλη όλων σχηματιζόταν η ίδια λέξη:

Ο παπός!

Την ασφάλεια, που κήκε στο χειριστήριο του εργάτη των αγκυρών του Hatlara, κανείς δεν έψαξε εκείνη τη στιγμή να βρει και να αντικαταστήσει. ➡

Ιούλιος 1927

Πριν από 72 χρόνια



Η σύνδεση του στόλου των ελληνικών ατμοπλοίων την 1η Ιουλίου του 1927 έχει ως ακολούθως: φορτηγά 369, επιβατηγά 119, διάφορα 13 και υπερωκεάνιο 1. Από απόψεως χωρητικότητας και ηλικίας, η σύνδεση του στόλου αναλύεται στους ακόλουθους πίνακες:

Χωρητικότητα (τόνοι)	Αριθμός πλοίων
έως-100	16
101-500	112
501-1000	68
1001-2000	65
2001-3000	51
3001-4000	105
4001-5000	53
5001-6000	32
	502

Ηλικία	Αριθμός πλοίων
έως-5 ετών	2
6-10	40
11-15	27
16-20	49
21-25	79
26-30	87
31-40	102
41-50	74
51+	42
	502

Κατά το 1926, η διαλυθείσα παγκόσμια χωρητικότητα έφθασε τους 799.000 τόνους. Οι διαλύσεις αυτές έχουν σοβαρό αντίκτυπο στην κατάσταση της βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών και εάν εξακολουθήσουν, λίγα ακόμη χρόνια στο ίδιο υψηλό επίπεδο, θα συντελέσουν εν μέρει στην επίλυση πολλών δυσχερών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν σήμερα οι πλοιοκτήτες.

Τον Ιούλιο του 1927, ο μηνιαίος μισθός του προσωπικού των επιβατηγών πλοίων είχε ως εξής: πλοίαρχος δρχ. 3.200, υποπλοίαρχος 2.600, ανθυπλοίαρχος 2.200, ναύκληρος 1.320, υποναύκληρος 1.260, ναύτης 1.200 και ναυτόπαις 528 δρχ. Προσωπικό μηχανής: μηχανικός Α' δρχ. 3.600, μηχανικός Β' 3.300, μηχανικός Γ' 2.800, αρχιτεχνίτης 1.767, τεχνίτης 1.640, λιπαντής 1.640 και ανδρακίς 902. Προσωπικό γεν. υπηρεσιών: ραδιοτηλεγραφεύς 2.350, λογιστής 1.300, θαλαμηπόλος Α' 470, θαλαμηπόλος Β' 420, βοηθός 300 και επίκουρος 200 δρχ.

Μολονότι αμφισβητείται από μερικούς, είναι ιστορικά εξακριβωμένο ότι ο διεθνούς φήμης κολοσσικός ασφαλιστικός οργανισμός των Λούδ οφείλει τη γέννησή του στον Εδουάρδο Λούδ που διατηρούσε καφενείο στο Λονδίνο επί βασι-

λείας Ιακώβου ΙΙ (1685). Το νεότερο Λούδ, το του Royal Exchange, υπάρχει από την εποχή του υπέρ ανεξαρτησίας αμερικανικού πολέμου (1755). Το σημερινό σχέδιο (1927) της εγκατάστασης του Λούδ σε δικό του οίκημα, αξίας ενός εκατομμυρίου λιρών Αγγλίας, θα τελειοποιήσει ακόμη περισσότερο την ασκούμενη από το Λούδ ασφαλιστική επιχείρηση.

Οι άγονες ατμοπλοϊκές γραμμές, τις οποίες ύστερα από μίσθωση σε σχετική δημοπρασία ανέλαβαν να εξυπηρετήσουν για το έτος 1927-1928 οι ελληνικές ατμοπλοϊκές εταιρίες, επιχορηγούμενες χρηματικά από το κράτος, είναι οι ακόλουθες: Κρήτης, Κερκύρας, Λευκάδος, Δυτ. Κυκλάδων, Αιγαίου, Ανατ. Κυκλάδων, Κυθήρων, Σποράδων, Τήνου, Χαλκιδικής, περιφερειακή Κρήτης. Το συνολικό ετήσιο μίσθωμα για όλες τις ανωτέρω γραμμές ανήλθε σε 4.905.000 δρχ. με ακριβότερη την περιφερειακή Κρήτης (799.000) και φθηνότερη της Τήνου (100.000). Την εκτέλεση των γραμμών αυτών ανέλαβαν οι ατμοπλοϊκές Πανταλέοντος, Ποταμιάνου, Τόγια, Βουρίκη, Λυκούρη, Κυμαίικη, Βασάλου και Χατζηχωσταντή.

Το εμπορικό ναυτικό της Τουρκίας θεωρείται ανεπαρκές να ικανοποιήσει έστω και τις ανάγκες της ακτοπλοΐας. Τα πλοία, που είναι όλα σχεδόν παλαιά, δεν είναι σε θέση να επιχειρήσουν πλόες στους ωκεανούς, στερούμενα και των καταλλήλων στελεχών και πληρωμάτων. Η ανάπτυξη που επιδιώκει η τουρκική κυβέρνηση δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τις επιχορηγήσεις, αλλά χρειάζεται να ενθαρρύνει τους εφοπλιστές με διάφορες παραχωρήσεις για να αντικαταστήσουν τα παλιά πλοία με νεότευκτα. Ωστόσο, λόγω της οικονομικής κατάστασης της χώρας, η κρατική ενίσχυση της ναυτιλίας θεωρείται προς το παρόν προβληματική.

Η κίνηση του λιμένος Πειραιώς τον Ιούνιο του 1927 σε εμπορεύματα προέλευσης ή προορισμού εξωτερικού ανήλθε σε 86.254 τόνους και σε εμπορεύματα προέλευσης ή προορισμού εσωτερικού σε 34.566 τόνους. Εξάλλου, η επιβατική κίνηση ανήλθε σε 89.530 επιβάτες. Εξ αυτών προς ή από το εξωτερικό ήσαν 12.457 και προς ή από το εσωτερικό ήσαν 77.073.

Για την αντιγραφή
ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Θα χάσετε το καλοκαίρι ή τα περιττά κιλά; GILLI DIET, το πιο... «έξυπνο» αδυνάτισμα!



Η ΕΞΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΙΑΣ ΛΟΥΟΜΕΝΗΣ

ΕΚΑΙΤΕ και είπα να πάω στη να
 κάνω μια ! Αχόραβα ένα (ΣΤΟ ΠΕΡΣΙΝΟ) (ΔΕΝ ΧΟΡΑΓΑ)... πήρα
 το και πήγα στο ούρι! Στην ήμουν
 βαν τη μέσ το ΓΑΛΑ! Είμαι μιά γε με
 μάκια στα και στον **ΠΩ**! Μπαίνοντας στη
 ένα φώναξε: «**Μαμά! Μία** !»! Μούρδε
! Εχίνα βαν ρούνα! Ρεζίλι των !
 Ξάπλωσα και **έβαλα** ένα στο
 μου! Είχα τύχη ! **ΕΠΕΣΑ ΠΑΝΩ ΣΕ ΜΙΑ
ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΤΗΣ...**

Μόνο με
35.000 δρχ!



& ΠΟΛΛΕΣ
ΔΟΣΕΙΣ

ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΙΤΟΛΟΓΙΑΣ
& ΜΕΤΑΒΟΛΙΣΜΟΥ **GILLI DIET**

ΑΘΗΝΑ: Λ. Κηφισίας 141, Μαρούσι, Τηλ: 6143333

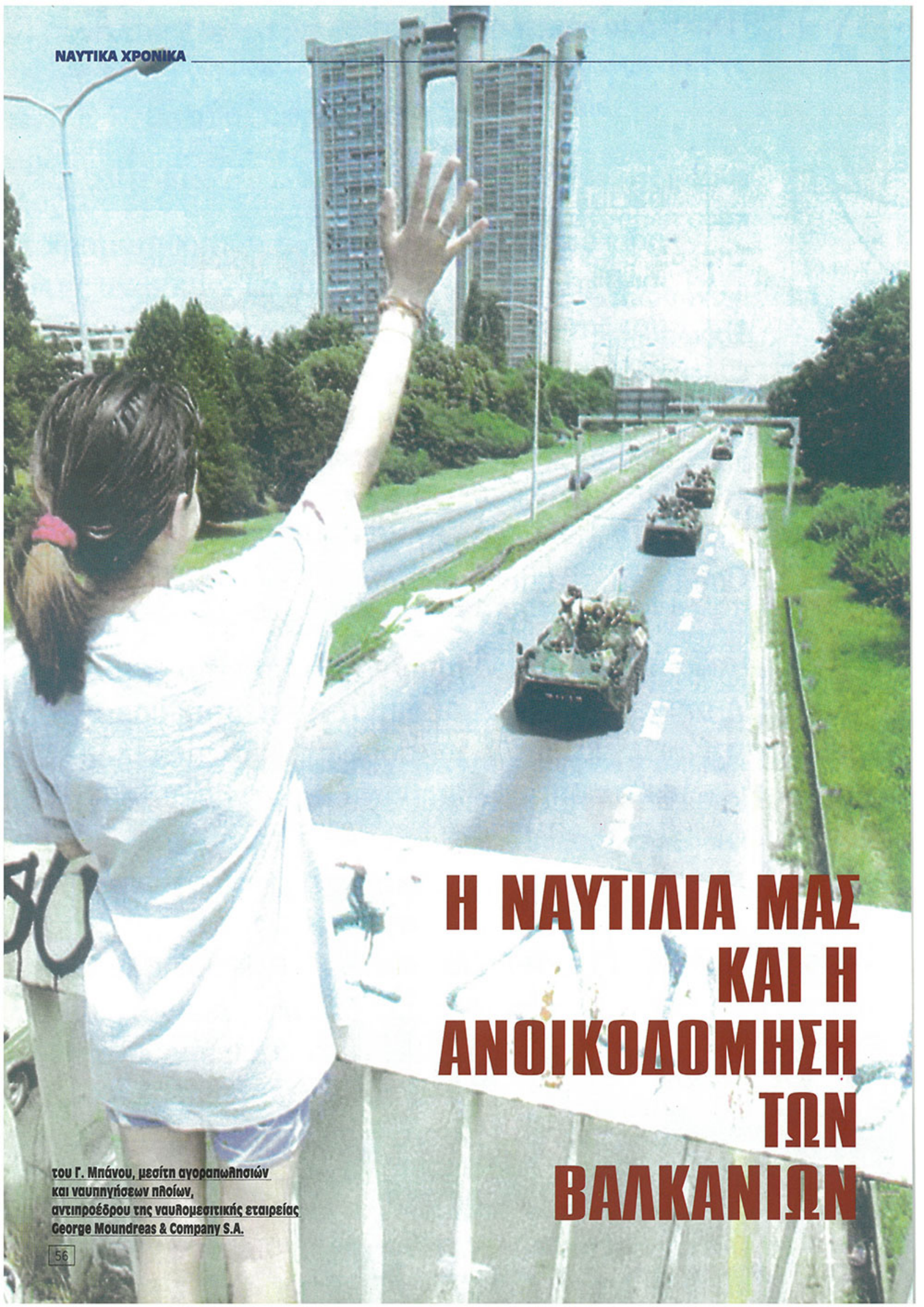
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Τσιμισκή 61 Τηλ: 031/288140



ΔΩΡΟ ΤΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑΙ
& ΒΡΑΒΕΥΟΥΜΕ ΤΟΝ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΙ
30% ΕΚΠΤΩΣΗ
& όλο το πρόγραμμα
συντήρησης **ΕΝΤΕΛΟΣ**
ΔΩΡΕΑΝ!

159

Τώρα το αδυνάτισμα
έγινε απόλαυση!

A photograph of a woman with dark hair in a ponytail, wearing a white t-shirt and purple shorts, standing on a bridge or overpass and waving her right hand towards a column of military vehicles (armored cars) driving away on a multi-lane highway below. In the background, there are tall apartment buildings and green trees under a clear blue sky.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ ΚΑΙ Η ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ

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

Καλά καλά ο πόλεμος, οι βομβαρδισμοί της Σερβίας δηλαδή, δεν τέλειωσε και τα σχετικά επαγγελματικά φύλλα, των ναυτιλιακών περιλαμβανομένων, αρχίζουν να κάνουν λόγο για το έργο της ανοικοδόμησης των Βαλκανίων, με επίκεντρο, φυσικά, το Κόσσοβο και την τόσο αγρίως πληγείσα Σερβία.

Εταιρείες και άλλα συμφέροντα από ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο δείχνουν να συνωστίζονται προκειμένου, με τρόπο προνομιακό ή όχι, να συμμετάσχουν στη διαδικασία που, τουλάχιστον κατά τα πιο σοβαρά δημοσιεύματα, αναφέρεται σε ελάχιστο ποσό της τάξεως των 100 δις. δολαρίων ΗΠΑ για περίπου μία δεκαετία. Ανάμεσά τους φαντάζουν ονόματα που προέρχονται από το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γερμανία, χώρες, δηλαδή, που πρωτοστάτησαν στην καταστροφή της υποδομής της Γιουγκοσλαβίας, ιδίως της Σερβίας και του Κόσσοβου.

Ένα πρώτο σχόλιο, μικρό και ίσως ειρωνικό, θα ήταν εύκολο να διατυπωθεί αν οι εν λόγω πληροφορίες και τα σχετικά δημοσιεύματα έκαναν σαφή λόγο και περί της χρηματοδότησης των σχετικών έργων. Και αν, ακόμη, διευκρινιζόταν η έκταση και η ποσοστιαία συμμετοχή των προσφορών έναντι των απαιτούμενων δανείων κεφαλαίων. Μέχρις ότου κάτι τέτοιο γίνει εγκύριως γνωστό, κάθε σχετικό σχόλιο μπορεί να θεωρηθεί άκαιρο, ανακριβές και κακόπιστο.

Με δεδομένα 1) τη γεωγραφική θέση της Ελλάδος, 2) τη χωρίς αμφιβολία προεξάρχουσα θέση της στη Βαλκανική, τόσο από πολιτικής όσο και από οικονομικής απόψεως 3) τον ιδιόζοντα ρόλο που έπαιξε στη διάρκεια των προσφάτων δραματικών γεγονότων και 4) την υφιστάμενη επιχειρηματική, τεχνολογική και ναυτιλιακή υποδομή της, η χώρα μας δικαιούται να προσδοκεί πρωταγωνιστικό ρόλο και πολύ σημαντική μερίδα του όλου έργου. Λόγω αναρμοδιότητας, όμως, εδώ θα παραμερίσω οτιδήποτε έχει σχέση με τεχνικά ή παρόμοια έργα και θα επικεντρώσω την προσοχή στο θαλάσσιο μεταφορικό έργο που μπορεί να συνδέεται με αυτά.

Είναι αυτονόητο ότι, σε αυτό το πρώιμο στάδιο, όπου όλα κινούνται στη σφαίρα των υποθέσεων, τίποτα δεν μπορεί να ληφθεί συγκεκριμένα και, επομένως, το περιεχόμενο του παρόντος δεν μπορεί να ελεγχθεί παρά μόνον ως ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ προς πάντα αρμόδιο, ώστε να γίνουν οι σχετικές, οι απαραίτητες κινήσεις, αν τυχόν ήθελε ευρεθεί ότι υφίσταται ουσιαστικός αντικείμενο.

Φρόνιμο όμως είναι να ρίξουμε μια πρώτη ματιά στο χώρο και να διαπιστώσουμε κατά πόσο υφίστανται οι προϋποθέσεις ανάπτυξης ενός αξιόλογου μεταφορικού συστήματος διά θαλάσσης. Έτσι, σε πρώτη επιπόλαια θεώρηση, μπορούμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

1. Το οδικό δίκτυο της περιοχής, εξ αρχής στελεχές, έχει υποστεί σοβαρές ζημιές που, για μεγάλο χρονικό διάστημα δεν του επιτρέπουν σοβαρή συμμετοχή στις μεταφορές.

2. Η ποτάμια οδός, η σημαντικότερη ίσως οδός επικοινωνίας και μεταφορών, ιδίως στο χώρο της Σερβίας, είναι και θα παραμείνει για σχετικά μεγάλο χρονικό διάστημα ανενεργός, λόγω των καταστροφών των γεφυρών που εμποδίζουν τη διέλευση ποταμόπλοίων.

3. Σε αυστηρή θεώρηση, οι λιμενικές εγκαταστάσεις της περιοχής

Σερβίας και Μαυροβουνίου εξοικονομούνται στις δυνατότητες του Kotor και της Bijela, με τη δεύτερη, κυρίως, ως επισκευαστική βάση. Όμως, και αν ακόμη ήθελε θεωρηθεί ότι, σε κάποιο βαθμό, οι εγκαταστάσεις του Kotor μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες, το οδικό δίκτυο προς τα ενδότερα της χώρας είναι πρακτικώς αδύνατο προς το παρόν και για το προσεχές μέλλον να ανταποκριθεί επαρκώς.

4. Η χρήση των λιμανιών της Κροατίας φαντάζει καλή προς το παρόν ήυση, δυνατόν όμως να προσκρούσει σε μεγάλα, αν όχι ανυπέρβλητα, προβλήματα, που πηγάζουν από τις κάκιστες πολιτικές σχέσεις των δύο χωρών. Αλλά και έπειτα από σχετική διευθέτηση, πόλη το οδικό δίκτυο θα αδυνατούσε να ανταποκριθεί.

5. Παρατηρητές που έχουν καλή γνώση της περιοχής, καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η τελική επαρκέστερη ήυση θα είναι εκείνη της Θεσσαλονίκης. Τόσο οι λιμενικές εγκαταστάσεις όσο και το οδικό, μέσω Σκοπίων, δίκτυο κρίνεται κατά πολύ επαρκέστερο. Συγχρόνως, οι πολιτικές συνθήκες και προϋποθέσεις δεν αποτελούν πρόβλημα.

6. Ο γιουγκοσλαβικός εμπορικός στόλος ασφαλώς είναι ανεπαρκής για να καλύψει έργο της διαφαινόμενης έκτασης.

Ο συνδυασμός όλων των παραπάνω επισημάνσεων, και ιδίως εκείνων των σημείων 5 και 6, οδηγεί στο σχεδόν αβίαστο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα, η ελληνική κυβέρνηση και η ελληνική εμπορική ναυτιλία διαθέτουν σημαντικά ερείσματα στην προσπάθεια ουσιαστικής ελληνικής συμμετοχής.

Ο δυνάμει σοβαρός κίνδυνος προέρχεται από την πίεση που θα ασκηθεί από τα μεγάλα ξένα, κυρίως ευρωπαϊκά, οικονομικά και τεχνικά συγκροτήματα, που ασφαλώς θα προσπαθήσουν να εξασφαλίσουν τον απόλυτο έλεγχο του όλου αντικείμενου.

Όσον αφορά τώρα τον τύπο και τα μεγέθη των πλοίων που θα κληθούν να παίξουν το ρόλο του μεταφορέα, και πόσο είναι νωρίς να γίνει κανείς συγκεκριμένος. Από το εικαζόμενο είδος των προς μεταφοράν φορτίων, όμως, και από το μέγεθος των λιμανιών, προκύπτει ότι κατά βάση θα χρειαστούν μικρού μεγέθους bulkcarriers, επίσης πλοία πολλαπλής χρήσεως των 15/20.000 τόνων, πιθανότατα δε και μικρά πλοία containers (8/12.000 DWT), με χαρακτηριστικά «project cargo» (μικρός αριθμός και μεγάλα ανοίγματα αμπριών, τετραγωνισμένοι χώροι φορτίου (box shape), δυνατόι φορτωτήρες).

Γνωρίζω από τώρα ότι, εθισμένη στην αμιγώς tramp χρήση του πλοίου, η ελληνική ναυτιλία δεν είναι τόσο εξοικειωμένη με τη διαχείριση τέτοιων projects. Και είναι αυτό ένας πρόσθετος λόγος που με κάνει να αμφιβάλλω για την τελική έκβαση...

Και μια τελευταία νότα: Όλα τα παραπάνω μικρή αξία έχουν όσο το σύστημα της χρηματοδότησης δεν προσδιορίζεται επαρκώς και δεν υλοποιείται. ➡

Εταιρείες και άλλα συμφέροντα από ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο δείχνουν να συνωστίζονται προκειμένου, με τρόπο προνομιακό ή όχι, να συμμετάσχουν στη διαδικασία που, τουλάχιστον κατά τα πιο σοβαρά δημοσιεύματα, αναφέρεται σε ελάχιστο ποσό της τάξεως των 100 δις. δολαρίων ΗΠΑ για περίπου μία δεκαετία

Συνεχίζεται η συρρίκνωση του ελληνικού νηολογίου

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

Με αργό αλλά σταθερό ρυθμό συνεχίζεται η συρρίκνωση του ελληνικού νηολογίου και το 1999.

Όπως προκύπτει από επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά το πρώτο πεντάμηνο του τρέχοντος έτους διεγράφησαν από το νηολόγιο 50 πλοία, ενώ ύψωσαν την ελληνική σημαία μόνο 40, παρότι οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν προβεί σε αγορές εκατοντάδων πλοίων. Από την κίνηση του ελληνικού νηολογίου προκύπτουν οι ακόλουθες εγγραφές από την αρχή του έτους: Ιανουάριος 5, Φεβρουά-

ριος 7, Μάρτιος 11, Απρίλιος 6 και Μάιος 11. Οι διαγραφές ήταν Ιανουάριος 5, Φεβρουάριος 10, Μάρτιος 15, Απρίλιος 6 και Μάιος 14.

Ειδικότερα, κατά τον μήνα Μάιο υπέστειλαν την ελληνική σημαία 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 227.288 κόρων, ενώ στη δύναμη του στόλου προστέθηκαν 11 σκάφη, χωρητικότητας 236.992 κόρων. Οι πλοιοκτήτες των σκαφών που υπέστειλαν την ελληνική σημαία προτίμησαν τα νηολόγια της Μάλτας, του Παναμά, της Λιβερίας και των ΗΠΑ.

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Δ/Ε	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	Ν.Π. 10635	1957	Φ/Γ	ΑΜΦΙΩΝ	Ν.ΛΟΝΔ. 3377	1987
Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ	Ν.Π. 10638	1990	Φ/Γ	ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Ν.Π. 10636	1999
Φ/Γ	ΥΤΟΝΓΚ Ι	Ν.Π. 10640	1973	Φ/Γ	ΕΛΛΗΒΗΤΑ	Ν.Π. 10637	1999
Δ/Ε	ΑΠΟΛΛΩΝ	Ν.Π. 10643	1973	Δ/Ε	ΩΚΕΑΝΙΔΑ	Ν.Π. 10639	1980
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΑ ΜΕΘΟΔΙΑ	Ν.Π. 10644	1976	Φ/Γ	ΜΑΡΙΝΙΚΗ	Ν.Π. 10641	1989
				Δ/Ε	ΕΛΛΑΣ ΣΕΡΕΝΙΤΙ	Ν.Π. 10642	1999
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5-ΚΟΧ: 25.045 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 25 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6-ΚΟΧ: 202.243 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 7 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Φ/Γ	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	Ν.Π. 6135	1976	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑΣ)
Φ/Γ-ΕΜΠ.	ΖΙΜ ΟΝΤΕΣΣΑ Ι	Ν.Π. 9062	1970	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Φ/Γ	ΠΕΤΡΑ	Ν.Π. 9556	1981	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΝΑΜΦ	Ν.Π. 5980	1976	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑΣ)
Φ/Γ-ΕΜΠ.	ΖΙΜ ΚΟΣΤΑΝΤΑ Ζ Ι	Ν.Π. 9008	1972	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Φ/Γ	ΣΑΝΝΥ	Ν.Π. 9418	1977	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Δ/Ε	ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ	Ν.Π. 8586	1968	Π.Α. (ΗΠΑ)
Δ/Ε	ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ	Ν.Π. 8587	1968	Π.Α. (ΗΠΑ)
Φ/Γ	ΦΑΣΣΑ	Ν.Π. 10330	1983	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Φ/Γ	ΘΡΑΚΗ ΕΛΛΑΣ	Ν.Π. 10289	1987	Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΔΙΑΠΟΡΟΣ	Ν.Π. 9713	1973	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 11-ΚΟΧ: 216.170 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 23 ΕΤΗ				

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ 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		
SX7065 6/4/99	KING SARON KING SARON	Ε/Γ PASS. SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.630	ΜΕΚ(2) 4565 BHP	1989	499	183	USD 2.000.000	ΦΑΛΚΟΝ ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡ. Αντικλ. ΓΑΛΕΤΑΚΗΣ τηλ. 42.93.300
SWFP 15/4/99	SUN BEACH SUN BEACH	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.631	ΜΕΚ(2) 7.680 BHP	1990	1.821	1.276	USD 2.830.000	ΛΕΠΑΝΤΟ ΕΞΠΡΕΣ ΝΑΥΤ. ΕΤ. Αντικλ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ τηλ. 52.29.363
SX7025 19/4/99	CAPTAIN VASSILIS CAPTAIN VASSILIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.632	ΜΕΚ(1) 950 BHP	1966	500	306	USD 290.000	ΒΑΣΙΛΙΚΑ ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡ. Αντικλ. ΠΑΠΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΣ τηλ. 41.74.979
SWKP 22/4/99	MSC AUSTRALIA MSC AUSTRALIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.633	ΜΕΚ(1) 17.580KW	1980	19.872	11.278	1 δοχ. ΗΠΑ και όλητες οξυγόνο παροχές	QUEENSLAND SHIPPING CO. LTD (LIBERIA) Αντικλ. ΖΑΦΕΙΡΑΣ Θ. τηλ. 94.07.710
SVMQ 28/4/99	ASTRO SATURN ASTRO SATURN	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.634	ΜΕΚ (1) 19.100BHP	1999	56.841	27.856	USD 36.492.787	SILVERGOLD SHIPPING AND TRADING INC (LIBERIA) Αντικλ. ΧΑΤΖΗΓΡΗΓΟΡΗΣ Σ. τηλ. 45.23.011

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ 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		
SYLV 22/4/99	PANAGIOTIS D PANAGIOTIS D	Δ/Ε TANKER	ΠΝΕ/ΠΕΙΡΑΙΑ		ΜΕΚ(1) 7.360 KW	1972	14.358	8.231	USD 2.000.000	ΒΑΡΚΙΖΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικλ. ΜΟΥΡΑΤΗΣ ΕΜ. τηλ. 42.25.220

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SW6921 1/4/99	SARTZA II SARTZA II	ΠΛΩΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2.343		1978	348	337	Μετονομάστηκε σε ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ Renamed to EVANGELISMOS
SX7083 2/4/99	MIAOULIS II MIAOULIS II	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.532	ΜΕΚ(2) 3916 BHP	1999	1089	769	Μετονομάστηκε σε ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΚΙΑΘΟΥ Renamed to PANAGIA SKIATHOU
SZPI 15/4/99	HUSTON EXPRESS HUSTON EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.514	ΜΕΚ(1) 32.900 BHP	1987	42.304	14.921	Μετονομάστηκε σε ΜΕΚ ΠΑΣΙΦΙΚ Renamed to MSC PACIFIC
SV 7136 19/4/99	NEARCHOS NEARCHOS	Ε/Γ (ΕΛΑΦΡΟ ΣΚΑΦΟΣ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.619	ΜΕΚ(2) 3.600 BHP	1982	248	136	Μετονομάστηκε σε ΚΕΡΑΥΝΟΣ II Renamed to KERAVNOS II

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ
DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ 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		
SVEG 2/4/99	ΦΟΥΛΜΑΡ FULMAR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.018	ΜΕΚ(1) 10.680BHP	1988	25.368	10.927	-	ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ CHANGE OF FLAG
SYXZ 6/4/99	ΕΥΡΩΤΑΣ EUROTAS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.000	ΜΕΚ(1) 15.000BHP	1980	31.586	15.534	-	ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ CHANGE OF FLAG
J4VQ 13/4/99	ΑΛΜΑ ALMA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.848	ΜΕΚ(1) 7.200 BHP	1980	12.230	7.633	10 δολ. ΗΠΑ και άλλες αξιώσ. ποροχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYLD 26/4/99	ΜΑΡΙΓΩ MARIGO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4.405	ΜΕΚ(1) 5.130 BHP	1972	9.142	5.585	USD 455.623,96	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXDK 29/4/99	ΣΑΝΤΒΙΚΙ SANDIK	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.534	ΜΕΚ(1) 3.000BHP	1976	3.400	2.240	USD 850.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXCU 29/4/99	ΛΑΚΩΝΙΑ LACONIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.871	ΜΕΚ (1) 8.750 BHP	1960	13.227	8.535	USD 790.130	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

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 ΜΗΝΑΧΗΣ 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		
SX7025 19/4/99	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΑΣΙΛΗΣ CAPTAIN VASILIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS		ΜΕΚ(1) 950 BHP	1966	500	306	USD 290.000	ΒΑΣΙΛΙΚΑ Ι ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικλ.: ΠΑΠΟΥΤΣΟΓΛΟΥ Β. τηλ.: 41.74.979 Νηολογήθηκε οριστικά στο Ν.Π με α/α 10.692

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV7278 2/4/99	ΑΘΗΝΑ ATHINA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.289	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	ΚΟΧ 378	ΚΚΧ 190
SX7083 2/4/99	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΚΙΑΘΟΥ PANAGIA SKIATHOU	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.532	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1089	769
SYTQ 29/4/99	ΤΟΚΙΟ ΕΞΠΡΕΣ TOKIO EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.608	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	57.802	22.232
SXFA 29/4/99	ΜΠΡΕΜΕΝ ΕΞΠΡΕΣ BREMEN EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.612	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	57.803	22.232

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR	
SX2840 6/4/99	ΝΑΞΟΣ ΣΤΑΡ NAXOS STAR	Ε/Γ PASS SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.275	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figure tonnage ΣΕ/ΤΟ ΚΟΧ ΚΚΧ 149 68 219 109

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

Α) Ε/Γ-Ο/Φ «ΜΑΡΘΑ» Ν.Π. 2937, ΚΟΧ 825
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΑΛΛΙΑΝΑ-
ΤΟΣ, ΤΗΛ. 4125822
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΓΚΟΥΜΑ-ΚΟΥΣΑΗ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΔΡΧ. 150.000.000

Β) Φ/Γ «ΘΑΛΕΙΑ» Ν.Π 9425, ΚΟΧ 273,98
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ: ΜΑΡΙΑ ΚΑΖΑΤΖΑΚΗ,
ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΤΗΛ. 287415
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΡΒΑΡΑΚΗΣ (ΗΡΑ-
ΚΛΕΙΟ)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
1Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 400.000

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά
104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΕΚΔΟΣΕΩΝ

Τό αντίβαρο στην ενημέρωση
γιά όσους σκέπτονται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΕΚΔΟΣΕΩΝ

Ο κόσμος είναι ένας μεγάλος γίγαντας, ο οποίος κάθε μέρα μας εκπλήσσει με τις πράξεις του. Η ΕΣΤΙΑ είναι η φωνή που μιλάει για τον κόσμο, για τις ανθρώπινες σχέσεις, για την ιστορία, για την πολιτική, για την οικονομία, για την κοινωνία. Είναι η φωνή που μιλάει για την Ελλάδα, για την Κύπρο, για την Τουρκία, για την Ασία, για την Ευρώπη, για την Αμερική, για την Αφρική, για την Αυστραλία. Είναι η φωνή που μιλάει για όλους, για όλους τους ανθρώπους, για όλους τους λαούς, για όλους τους έθνη. Είναι η φωνή που μιλάει για την ειρήνη, για την δικαιοσύνη, για την αλήθεια, για την αγάπη, για την ελπίδα, για την πίστη, για την ελευθερία, για την δημοκρατία, για την ανθρωπιά. Είναι η φωνή που μιλάει για τον κόσμο, για τον κόσμο που μας περιβάλλει, για τον κόσμο που μας καλεί να τον αλλάξουμε, να τον βελτιώσουμε, να τον κάνουμε καλύτερο. Είναι η φωνή που μιλάει για τον κόσμο, για τον κόσμο που μας δίνει την δύναμη, για τον κόσμο που μας δίνει την ελπίδα, για τον κόσμο που μας δίνει την αγάπη, για τον κόσμο που μας δίνει την ελευθερία, για τον κόσμο που μας δίνει την δημοκρατία, για τον κόσμο που μας δίνει την ανθρωπιά.

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ
ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΞΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

του Τάκη Μακρή
της Overseas
Agency Ltd

Η διατήρηση της αυξημένης ζήτησης για μεταχειρισμένα bulkcarriers, όπως διεμορφώθη κατά το τελευταίο σχετικό διάστημα, καθώς επίσης και οι αυξημένες τιμές ως αποτέλεσμα του συναγωνισμού των αγοραστών, χαρακτήρισαν και πάλι την αγορά κατά το μήνα που πέρασε.

Πολλοί υποψήφιοι αγοραστές συνέχισαν με τον ίδιο ρυθμό, όπως και τους προηγούμενους μήνες, την έρευνα αγοράς και τις επιθεωρήσεις πλοίων, πλην όμως, πολλών οι προσπάθειες να αγοράσουν παρέμειναν άκαρπες λόγω της συνεχιζόμενης δυσαναλογίας μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς.

Τα πράγματα ήταν διαφορετικά στους άλλους τύπους πλοίων ξηρού φορτίου, όπου ούτε στα containers ούτε στα tweendeckers είχαμε μεγάλο ενδιαφέρον, τουλάχιστον από πλευράς Ελλήνων αν και θα είχαμε ίσως περισσότερες πωλήσεις αν οι πλοιοκτήτες τους δεν συμπαρασύρονταν από τη διαμόρφωση της αγοράς των bulkcarriers και τοποθετούσαν τις ιδέες τους σε ρεαλιστικότερα επίπεδα.

Στον τομέα των tankers τα πράγματα ήταν διαφορετικά για τα μικρά ηλικίας Aframax και Suezmax από ό,τι για τους άλλους τύπους πλοίων. Συγκεκριμένα, και ενώ το ενδιαφέρον των αγοραστών συνεχίστηκε για τα ανωτέρω, όπου είδαμε αγοραστές να προβαίνουν σε σημαντικές επενδύσεις, άλλα πλοία, καθώς και τα παλαιότερα, προσείληκαν ενδιαφέρον μόνον εφόσον προσφέρθηκαν σε πολύ συμφέρουσες τιμές.

Τέλος, στις διαλύσεις οι συνθήκες διακυμάνσεις που είχαν παρατηρηθεί τελευταία συνεχίστηκαν, ενώ η αυξημένη κίνηση που είχε παρατηρηθεί μετά την επιστροφή των Ινδών εργατών στην εργασία τους δεν διήρκεσε πολύ, και το ενδιαφέρον των αγοραστών για παράδοση στην Ινδία είναι τελευταία αρκετά μειωμένο. Το Μπανγκλαντές και το Πακιστάν συνεχίζουν να δείχνουν προτίμηση στα tankers, ενώ οι αγοραστές της Κίνας, διατηρώντας χαμηλότερα επίπεδα τιμών, στοχεύουν περισσότερο σε μεγάλα bulkcarriers.

Ενδεικτικά αναφέρουμε, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες πωλήσεις έως και τα μέσα Ιουνίου 1999:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το Carper «ABERUS», 149.000 DWT ναυπηγήσεως 1992 στην Ταιβάν, αντί δολαρίων ΗΠΑ 20.000.000 περίπου, σε Ιταλούς αγοραστές, το Panamax «ENERGY PIONEER», 70.359 DWT ναυπηγήσεως 1989 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 11.100.000 σε Έλληνες αγοραστές, το Panamax «C.S. ELEGANT», 65.850 DWT ναυπηγήσεως 1989 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 10.800.000 σε Έλληνες αγοραστές,

το Panamax «EVER ADVANTAGE», 65.020 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 3.600.000 σε Έλληνες αγοραστές, το «CAMELLIA ESTRELLA», 42.838 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 8.000.000 σε αγοραστές που δεν έγιναν γνωστοί, το «OLMECA», 41.096 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.600.000 σε Έλληνες αγοραστές, το «VERNER», 37.600 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων ΗΠΑ 6.800.000 σε αγοραστές που δεν έγιναν γνωστοί, το «CROWN ROSE», 29.000 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 5.100.000 σε Έλληνες αγοραστές, το «FORDHAM», 22.200 DWT ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 2.050.000 επίσης σε Έλληνες αγοραστές και τα Tweendeckers «GLOBE TRADER» και «GOOD FAITH», τύπου SD14 ναυπηγήσεως 1980 και 1979 στην Αγγλία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 2.500.000 συνολικά σε αγοραστές που δεν έγιναν γνωστοί.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το VLCC «NEW PROSPERITY», 271.000 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.100.000 σε Έλληνες αγοραστές, το «ALBIZZIA», 105.000 DWT ναυπηγήσεως 1999 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 34.500.000 σε Έλληνες αγοραστές, το «PACIFIC PLUTO», 95.000 DWT ναυπηγήσεως 1992 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 19.000.000 σε αγοραστές της Άνω Ανατολής, το «EBURNA», 31.170 DWT ναυπηγήσεως 1979 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 3.900.000 σε αγοραστές του Monaco και το «JAG PRABHAT», 25.300 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Κορέα, αντί δολαρίων ΗΠΑ 11.750.000 σε Βιετναμέζους αγοραστές.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το Bulkcarrier «ESPERANZA C.», 37.637 DWT ναυπηγήσεως 1973, αντί δολαρίων ΗΠΑ 115 ανά τόνο light σε διαλυτές της Ινδίας, το Bulkcarrier «GRIGORI ALEKSEEV», 23.600 DWT ναυπηγήσεως 1974, αντί δολαρίων ΗΠΑ 118 ανά τόνο light επίσης σε διαλυτές της Ινδίας, το Bulkcarrier «KLIA», 72.000 DWT ναυπηγήσεως 1976, αντί δολαρίων ΗΠΑ 106 ανά τόνο light σε διαλυτές της Κίνας, το Bulkcarrier «ALISON», 41.800 DWT ναυπηγήσεως 1977, αντί δολαρίων ΗΠΑ 110 ανά τόνο light επίσης σε αγοραστές της Κίνας, το Tanker «MALIBU», 133.760 DWT ναυπηγήσεως 1974, αντί δολαρίων ΗΠΑ 119 ανά τόνο light σε αγοραστές του Πακιστάν, το Tweendecker «RIO VENTURE», 18.421 DWT ναυπηγήσεως 1977, αντί δολαρίων ΗΠΑ 110 ανά τόνο light σε αγοραστές του Μπανγκλαντές και το Bulkcarrier «ODIN I», 22.600 DWT ναυπηγήσεως 1971, αντί δολαρίων ΗΠΑ 112 ανά τόνο light επίσης σε αγοραστές του Μπανγκλαντές.



*For you who appreciate the
finest things in life*

HYDRA 180 40
GREECE
TEL.FAX:
0298 54105

PETER'S collection
Jewels, Arts & Furs

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμός 1336/1999

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πρόεδρος: Γρηγόριος Λαπατάς



Το Μονομέλές Πρωτοδικείο Πειραιώς (Διαδικασία Ασφαλιστικών Μέτρων) συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 15 Φεβρουαρίου 1999, χωρίς τη σύμπροση του γραμματέα, για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ των αιτούντων: Αναστασίας χήρας Κυριαζή Κοηλιοτσίδη, το γένος Παύλου Αντωνιάδου, κατοίκου Πολίχνης Θεσσαλονίκης, α) για τον εαυτό της και β) ως έχουσα τη γονική μέριμνα του ανήλικου τέκνου της Ιωάννη Κοηλιοτσίδη, του Κυριαζή, και 2) Άννας Κοηλιοτσίδη του Κυριαζή.

ΚΑΤΑ

Των καθ' ων η αίτηση: 1) της εταιρείας με την επωνυμία «Βήτα Α. Ναυτική Εταιρεία» 2) των μελών του Δ.Σ. της πρώτης και εκπροσώπων αυτής, και δη: α) Χρήστου Γεμιτζόγλου β) Κ. Βερνίκου του Δ., αντιπροέδρου του Δ.Σ., γ) Ν. Βερνίκου. Οι αιτούντες ζήτησαν να γίνει δεκτή η αίτησή τους που κατατέθηκε στη Γραμματεία αυτού του δικαστηρίου με αριθμό 104/12-1-99 και προσδιορίστηκε δικάσιμος η αρχικά αναφερόμενη ημερομηνία. Κατά τη συζήτηση της υπόθεσης οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των διαδίκων ανέπτυξαν τους ισχυρισμούς τους και ζήτησαν να γίνουν δίκαιοι.

Το Δικαστήριο μελέτησε τη δικογραφία και σκέφθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Με την κρινόμενη αίτηση και κατ' ορθή εκτίμηση του περιεχομένου της, οι αιτούντες ζητούν να διαταχθεί, ως ασφαλιστικό μέτρο, η συντηρητική κατάσχεση κάθε κινητής και ακίνητης περιουσίας της πρώτης καθ' ης ελληνικής ναυτικής εταιρείας (του Ν. 959/1979) του «Άγιος Γεώργιος» μέχρι του ποσού των 30.000.000 δραχμών, προς εξασφάλιση απαιτήσεών τους (αιτούντων) κατ' εκείνης (πρώτης καθ' ης). Περαιτέρω, η μεν πρώτη αιτούσα ζητεί να της επιδικασθεί προσωρινά ποσό 3.000.000 δραχμών, οι δε λοιποί αιτούντες ποσό 2.000.000 δραχμών σε καθένα απ' αυτούς, από την αναφερόμενη απαίτησή τους «της αποζημιώσεως για εργατικό ατύχημα». Τέλος, οι ίδιοι (αιτούντες), προς ρύθμιση της δημιουργηθείσης καταστάσεως, μετά το επισυμβάν ατύχημα, ζητούν να διαταχθεί, ως ασφαλιστικό μέτρο, α) η προσωρινή απαγόρευση στην πρώτη καθ' ης προς ανάληψη ή είσπραξη ή μεταβίβαση του ασφαλισάματος του προαναφερόμενου ρυμουλκού πλοίου της, ως και της τυχόν καταβληθείσας αποζημιώσεως προς αυτήν (πρώτη καθ' ης) εκ μέρους των πλοιοκτητών ή των ασφαλιστών του υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Κρίτι Γολντ» και β) να απειληθεί κατά του δευτέρου, τρίτου και τετάρτου των καθ' ων χρηματική ποινή και προσωπική κράτηση, για την περίπτωση μη συμμορφώσεώς τους προς το διατακτικό της εκδοθησόμενης αποφάσεως, όσον αφορά το αμέσως προηγούμενο και αιτούμενο ασφαλι-

στικό μέτρο. Έχοντας το πιο πάνω περιεχόμενο και αιτήματα η υπό κρίση αίτηση παραδεκτώ και αρμοδίως φέρεται προς εκδίκαση ενώπιον του παρόντος Δικαστηρίου (άρθρα 22, 25 παρ. 2, 37 και 683 παρ. 1-3 ΚΠολΔ), το οποίο δικάζει κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων (άρθρα 686 επ. ΚΠολΔ), και είναι νόμιμη, στηριζόμενη στις διατάξεις των άρθρων 53, 54, 60, 63, 66 ΚΙΝΔ 1 επ. του κωδ/νου Ν. 551/1915, σε συνδυασμό με την οικεία ΣΣΝΕ (Υ.Α. 2324 13/1/1998 Ε.Ν. - ΦΕΚ Β' 301/26-3-1998, «Κύρωση Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων Ρυμουλκών Λιμένων Εσωτερικού»), 707 επ., 709, 728 παρ. 1 εδάφ. δ', 729 παρ. 2, 731, 732 και 947 παρ. 1 ΚΠολΔ (βλ. όσον αφορά την έμμεση εκτέλεση κατά των δευτέρου - τρίτου και τετάρτου καθ' ων, Μον. Πρωτ. Πειρ. 1346/1983 - ΝοΒ 31.1627 επ.). Επομένως, η ένδικη αίτηση πρέπει να ερευνηθεί περαιτέρω και από ουσιαστικής απόψεως.

Από τις ένορκες καταθέσεις των μαρτύρων, που παραδεκτώ και νομίμως εξετάστηκαν στο ακροατήριο του Δικαστηρίου τούτου, όλη τα έγγραφα που επικαλούνται και προσκομίζουν νομίμως οι διάδικοι, ως και, γενικά, από το σύνολο των στοιχείων της αποδεικτικής διαδικασίας, πιθανολογήθηκαν, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Ύστερα από σύμβαση ναυτικής εργασίας, που καταρτίστηκε στη Θεσσαλονίκη, προ πολλών ετών, μεταξύ του νομίμου εκπροσώπου της πρώτης καθ' ης ελληνικής ναυτικής εταιρείας του Ν. 959/1979, πλοιοκτήτριας του υπό ελληνική σημαία ρυμουλκού πλοίου «Άγιος Γεώργιος», και του Κυριαζή Κοηλιοτσίδη του Ιωάννη, ο τελευταίος ναυτολογήθηκε έκτοτε και υπηρετούσε συνεχώς ως λιπαντής στο παραπάνω πλοίο, μέχρι και τις 23/11/1998, όταν απεβίωσε μέσα σ' αυτό (πλοίο), υπό τις ακόλουθες συνθήκες. Ειδικότερα, τις πρωινές ώρες της 21ης Νοεμβρίου 1998, το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Κρίτι Γολντ» κατέπλεε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, πλέον δε συγκεκριμένα στο αγκυροβόλιο των θαλασσίων εγκαταστάσεων της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.», προκειμένου να εκφορτώσει 23.269 μετρικούς τόνους βενζίνης super. Η εκφόρτωση άρχισε τις μεσημβρινές ώρες της 21/11/1998 και διακόπηκε την 03.40 ώρα της 23/11/1998. Κατά τη διακοπή της εκφόρτωσης, τόσο οι υπεύθυνοι των εγκαταστάσεων της παραπάνω εταιρείας όσο και οι πλοίαρχος και υποπλοίαρχος του πιο πάνω δεξαμενόπλοιου δεν μερίμνησαν για τον «καθαρισμό-αδραναιοποίηση του αγωγού εκφόρτωσης», αλλ' αντιθέτως κράτησαν αυτόν (αγωγό) στην πρύμνη του δεξαμενόπλοιου πλήρη φορτίου (βενζίνη super). Επί πλέον, μετά τη διακοπή της εκφόρτωσης, παρατηρήθηκε διαρροή βενζίνης τόσο επί του πρυμναίου χώρου του δεξαμενόπλοιου όσο και στη θαλάσσια περιοχή, όπου σωρεύθηκε μεγάλη ποσότητα καυσίμου.

Περί ώραν 05.00 της ίδιας ημέρας (23-11-1998), το δεξαμενόπλοιο κώλεσε ρυμουλκό, προκειμένου να το συγκρατεί, καθόσον οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες ήταν πολύ δυσμενείς. Στην κλήση αυτή του δεξαμενόπλοιου ανταποκρίθηκε και διατέθηκε το ρυμουλκό πλοίο της πρώτης καθ' ης, το οποίο προσδέθηκε στη δεξιά πρυμναία πηλυρά του δεξαμενόπλοιου. Εξαιτίας, όμως, της προαναφερομένης αμελούς συμπεριφοράς του πλοίαρχου και υποπλοίαρχου του δεξαμενόπλοιου, ως και των υπευθύνων της εταιρείας «Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.», εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο δεξιά πρυμναίο τμήμα του δεξαμενόπλοιου, περί ώραν 09.00 της 23/11/1998, η οποία και μεταδόθηκε στο ρυμουλκό της πρώτης καθ' ης, με αποτέλεσμα να καεί τούτο (ρυμουλκό) και να «απανθοκωφεί πλήρως» ο παραπάνω ναυτικός (λιπαντής). Ο θάνατος του λιπαντή του ρυμουλκού συνιστά εργατικό ατύχημα, κατά την έννοια των διατάξεων του κωδ/νου Ν. 551/1915, όπως άλλωστε συνομολογεί και η πρώτη καθ' ης. Ο θανάτων λιπαντής, κατά το χρόνο του θανάτου του, ήταν έγγαμος με την πρώτη αιτούσα, μετά της οποίας είχε αποκτήσει δύο (2) τέκνα, δηλαδή τον ανήλικο δεύτερο αιτούντα γιο του, Ιωάννη, και την ενήλικη τρίτη αιτούσα άγαμη θυγατέρα του, Άννα, η οποία

ζούσε εις βάρος του πατρός της, καθόσον τυγχάνει φοιτήτρια. Επομένως, μόνον οι αιτούντες δικαιούνται της προβλεπόμενης από τα άρθρα 6 και 3 περ. 5 του κωδ/νου Ν. 551/1915 αποζημίωσης. Για τον υπολογισμό της αποζημίωσης αυτής πρέπει να σημειωθεί ότι ο θανάτων ναυτικός, κατά το χρονικό διάστημα από 1-1-1998 έως και 23-11-1998, είχε πραγματοποιήσει 1.837,25 ώρες υπερωριακής απασχόλησης (βλ. τους προσκομιζόμενους λογαριασμούς μισθοδοσίας), και έτσι, κατά μέσο όρο, πραγματοποιούσε μηνιαίως (1.837,25 ώρες διά 10,5 μην. ίσον) 180 ώρες περίπου υπερωριακής απασχόλησης, για τις οποίες εδικαιούτο το ποσό των (180 ώρες επί 1.940 δρχ. ίσον) 349.200 δραχμών. Επίσης, αυτός (θανάτων) ελάμβανε μηνιαίως, εκτός από το βασικό μισθό και τα προβλεπόμενα, από την αναφερόμενη στην προηγούμενη παράγραφο της παρούσας ΣΣΕ, επιδόματα, και το ποσό των 60.000 δραχμών, ως δώρο της ηλιοεξέλιξης του ρυμουλκού πρώτης καθ' ης (bonus). Συνολικώς, οι αιτούντες δικαιούνται ως αποζημίωση για το επίδοκο εργατικό ατύχημα το συνολικό ποσό των 12.830.426 δραχμών.

Εναντί του συνολικού αυτού ποσού της αποζημίωσης για το συγκεκριμένο εργατικό ατύχημα, οι αιτούντες έλαβαν από την πρώτη καθ' ης ηλιοεξέλιξη α) στις 7-12-1998 το ποσό των 1.500.000 δραχμών και β) στις 31-12-1999 το ποσό των 1.000.000 δραχμών, και έτσι αυτοί (αιτούντες) δικαιούνται συνολικού υπολοίπου αποζημίωσης του κωδ/νου Ν. 551/1915 εκ δραχμών (12.830.426 δρχ. μείον 2.500.000 δρχ. ίσον) 10.330.426. Πλέον, συγκεκριμένα, η πρώτη αιτούσα δικαιούται συνολικού υπολοίπου αποζημίωσης εκ δραχμών (10.330.426 δρχ. επί 2/5 ίσον) 4.132.170 καθέναν δε από τους λοιπούς αιτούντες (ανήλικος γιος και ενήλικη άγαμη θυγατέρα) συνολικού υπολοίπου αποζημίωσης εκ δραχμών (10.330.426 δρχ. επί 3/5 ίσον 6.198.256 δρχ. διά 2 ίσον) 3.099.128. Από τα ποσά αυτά (4.132.170 δρχ., 3.099.128 δρχ. και 3.099.128 δρχ.), τα οποία οφείλονται ως υπόλοιπο αποζημίωσης σε καθέναν από τους αιτούντες, αντίστοιχα, για το εργατικό ατύχημα, πρέπει να επιδικασθεί προσωρινά α) στην πρώτη αιτούσα (χήρα του παθόντος) ποσό 1.500.000 δραχμών, και β) σε καθέναν από τους λοιπούς αιτούντες ποσό 1.000.000 δραχμών, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 728 παρ. 1 εδδφ. δ' ΚΠολΔ, καθόσον πιθανολογήθηκε ότι συντρέχει επείγουσα περίπτωση για την αντιμετώπιση των αναγκών διαβίωσής τους (αιτούντων) και δαπανών θεραπείας, εκ μέρους της πρώτης αιτούσας, μέχρι την οριστική εκδίκαση της κύριας υπόθεσης.

Περαιτέρω, από το ίδιο παραπάνω αποδεικτικό στοιχείο πιθανολογήθηκε, όπως ήδη προαναφέρθηκε, ότι ο θανάτων ναυτικός, κατά το χρονικό διάστημα από 1-1-1998 έως και 23-11-1998 πραγματοποίησε 1.837,25 ώρες υπερωριακής απασχόλησης για τις οποίες έπρεπε να λάβει, με βάση τις διατάξεις της προαναφερόμενης ΣΣΕ, το συνολικό ποσό των (1.837,25 ώρες επί 1.940 δρχ. ίσον) 3.564.265 δραχμών, έναντι όμως του οποίου έλαβε μόνο 2.137.567 δρχ. (βλ. προσκομιζόμενους λογαριασμούς μισθοδοσίας), και έτσι οι αιτούντες, ως εξ' αδιαθέτου κληρονόμοι του θανόντος ναυτικού, δηλαδή σύζυγος και δύο (2) τέκνα (άρθρο 1813 παρ. 1 εδδφ. α', 1820 εδδφ. α' Α.Κ.), δικαιούνται ως υπόλοιπον υπερωριακής απασχόλησης εκείνου (κληρονομούμενου) το ποσό των (3.564.265 μείον 2.137.567 δρχ. ίσον) 1.426.698 δραχμών, και δη η μεν πρώτη αιτούσα το ποσό των (1.426.698 δρχ. επί 1/4 ίσον) 356.674 δραχμών, καθέναν δε από τους λοιπούς αιτούντες το ποσό των (1.426.698 δρχ. επί 3/4 ίσον 1.070.024 δρχ. διά 2 ίσον) 535.012 δραχμών. Εξάλλου, από την εκδηλώσεως και μεταδοθείσας στο ρυμουλκό ηλιοεξέλιξη, πιθανολογήθηκε ότι ο θανάτων ναυτικός απώλεσε διάφορα αντικείμενα προσωπικής του χρήσεως (παντελόνια, πουλόβερ, πουκάμισα, υποδήματα, μπουφάν, ρολόι χειρός, χρυσή καδένα, χρυσό δακτυλίδι, βέρο), για τα οποία οι αιτούντες δικαιούνται ευλόγου αποζημίωσης (άρθρο 63 ΚΙΝΔ), ανερχομένης στο συνολικό ποσό των 750.000 δραχμών και, ειδικότερα, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 1820 εδδφ. γ' Α.Κ., η μεν πρώτη αιτούσα δικαιούται το ποσό των (750.000 δρχ. επί 1/4 ίσον) 187.500 δραχμών, καθέναν δε από τους λοιπούς αιτούντες το ποσό των (750.000 δρχ. επί 3/4 ίσον 562.500 δρχ. διά 2 ίσον) 281.250 δραχμών.

Εν όψει, λοιπόν, των όσων προεκτέθηκαν, αφ' ενός μεν πιθανολογείται ότι οι αιτούντες έχουν κατά της πρώτης καθ' ης τις ακόλουθες συνολικές απαιτήσεις, για τις οποίες δεν χωρεί προσωρινή επιδίκαση, δηλαδή Α) η πρώτη αιτούσα (σύζυγος θανόντος) έχει συνολική απαίτηση 3.176.344 δραχμών, για την οποία δεν χωρεί προσωρινή επιδίκαση (4.132.170 δρχ. μείον 1.500.000 δρχ. ίσον 2.632.170 δρχ. συν 356.674 δρχ. συν 187.500 δρχ. ίσον 3.176.344

δρχ.), και Β) καθέναν από τους λοιπούς αιτούντες (ανήλικος γιος και ενήλικη άγαμη θυγατέρα του θανόντος) έχει συνολική απαίτηση 2.915.390 δραχμών, για την οποία δεν χωρεί προσωρινή επιδίκαση και οι οποίες (προαναφερόμενες συνολικές απαιτήσεις), μέχρι της πλήρους ικανοποίησής τους (αιτούντων), θα ανέλθουν με τους τόκους και τα έξοδα στο συνολικό ποσό των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) δραχμών για την πρώτη αιτούσα και των τεσσάρων εκατομμυρίων (4.000.000) δραχμών για καθέναν από τους λοιπούς αιτούντες, αφ' ετέρου δε ότι η πρώτη καθ' ης στερείται εμφανών περιουσιακών στοιχείων, ενώ το παραπάνω ρυμουλκό ηλιοεξέλιξη της έχει κεί σε πόρα πολύ μεγάλη έκταση, με αποτέλεσμα να έχει υποστεί σημαντική μείωση στην αξία του. Επομένως, εφόσον συντρέχει κατεπείγουσα περίπτωση λήψης του αιτουμένου ασφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατασχεσεως, πρέπει να γίνει δεκτή, κατά ένα μέρος, η ένδικη αίτηση και από ουσιαστικής απόψεως, όπως ορίζεται ειδικότερα στο διατακτικό της παρούσας.

Περαιτέρω, πρέπει να παρασχεθεί από τώρα στην πρώτη καθ' ης η ευχέρεια μεταβίβασης ή αντικαταστάσεως, εφόσον επιβληθεί, της συντηρητικής κατασχεσεως, με το ηπιότερο μέτρο της εγγυοδοσίας (άρθρο 692 παρ. 1-3, 704 και 163 επ. ΚΠολΔ), κατά τα οριζόμενα στο διατακτικό. Εξάλλου, εν όψει της δημιουργηθείσας σημαντικής φθοράς στο ρυμουλκό ηλιοεξέλιξη της πρώτης καθ' ης από την προαναφερόμενη πυρκαγιά, πρέπει να διαταχθεί, ως ασφαλιστικό μέτρο, προς ρύθμιση της παραπάνω καταστάσεως, Α) η προσωρινή απαγόρευση στην πρώτη καθ' ης προς ανάληψη ή είσπραξη ή μεταβίβαση του ασφαλισματος του επιδόκου ρυμουλκού ηλιοεξέλιξης της, ως και της τυχόν καταβληθισμένης αποζημίωσης προς την ίδια (πρώτη καθ' ης), εκ μέρους των ηλιοεξελκτών ή των ασφαλιστών του υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιου «Kriti Gold» και Β) να απειληθεί κατά του δευτέρου, τρίτου και τετάρτου των καθ' ης χρηματική ποινή και προσωρινή κράτηση για κάθε παράβαση της αμέσως προηγούμενης διατάξεως της παρούσας, και όπως ειδικότερα ορίζεται στο διατακτικό.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Διατάσσει τη συντηρητική κατάσχεση κάθε κινητής και ακίνητης περιουσίας της πρώτης καθ' ης, που βρίσκεται στα χέρια της ή σε χέρια τρίτων, και ειδικότερα του υπό ελληνική σημαία ρυμουλκού ηλιοεξέλιξης της «Άγιος Γεώργιος» (ινοπολείου Πειραιά με αριθμό 2548, κώδων οδικής χωρητικότητας 217,15 και κώδων καθαρότητας χωρητικότητας 59,07), για να εξασφαλιστούν οι απαιτήσεις των αιτούντων που έχουν εις βάρος της (πρώτης καθ' ης), όπως ειδικότερα περιγράφονται στο σκεπτικό και κατά το μέρος που δεν χωρεί προσωρινή επιδίκαση, με τους τόκους και τα έξοδα, και μέχρι του συνολικού ποσού α) των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) δραχμών για την πρώτη αιτούσα, και β) των τεσσάρων εκατομμυρίων (4.000.000) δραχμών για καθέναν από τους λοιπούς αιτούντες. Παρέχει την ευχέρεια στην πρώτη καθ' ης να μεταβιβάσει ή αντικαταστήσει, εφόσον επιβληθεί, τη συντηρητική κατάσχεση με την κατάθεση στον γραμματέα του Δικαστηρίου τούτου τριών (3) εγγυητικών επιστολών αξιόχρεης και λειτούργουσας στην Ελλάδα τράπεζας, υπέρ των αιτούντων, και για ποσό 5.000.000 δρχ., 4.000.000 δρχ. και 4.000.000 δρχ. αντίστοιχα, και κατά τις διακρίσεις της αμέσως προηγούμενης παραγράφου της παρούσας.

Υποχρεώνει την πρώτη καθ' ης να καταβάλει, προσωρινώς, στους αιτούντες ένα μέρος από την αναφερόμενη στο σκεπτικό της παρούσας απαίτησή τους, που αφορά το υπόλοιπο αποζημίωσης για το επίδοκο εργατικό ατύχημα, ειδικότερα δε Α) στην Αναστασία χήρα Κυριαζή Κολλιοταίδη ποσό ενός εκατομμυρίου πεντακοσίων χιλιάδων (1.500.000) δραχμών, Β) στην ίδια, για λογαριασμό όμως του ανηλικού Ιωάννη Κολλιοταίδη του Κυριαζή, ποσό ενός εκατομμυρίου (1.000.000) δραχμών, και Γ) στην Άννα Κολλιοταίδη του Κυριαζή ποσό ενός εκατομμυρίου (1.000.000) δραχμών.

Απαγορεύει, προσωρινώς, στην πρώτη καθ' ης την ανάληψη ή είσπραξη ή μεταβίβαση του ασφαλισματος του προαναφερόμενου ρυμουλκού ηλιοεξέλιξης της, ως και της τυχόν καταβληθισμένης αποζημίωσης προς αυτήν (πρώτη καθ' ης) εκ μέρους των ηλιοεξελκτών ή των ασφαλιστών του υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιου «Kriti Gold», και μέχρι του ποσού των δεκατριών εκατομμυρίων (13.000.000) δραχμών.

Απειθεί, εις βάρος καθενός από τους δεύτερο, τρίτο και τέταρτο των καθ' ης, α) χρηματική ποινή εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών, υπέρ των αιτούντων και β) προσωπική κράτηση διάρκειας δύο (2) μηνών, για κάθε παράβαση της αμέσως προηγούμενης διατάξεως της παρούσας αποφάσεως. ➡

Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Νυν υπέρ πάντων ...η φορολογία

Ο α περίμενε κανείς ότι αυτή η προσπάθεια θα είχε υπερβεί την αντίληψη φοροεπισπρακτικού χαρακτήρα, η οποία εν πολλοίς ευθύνεται για την υπολινθάνουσα κατάσταση, στην οποία βρίσκεται τα τελευταία χρόνια το επαγγελματικό σκάφος αναψυχής.

Τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, το νομοσχέδιο ενδεχομένως να έχει υποστεί σημαντικές βελτιώσεις. Μπορεί όμως και όχι, κάτι που είναι και το πιθανότερο. Μια πρώτη διαπίστωση είναι ότι το νομοσχέδιο με την ονομασία «πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις» επιχειρεί να επαναπροσδιορίσει τους στόχους του θαλάσσιου τουρισμού και το ρόλο του επαγγελματικού σκάφους, κάνοντας όμως

το λάθος, στην προσπάθεια να μπει τόξη, να δημιουργήσει περισσότερη σύγχυση. Σε αυτό το σημείο, είναι αναγκαίο να επισημανθεί ότι αρκετές προτάσεις των αρμόδιων φορέων ελήφθησαν υπόψη, πολλές διατάξεις βελτιώθηκαν, αλλά το τελικό αποτέλεσμα είναι κατώτερο του αναμενόμενου. Κι αυτό γιατί, όπως επισημάναμε αρχικά, το νομοσχέδιο δεν καταφέρνει να ξεφύγει από την αντίληψη που θέλει το σκάφος αναψυχής να πληρώνει τα «σπασμένα».

Επί της ουσίας τώρα. Το κατώτατο όριο, ανά τριετία, των ημερών ναύλου είναι για τα Bareboats οι 180 ημέρες, έναντι 150 του παρελθόντος νόμου, ενώ έχουμε το αντίστροφο για τα επανδρωμένα σκάφη. Οι 150 ημέρες του

αναψυχής, χωρίς να είναι ναυλωμένο. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι πολλοί ιδιοκτήτες, οι οποίοι προκειμένου να συντηρήσουν το σκάφος τους το ναυλώνουν, βρίσκονται προτετελεσμένων.

Επιπλέον, με βάση αυτή την παράγραφο, όσοι επιθυμούσαν να αποκτήσουν σκάφος, μάλλον αποθαρρύνονται, μια και το νέο καθεστώς ουσιαστικά τους απαγορεύει να το αποκτήσουν.

Στην παράγραφο 2 του επόμενου άρθρου, το νομοσχέδιο περιπλέκει ακόμη περισσότερο την κατάσταση, αφού διαχωρίζοντας ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα με βάση το ολικό μήκος τους, υποπίπτει σε λάθος. Δηλαδή, με λίγα λόγια «ενταφιάζεται» η έννοια του bareboat, μια και σε αυτή την παράγραφο ορίζεται το μέγιστο μήκος μέχρι το οποίο μπορούν να εκναυλωθούν τα σκάφη χωρίς πλήρωμα ή κυβερνήτη. Αυτό το όριο για τα ιστιοφόρα επαγγελματικά είναι τα 16 μέτρα και για τα μηχανοκίνητα τα 12.

Ο Γιώργος Βερνίκος, της εισηγμένης στο ΧΑΑ «Vernicos Yachts», είναι κατηγορηματικός, τονίζοντας:

«Το σχέδιο νόμου που κυκλοφόρησε είχε ένα πολύ επίμαχο και επικίνδυνο σημείο: αυτό της εισαγωγής της έννοιας του κυβερνήτη στα σκάφη χωρίς μόνιμο πλήρωμα, που ουσιαστικά καταργεί το bareboat στην Ελλάδα. Για το συγκεκριμένο θέμα έχουμε πάρει διαβεβαιώσεις από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ότι στο τελικό σχέδιο που θα κυκλοφορήσει, θα έχει υπάρξει σημαντική βελτίωση της διατύπωσης».

Τα άρθρα που ακολουθούν παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον μια και εισάγουν καινοτομίες, όπως η υποχρεωτική ασφάλιση των επαγγελματικών σκαφών για αστική ευθύνη, για τραυματισμούς, θανάτους κτλ. ή όπως η απόκτηση άδειας επαγγελματικού σκάφους, για το οποίο έχει συναφθεί χρηματοδοτική μίσθωση. Δηλαδή, έχουμε για πρώτη φορά leasing στην αγορά του σκάφους. Όλα αυτά, τα καλά, μέχρι το άρθρο 9, όπου και πάλι συναντάμε τη νοστορπία και αντίληψη που περιγράψαμε στην αρχή.

Όπως, π.χ. η απαγόρευση στα σκάφη με ελληνική σημαία να εκτελούν πλοίες, εφόσον σε αυτά δεν επιβαίνει ο ιδιοκτήτης ή ο νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρείας ή η σύζυγος ή κάποιος εξ αίματος συγγενής μέχρι δευτέρου βαθμού. Απίστευτο, κι όμως αληθινό. Στην εξώπορτα, κυριολεκτικώς, του 21ου αιώνα, το κράτος αστυνομεύει τον κάτοχο ενός περιουσιακού στοιχείου, τον ελέγχει και τον θεωρεί εκ των προτέρων παράνομο. Ο κίνδυνος που ελλοχεύει πίσω από αυτό το άρθρο είναι αρκετοί ιδιοκτήτες σκαφών να σκεφθούν ότι σε άλλες χώρες χρειάζονται λιγότερες διατυπώσεις και ότι η παραμονή κοστίζει φθηνότερα.

Η αντικατάσταση του νόμου 438, που ουσίως συμπλήρωσε το 23ο έτος της ηλικίας του, αποτελεί σημαντικό γεγονός, και από αυτή την άποψη δεν μπορεί παρά να αναγνωριστεί κανείς στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας τόση, αλλά και αποφασιστικότητα. Μέχρι εδώ όμως, γιατί προσεκτική ανάλυση των άρθρων του σχεδίου, που μπορεί ήδη να αποτελεί το νέο θεσμικό πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού, αναδεικνύει τις αδυναμίες μιας νοστορπίας, που δυστυχώς δεν άλλαξε από το '76.

νόμου 438 γίνονται 120. Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονισθεί ότι παραμένει ασφές αν οι ημέρες ναύλου θα πρέπει να γίνονται από αλληλοδοπούς.

Ας σταθούμε όμως στο άρθρο 4, το οποίο αναφέρεται, στην παράγραφο 5, στις ναυλώσεις. Μόνο μέχρι και πέντε ταξίδια θα μπορεί να εκτελέσει ένα επαγγελματικό σκάφος



Και επειδή αναφερόμαστε στο κόστος, στο επόμενο άρθρο, όπου γίνεται αναφορά στα τέλη κυκλοφορίας, μπορούμε να πούμε ότι η κατάσταση είναι σαφώς βελτιωμένη, με μία όμως παρατήρηση. Τα τέλη κυκλοφορίας ανέρχονται στις 2.000 δρχ. ανά μέτρο οδικού μήκους του πλοίου, εφόσον πρόκειται για ιδιωτικό σκάφος, το οποίο δεν ελλιμενίζεται μόνιμα στην Ελλάδα. Σε περίπτωση που κάποιο σκάφος της συγκεκριμένης κατηγορίας, εντός μινός από την προηγούμενη είσοδο, επαναπροσεγγίσει ελληνικό λιμάνι, τα τέλη ανεβαίνουν στις 15.000 δρχ. ανά μέτρο οδικού μήκους. Εδώ υπάρχει η εξής παρατήρηση: Η «λιγική» τού να μη ναυλώνονται σκάφη στην Τουρκία και να βρίσκονται περισσότερο χρόνο στην Ελλάδα αποτρέπει αυτή την προοπτική, αλλά δημιουργεί προβλήματα σε σκάφη που ταξιδεύουν συχνά στο εξωτερικό.

Σημειωτέον ότι ένα σκάφος θεωρείται ως μόνιμα ελλιμενιζόμενο στην Ελλάδα, όταν η παραμονή του είναι ετήσια. Στο διάστημα αυτό, η απουσία του εκτός Ελλάδος δεν μπορεί συνολικά να υπερβαίνει τις 30 ημέρες.

Με την ίδια «λιγική» της γραφειοκρατίας, υποχρεούνται τα υπό ξένη σημαία ιδιωτικά σκάφη αναψυχής να εφοδιάζονται, στο πρώτο λιμάνι όπου θα καταπλέουν, με το Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής, το οποίο και θα θεωρείται σε κάθε λιμάνι στο οποίο θα καταπλέει το πλοίο. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η τοποθέτηση του Γιώργου Βερνίκου, ενός ανθρώπου που, εκτός της βαθιάς γνώσης του θέματος, έχει ασχοληθεί επί σειρά ετών με τις στρεβλώσεις που δημιουργήσε από τα μέσα της δεκαετίας του '80 ο νόμος 438/76. Τις απόψεις του Γ. Βερνίκου για το νέο θεσμικό πλαίσιο (λόγω και της χρονικής στιγμής που του ζητήθηκε να τις εκφράσει) χαρακτηρίζει διακριτική επιφυλακτικότητα, αν και αναγνωρίζει σειρά θετικών στοιχείων. Παρ' όλα αυτά, η κυρίαρχη αίσθηση και του ίδιου είναι ότι το νομοσχέδιο δεν μπορεί να ξεφύγει από ό,τι χαρακτηρίζει μόνιμα, θα λέγαμε, ανάλογα νομοσχέδια, και είναι η επιβολή νέων τελών.

Ο Γ. Βερνίκος, απαντώντας στο ερώτημά μας για την αντικατάσταση του 438/76, παρατηρεί τα εξής:

«Τη στιγμή που γράφονται οι σειρές αυτές, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια προκειμένου να ανανεώσει το νόμο 438/76, που αποτελεί το θεσμικό πλαίσιο του γιότιγκ.

Η συζήτηση κρατάει χρόνια, και θα έπρεπε ήδη να είχαμε ένα σχέδιο νόμου, που θα ήταν απόσταγμα σοφίας, λόγω της μεγάλης εμπειρίας που έχουμε αποκτήσει από το 1976, όταν είχε ψηφιστεί ο 438, μέχρι σήμερα. Στην πράξη, αντιμετωπίζουμε έντονα προβλήματα, από τη μια πλευρά λόγω έλλειψης συντονισμού και συνεργασίας των υπουργείων, και εννοώ κυρίως το υπουργείο Οικονομικών, και από την άλλη λόγω της αστυνομικής αντίληψης που διέπει τις υπηρεσίες.

Οι προτάσεις του νόμου έχουν σειρά θετικών στοιχείων και δύο βασικές αδυναμίες. Η πρώτη αδυναμία είναι ότι, στην προσπάθεια να διαχωριστεί το ιδιωτικό από το επαγγελματικό σκάφος, επιβαρύνεται με μια επιπρόσθετη γραφειοκρατία, η οποία ήδη είναι πάρα πολύ μεγάλη. Η δεύτερη αδυναμία είναι ότι το σχέδιο νόμου δεν μπορεί να ξεφύγει από την αντίληψη επιβολής νέων τελών, με αποτέλεσμα και πάλι να επιβαρύνεται το σκάφος με διάφορα τέλη και παράβολα».

Σε γενικές γραμμές, το θετικό είναι ότι, επιτέλους, βρέθηκε υπουργός να αλλοίξει ένα νόμο, την αντικατάσταση του οποίου, όλοι όσοι πέρασαν από το ΥΕΝ, είχαν «ξεχάσει» σε κάποιο από τα συρτάρια του υπουργικού γραφείου τους. Κατά τα λοιπά, το νέο θεσμικό πλαίσιο δεν αποτελεί ό,τι το καλύτερο για το επαγγελματικό, αλλά και για το ιδιωτικό σκάφος αναψυχής. Οι καλές προθέσεις «ναυαγούν» στη νοοτροπία και στην αντίληψη του φοροεισπράκτορα κράτους, που προκειμένου να καλύψει τις αδυναμίες του «ανακαλύπτει» και πάλι σειρά γραφειοκρατικών παρεμβάσεων που στην ουσία ακυρώνουν τον επιχειρούμενο εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για το σκάφος αναψυχής. Ας ευχθούμε ότι στη Βουλή θα υπάρξουν τροποποιήσεις, οι οποίες θα βελτιώσουν το νομοσχέδιο και θα το προσαρμόσουν στις ανάγκες του φιλελεύθερου συστήματος.

Το τρίτο «πακέτο» ελευθέρωσης των αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έδωσε την κινητήρια ώθηση σε πολλές ιδιωτικές εταιρείες ώστε να ανοίξουν τα φτερά τους εντός της ελληνικής αεροπορικής αγοράς. Την τελευταία πενταετία, πολλές ιδιωτικές εταιρείες έκαναν τα πρώτα, δειλά στην αρχή, βήματά τους. Μερικές κατάφεραν να κυριαρχήσουν στη συνείδηση του Έλληνα ταξιδιώτη, ενώ άλλες δεν άντεξαν στη «νέα» αεροπορική τάξη πραγμάτων και απέτυχαν στην παρθενική προσπάθειά τους. Η Apollo Airlines, η Venus, η Cretan Airlines, η SEEA, είναι μερικές από τις εταιρείες που αποχώρησαν από την ελληνική αγορά, ενώ η Aegean, η Air Greece, η Easy Jet, η Cronus κατάφεραν να αντιμετωπίσουν τις αρχικές δυσκολίες και σχετικά πρόσφατα έγιναν κερδοφόρες και αποδοτικές, σε διεθνές πλέον επίπεδο. Τα «Ναυτικά Χρονικά» στη Β' συνέχεια του αφιερώματός τους παρουσιάζουν τις τέσσερις σημαντικότερες ελληνικές ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες.



ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗ



NIKEΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2ο μέρος

AEGEAN AIRLINES

Η Aegean Airlines αποτελεί συνέχεια της Aegean Aviation η οποία έχει λάβει νέα μορφή και από εταιρεία εκτάκτων μεταφορών δημοσίας χρήσεως με Άδεια Εκμετάλλευσης Κατηγορίας Β', μετετάχθη στην Κατηγορία Α' τακτικών αερομεταφορών εσωτερικού και εξωτερικού. Ήταν η πρώτη ελληνική εταιρεία που απέκτησε άδεια για αερομεταφορές ναυλωμένων διεθνών πτήσεων, το 1992.

Η εταιρεία ανήκει στον όμιλο Θ. Βασιλιάκη. Η πρόσφατη αύξηση, κατά 7 δισ. δρχ., του μετοχικού κεφαλαίου της, της επέτρεψε επέκταση στις τακτικές πτήσεις εσωτερικού. Στο μετοχικό κεφάλαιο, εκτός του ομίλου Θ. Βασιλιάκη, μετέχουν ο επιχειρηματίας κ. Δ. Ιωάννου, ο όμιλος Λεβέντη, ο εφοπλιστής κ. Β. Κωνσταντακόπουλος, καθώς και η θυγατρική της Τράπεζας Πειραιώς, Πειραιώς Ventures.

Μετά τη σημαντική αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της, η εταιρεία μπαίνει δυναμικά πλέον στην αγορά των εσωτερικών και διεθνών αερομεταφορών με τέσσερα νέα αεροσκάφη της από την British Aerospace, τύπου AVRO RJ100 (Τζαμπολίνο), εκατό θέσεων. Τα δύο από αυτά έχουν παραληφθεί και εντάχθηκαν στο στόλο της, ενώ έχει ήδη καταρτίσει πρόγραμμα αξιοποίησης και εκμετάλλευσης στο εσωτερικό και στην Ευρώπη, με τη διεύθυνσή της σε νέες αγορές τακτικών πτήσεων.

Η εταιρεία έχει ήδη εγκαταστήσει τα δρομολόγια προς Χανιά, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη και Ρόδο, με συχνότητα τεσσάρων πτήσεων την ημέρα για Θεσσαλονίκη, τριών για Ηράκλειο και δύο για Ρόδο και Χανιά, αντίστοιχα.

Η εμπορική πολιτική της εταιρείας

δίνει έμφαση στην ποιότητα του προϊόντος, που περιλαμβάνει απολύτως νέα αεροσκάφη, άνεση ταξιδιού με προσφορά business class και άψογο service. Όσον αφορά τις υπηρεσίες εδάφους, όπως κράτηση θέσεων, διάθεση εισιτηρίων και υπηρεσίες αεροδρομίου, είναι πολύ προσεγγισμένες.

Το ότι η εταιρεία αγοράζει νέα αεροσκάφη και δεν μισθώνει παλαιά τεκμηριώνει πως στοχεύει σε μακροπρόθεσμη εγκατάσταση εκτεταμένου δικτύου εσωτερικού και εξωτερικού. Άμεσος στόχος της είναι να προχωρήσει από το 2000 σε διαπεριφερειακές συνδέσεις σημείων στην Ελλάδα, στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή.

Κεντρικά γραφεία: Λεωφ. Βουλιαγμένης 572

1644 51 Αθήνα.

Τηλ: 9989893 - 9988350, fax: 9957598



AIR GREECE

Η εταιρεία Air Greece, με έδρα το Ηράκλειο Κρήτης, έχει σημειώσει σταθερή και ανοδική πορεία στον τομέα των ελληνικών αερομεταφορών. Υπό την καθοδήγηση του προέδρου της, επιχειρηματία κ. Κων/νου Μπαντουβά, διατηρεί δίκτυο τακτικών αεροπορικών γραμμών εσωτερικού, με άριστα μέχρι σήμερα αποτελέσματα.

Επιθυμώντας να ανοίξει τα φτερά της στην Ευρώπη και στη Μεσόγειο, η Air Greece επιζητήσε την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της και του αεροπορικού στόλου της. Έπειτα από σχετική συμφωνία, η ναυτιλιακή εταιρεία Minoan Lines, που εδρεύει στο Ηράκλειο, εξαγόρασε μεγάλο πακέτο μετοχών της Air Greece. Έτσι, η εταιρεία προέβη στην απόκτηση με Leasing δύο αεροσκαφών τύπου Fokker, περίπου εκατό θέσεων, τα οποία θα δρομολογήσει σε τακτικές γραμμές στο εσωτερικό και το εξωτερικό, αρχής γενομένης από τη Γερμανία και την Ιταλία.

Στον 5ο χρόνο λειτουργίας της η Air Greece, με διοικητική έδρα το Ηράκλειο Κρήτης, κινείται στη λογική ανάπτυξης της ως περιφερειακού αερομεταφορέα, και αυτή τη στιγμή στελεχώνεται από 180 άτομα.

Το δίκτυο πτήσεων της καλύπτει τους κύριους ελληνικούς τουριστι-



κούς και εμπορικούς προορισμούς Αθηνών, Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χανίων και Σαντορίνης (κατά τη θερινή περίοδο από τη Θεσσαλονίκη), όπως και το Bari της Ιταλίας. Η πληρότητα των αεροσκαφών κατά το 1998 κινήθηκε στο επίπεδο του 80% των πτήσεων.

Η αύξηση της επιβατικής κίνησης, συνολικά, είναι της τάξεως

του 15%, με αντίστοιχη αύξηση τζίρου.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της εταιρείας, ο φετινός τζίρος θα ανέλθει σε 6.200.000.000 δρχ.

Ο ετήσιος τεχνικός έλεγχος (C-Check) των 3 ATR-72 της εταιρείας γίνεται στη Γαλλία, στις τεχνικές εγκαταστάσεις της LAB (θυγατρική της British Airways).

Η Air Greece έχει προχωρήσει σε σειρά Interline Agreements με μεγάλες αεροπορικές εταιρείες για εφικτούς προορισμούς της Κεντρικής και Νότιας Ευρώπης.

Κεντρικά γραφεία: Πλητεία Ελευθερίας και Δαιδάλου 36,71202 Ηράκλειο, Κρήτη, τηλ: 081 330533, fax 081 330534, e-mail: info@airgreece.com website: www.airgreece.com

CRONUS AIRLINES

Η Cronus Airlines ιδρύθηκε το 1994 και δραστηριοποιείται από τον Απρίλιο του 1995, εκτελώντας τακτικές και έκτακτες πτήσεις (charter).

Από τον Νοέμβριο του 1995 άρχισε τακτικές πτήσεις από τη Θεσσαλονίκη προς τις μεγαλύτερες γερμανικές πόλεις. Τον Ιούλιο του 1997 προστέθηκε το Λονδίνο (Heathrow) με πτήσεις από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, και αντίστροφα. Τον Απρίλιο του 1998 προστέθηκε στους υπάρχοντες προορισμούς του εξωτερικού το Παρίσι (Charles de Gaulle), ενώ από τον Δεκέμβριο του 1998 εγκαταστάθηκαν νέα καθημερινά δρομολόγια εσωτερικού προς Ηράκλειο και Ρόδο. Παράλληλα με την παραπάνω δραστηριότητα, η Cronus έχει σε πλήρη ανάπτυξη τμήμα charter, με το οποίο έχουν συνεργαστεί μερικοί από τους πιο γνωστούς πράκτορες της Ευρώπης.

Μετά την εξαγορά μεγάλου πακέτου μετοχών της Cronus Airlines από το Ναυτιλιακό Όμιλο Λασκαρίδη, η εταιρεία άνοιξε τα φτερά της για να διεκδικήσει σημαντικό μέρος της εσωτερικής αγοράς, αλλιά και της αγοράς της Ευρώπης. Έτσι, αύξησε τα δρομολόγια της προς σημεία στην Ελλάδα, στα οποία ήδη πετούσε και, επιπλέον, εγκαίνιασε τακτικές γραμμές εσωτερικού.

Παράλληλα, η εταιρεία αύξησε τον αριθμό των αεροσκαφών της με ένα B737, το οποίο θα τη βοηθήσει να φέρει εις πέρας με συνέπεια και αξιοπιστία το πρόγραμμα των θερινών δρομολογιών, τα οποία προβλέπεται να είναι αυξημένα. Στο πλαίσιο διεύρυνσης του διεθνούς δι-



κτύου της, η εταιρεία επανέφερε στο προσκήνιο την πρόθεσή της να εγκαταστήσει νέα τακτική αεροπορική γραμμή μεταξύ Αθηνών-Θεσσαλονίκης και Ουκρανίας (Κίεβο-Οδησσός-Ντόνετσκ). Η έναρξη λειτουργίας αυτής της γραμμής επιδιώκεται να γίνει σύντομα, οπωσδήποτε μέσα στο καλοκαίρι του 1999, μόλις εξασφαλισθούν οι απαραίτητες άδειες των ουκρανικών αρχών. Ο στόλος της Cronus αποτελείται από τρία Boeing τύπου 737-300 και δύο Boeing τύπου 737-400.

Παράλληλα, έχουν ήδη παραγγελθεί στην Boeing δύο αεροσκάφη νέας τεχνολογίας, ένα B737-700 και ένα B737-800, με παράδοση τον Ιούλιο του 2001 και το Μάιο του 2002, αντίστοιχα.

Η εταιρεία πραγματοποιεί τακτικές πτήσεις σε 6 προορισμούς προς το εξωτερικό, ενώ στο εσωτερικό δίκτυο εκτελούνται καθημερινά τα παρακάτω δρομολόγια:

Αθήνα-Θεσσαλονίκη 4 φορές την ημέρα

Αθήνα-Ηράκλειο 2 φορές την ημέρα

Αθήνα-Ρόδος 2 φορές την ημέρα.

Επίσης, μόλις πρόσφατα (28 Μαΐου) εγκαταστάθηκε νέο δρομολόγιο εσωτερικού προς Χανιά (2 πτήσεις ημερησίως), ενώ από 1ης Ιουλίου θα εκτελούνται καθημερινές πτήσεις προς Ρώμη.

Κεντρικά γραφεία: Λεωφ. Βουλιαγμένης 500, τηλ: 3315515, fax: 9956403, e-mail: www.cronus.gr

INTERJET

Η Interjet είναι η πρώτη αεροπορική εταιρεία που το 1992, με την ελευθέρωση των αερομεταφορών, εισήγαγε στην Ελλάδα τις υπηρεσίες του Executive Air Transport και η μόνη που διαθέτει προς ναύλωση στόλο αποτελούμενο από jet και ελικόπτερα. Η αεροπορική εταιρεία ανήκει στον Όμιλο Interamerican του κ. Δημ. Κοντομηνά.

Σε συνεχή ετοιμότητα 365 μέρες το χρόνο και με 24ωρη γραμμή επικοινωνίας, εξυπηρετεί άμεσες επιχειρημα-

τικές και VIP μετακινήσεις, αλλιά και αεροδιακομιδές ασθενών, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό (Ιδρυμένη, σε ολόκληρη την Ευρώπη, τις χώρες της πρώην ΕΣΣΔ, τη Μέση Ανατολή, τη Βόρεια Αφρική). Τα αεροσκάφη και ελικόπτερα της εταιρείας διατίθενται παράλληλα για αεροφωτογραφίες, περιηγήσεις, ξεναγήσεις, πτήσεις αναψυχής, όπως και για τη μεταφορά προσωπικού και ανταλ-



λατικών σε πλοία.

Διαβλέποντας τις μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης της αγοράς, η Interjet προχώρησε στην παραγγελία ενός ακόμη αεροπλάνου jet «Citation Excel», το οποίο αναμένεται να παραδοθεί το 1999.

Ο στόλος της Interjet περιλαμβάνει τρία ιδιωντήρια ελικόπτερα (δύο τύπου BO-105 CBS 4 θέσεων και ένα AS 355F2 Ecureuil 5 θέσεων) και ένα υπερσύγχρονο αεροπλάνο jet Cessna Citation V Ultra 8 θέσεων (κατασκευής

1996).

Το προσωπικό της εταιρείας συμπεριλαμβάνει 8 χειριστές αεροσκαφών, 6 μηχανικούς, 2 επιμελητές πτήσεων και 6 διοικητές υποστήριξης.

Κεντρικά γραφεία: Λεωφ. Συγγρού 350, 176 80 Καλλιθέα, τηλ: 9302151, fax: 9302152, e-mail: INTERJET@HOL.GR

Θερό καλοκαίρι για την Air Greece

Σε λίγες ημέρες συμπεριλαμβάνεται το 2ο νέο jet αεροσκάφος τύπου Fokker 100 στο στόλο της Air Greece. Τα δύο Fokker θα δρομολογηθούν στους νέους προορισμούς της εταιρείας για Γερμανία, Κεντρική Ευρώπη και Ιταλία. Ήδη, το πρώτο αεροσκάφος πετά από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο και Bari. Η άφιξη των δύο jet αεροσκαφών σηματοδοτεί την ανάπτυξη της εταιρείας στη λογική του περιφερειακού αερομεταφορέα, χωρίς γεωγραφικούς περιορισμούς, και δίνει τη δυνατότητα ευρύτερων στρατηγικών συμμαχιών και συνεργασιών με μεγάλους παγκόσμιους αερομεταφορείς. Κύριο μέλημα της εταιρείας είναι η ανάπτυξη του αεροδρομίου του Ηρακλείου ως κομβικού σημείου (HUB) στο ευρύτερο πλαίσιο των ευρωμεταφορών, και η Air Greece καλείται να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο.



Ικανοποίηση στην Air France

Ικανοποιητικά αποτελέσματα παρουσίασε το οικονομικό έτος 1998-99 η Air France. Παρά την απεργία των πιλότων της εταιρείας τον Ιούνιο του '98, ο κύκλος εργασιών της άγγιξε τα 59,7 δισ. γαλλικά φράγκα, σημειώνοντας άνοδο 1,5% σε σχέση με την προηγούμενη χρήση. Τα καθαρά έσοδα έφθασαν το 1,6 δισ. γαλλικά φράγκα, μειώθηκαν όμως κατά 11% έναντι της προηγούμενης χρήσης.

Ο συντελεστής πληρότητας των αεροσκαφών της εταιρείας κυμάνθηκε σε υψηλά επίπεδα, αγγίζοντας το 75,5%, δηλαδή αύξηση 0,3%. Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές τα αποτελέσματα δεν ήταν ικανοποιητικά, λόγω της οικονομικής κρίσης στην Ασία. Ο κύκλος εργασιών μειώθηκε κατά 2,2% και κυμάνθηκε στα 6,6 δισ. γαλλικά φράγκα.

Ο Γιόχαν Στράους ...πετά με την Austrian Airlines

Το 1999, ο βασιλιάς του βαλς, Γιόχαν Στράους, επικρατεί στη Βιέννη «στον όμορφο Γαλλόζιο Δούναβη» και στην υπόλοιπη Αυστρία.

Ένα Airbus A321, το «Pinzgau», με το διακριτικό OE-LBB, είναι το σκάφος «Schantl Straus» στο οποίο την ουρά απεικονίζεται σε μεγάλη διάσταση το πιο διάσημο μέλος της δυναστείας των Στράους.

Με αυτό το αεροπλάνο, η Austrian Airlines «μεταφέρει» τον βασιλιά του βαλς στις πόλεις όπου θριάμβευσε με τα κονσέρτα του, όπως το Λονδίνο, το Παρίσι, το Βερολίνο και η Αγ. Πετρούπολη.



Είναι η δεύτερη φορά που το αεροσκάφος OE-LBB ζωγραφίζεται ειδικά. Από το 1996 έως το τέλος του 1998 υπήρξε το «Millennium Aircraft», επιδεικνύοντας πασίγνωστες αυστριακές προσωπικότητες.

Η απεικόνιση του Γιόχαν Στράους στο αεροσκάφος επιτυγχάνεται με 100 μεμονωμένα κομμάτια ειδικού αλουμινίου σε διάφορα σχήματα και συνολικού βάρους 26 κιλών, που όχι μόνο αντέχουν σε όλες τις αλλαγές θερμοκρασίας και πίεσης κατά τη διάρκεια της πτήσης, αλλά είναι και ανθεκτικά στα ψυκτικά υγρά που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

AIR

του Ηλία Μνίσια

Περισσότερες πτήσεις για την Ολυμπιακή

Η Ο.Α. αυξάνει τα δρομολόγια της σε αρκετούς προορισμούς του εξωτερικού, προκειμένου να αντιμετωπίσει την αυξημένη κίνηση της θερινής περιόδου.

Σε πέντε προορισμούς έχει ήδη αυξήσει τα δρομολόγια της, ενώ στους υπόλοιπους τέσσερις τα δρομολόγια θα αυξηθούν στις αρχές του τρέχοντος μηνός.

Οι προορισμοί στους οποίους έχουν προστεθεί δρομολόγια είναι οι εξής:

Άμστερνταμ, Βαρκελώνη, Βερολίνο, Κοπεγχάγη, Μιλάνο, Νέα Υόρκη, Ντουμπάι, Παρίσι, Ρώμη.

Παράλληλα, η Ο.Α. εγκαινιάζει πτήσεις προς την Πράγα της Τσεχίας, δυναμώνοντας την παρουσία της στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης.

Επίσης, κατά την υψηλή θερινή περίοδο, η Ο.Α. θα συνδέσει την Καβάλα με τη Στουτγκάρδη, με δύο πτήσεις εβδομαδιαίως.



Η Swissair πετά προς Βεγγάζη

Η ελβετική εταιρεία αποτελεί έναν από τους πρώτους διεθνείς αερομεταφορείς που εγκαινιάζει πτήσεις προς τη Βεγγάζη της Λιβύης, μετά τον πολυετή διεθνή αεροπορικό αποκλεισμό που επιβλήθηκε από τον ΟΗΕ σε όλες τις διεθνείς πτήσεις προς Λιβύη.

Οι πτήσεις εγκαινιάστηκαν στις 10 Ιουνίου και παρέχουν στους ταξιδιώτες βολικές ανταποκρίσεις μέσω Ζυρίχης προς πολλούς προορισμούς της Ευρώπης. Σημειώνεται ότι η Swissair πετά προς 163 πόλεις σε 78 χώρες.



Η Club Europe σε τιμές... ευκαιρίας

Εξαιρετικά νέα για όσους επιχειρηματίες ταξιδεύουν προς το Λονδίνο ανακοίνωσε η British Airways. Η εταιρεία αυτό το καλοκαίρι και έως τις 31 Αυγούστου προσφέρει δύο εισιτήρια Club Europe (Business Class) στην τιμή του ενός. Η προσφορά συμπεριλαμβάνει και δωρεάν διαμονή σε ξενοδοχείο του Λονδίνου. Παράλληλα, η Β.Α. συνεχίζει την έκπτωση έως και 50% στη θέση Club World προς Βόρεια και Νότια Αμερική, Αυστραλία και Άπω Ανατολή.

Η Β.Α. συνδέει την Αθήνα με το Λονδίνο τρεις φορές την ημέρα, με σύγχρονα Boeing 767 (προς Heathrow) και 757 (προς Gatwick).



NAFTIKA CHRONIKA ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE No 18

JULY 1999

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Contents

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial Adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marelou

Editorial team: Charis Pavlidis,

Nasos Poulakidas

Specialist Contributors: Ilias G. Bissias,

George Banos, Takis Makris,

Theodosia Hayalides

Marketing and Advertising Director:

Nelly Colybadis

Advertising Manager:

Manolis Kasimatis

Art Director: John Koumarians

Subscriptions Manager:

Christos Kapantais

Secreteriat: Giouli Papadopoulou

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

76. REVISITING THE NEW YORK CONVENTION OF 1958

by Jose Alcantara

78. MARITIME SAFETY IN THE NEXT MILLENNIUM

by Paul Slater

80. OBTAIN EVIDENCE IN ENGLAND FOR USE IN OVERSEAS COURTS: TAKE STEPS TO ENSURE YOUR REQUEST IS NOT REJECTED

by HARBOTTLE&LEWIS

81. ALTERNATIVE DISPUTES RESOLUTION THE CURRENT STATE OF PLAY

by INCE&CO

82. THE MARITIME SCENE NEWS

87. DIARY OF EVENTS, BOOK REVIEW

*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,

editorial

T

he differences in opinion between shipowning and administration as far as the competitiveness of Greek shipping are well known. This is of course a pity, because under the unfavourable institutional conditions -since our foreign competitors are adjusting to the demands of the times whereas the Greek flag is losing its attractiveness- the Greek commercial fleet is still growing, and it still holds first place and is well ahead of everyone else on capacity terms among the members of the European Union. And to be more specific, our commercial fleet under Greek flag covers 43,4% of the total capacity of the European Union, while Germany comes second with a mere 13,9%. Italy follows with 11,74%, Holland with 7,33% and Britain, which was powerful years ago, with 7,04%. According to the latest evidence

from the Ministry of Mercantile Marine, the commercial fleet under Greek flag (taking into account ships of 100 register tons and over) amounts to 1876 ships, of a total capacity of 25.689.118 register tons. And as Mr. Giannis Layras, president of the Hellenic Shipowner Union pointed out in the yearly meeting, besides the negative consequences resulting from the Asian monetary-credit crisis and the problems in the Greek area, the Greek-owned fleet continues its developmental course and continues to maintain an important 15% of world-wide capacity, with a parallel decrease of the average age of ship under the Greek flag. Of course in the last two years the ships that took down the Greek flag had an average age of over 25 years. On the contrary, the ones that enrolled in the Greek Registry had an average age of five years. In the last five months some kind of balance has been achieved in the Registry, between ship enrolments and cancellations. Forty ships put up the Greek flag and fifty left the Greek Registry.

From the point of view of capacity, however, an increase can be seen. This is the current situation as far as movements around the Greek flag are concerned. Of course reality would be better if Marine Administration helped, which is what the president of the Hellenic Shipowner Union nicely points out referring to the problems "in the Greek area". These problems are well known by everyone, but as the Minister of Mercantile Marine has repeatedly announced, no more measures are to be taken. It is also known who is going to be harmed in the end. A balance in the Registry movement may slowly be coming about, but it is clear as anything that it is particularly sensitive.

Revisiting the New York Convention of 1958

by Jose M. Alcantara*

After nearly ten years I will revisit this very subject (see ICMA IX, Hamburg, "The New York Convention on the recognition and enforcement of foreign arbitral awards, 1958. Should it be revised?", paper by Jose M. Alcantara) with renewed motivation and the perspective brought about by an experience with the Convention of 40 years now.

The N.Y. Convention has meanwhile continued its successful path of ratifications reaching the number of 116 States (going up every year).

The Convention has also achieved, in conjunction with the UNCITRAL Model Law on international commercial arbitration of 1985, an important harmonising effect over

has, indeed, reasons to celebrate.

However, 40 years did not lapse in vain. New customs and features in modern trade will need be addressed such as, e.g., multiparty arbitration, arbitration of tort claims, attachment order and interim measures, effect of arbitration clauses toward third parties, arbitration clauses in standard form of contracts, etc. in order to adapt the N.Y. Convention to the XXI century.

Fundamentally, there seems to be a worldwide consensus over the need of reducing Court intervention in arbitration including the stage of enforcement of awards. It is widely thought that the Court system does not work well in many countries where the parties resort to arbitration, so the same defective Courts should be avoided when the recognition and enforcements of the awards is later sought. The objective of striking out Court intervention should be, in my view, taken up as a magnifying glass for revisiting, if not revising, the N.Y. Convention.

There are other problems that do not relate to Court intervention, such as the lack of professional and trained Arbitrators in many areas of the world, the laws applicable to the arbitration dispute, the internationalisation process of arbitration, etc., but I shall not deal with them in this paper.

For the purpose of assisting maritime arbitration, which dwells related to commercial arbitration always, I would choose three main areas for reconsideration, as follows:

1. "Agreement in writing" (Art. II.2)

The practice of shipping shows numerous arbitration "agreements" that do not conform to the pattern laid by Art. II of the Convention, namely, that it be signed or otherwise contained in an exchange of letters or telegrams. The "exchange" of communications is what really matters for the purposes of the Convention. Nowadays such "exchange" should be extended to telex (as the Geneva Convention of 1961 does), to facsimile and to e-mail transmissions. It is feared, however, that in certain countries the Convention provision as to what constitutes

arbitration among the national laws. The Model Law provides the same list of causes for denial of enforcement as contained in Article V of the N.Y. Convention. The Model Law has been adopted by some 28 countries (and 8 States within U.S.A.). UNCITRAL

a "written agreement" may be applied too strictly so to exclude a large-scale mean of communication in shipping such as facsimile. Electronic interchange is also making the Convention old.

Furthermore, we often come across with arbitration clauses printed in Bills of Lading and other transport documents which are not either signed or do not arise in consequence of any "exchange". Also an arbitration clause may be included in a set of "general terms and conditions", and there are other examples of "non-written" arbitration agreements, the verbal accords let alone (as these are admitted by the Geneva Convention of 1961 under certain circumstances). Thus, Bill of Lading forms, Salvage open forms, Booking notes and other documents used in shipping will fall out of the scope of the Convention. I think that is no longer modern nor realistic.

The issue at stake is the implied acceptance of arbitration clauses inserted in such documents. It is known that a proposal to that effect (made by Pieter Sanders) during the Convention's preparatory works was rejected. That proposal to the effect that "written confirmation by one party without reply from its counterpart" should be added to Article II(2) was a sound one and remains alive.

Also during the making process of the Model Law the problem was considered and the UNCITRAL Secretariat recommended a definition of "written agreement" more detailed and precise so to "cover problems relating, e.g., to the participation of intermediaries, the trading practice of confirmation on sale terms, or the use of general conditions forms". The recommendation was largely supported (including Lord Wilberforce on behalf of the Chartered Institute of Arbitrators), but the drafters of the Model Law opted for acting prudently by not diverting the definition from the one given by the 1958 Convention.

The issue has been overcome now in various jurisdictions (Switzerland, Singapore, England & Wales, Hong Kong, Germany), so it is time for revising it with an ample scope of application to all arbitration options arising in shipping today.

After all, not only the Geneva Convention of 1961 refers to the domestic legislation but also the N.Y. Convention itself reads, at Article VII, to the effect that the Convention rules shall not "deprive any party of any right available to them in order to use of an arbitration award in the manner and to the extent that may be allowed by the law or the treaties of the country in which such an award is to be enforced". Thence, an award that had been voided in a certain jurisdiction because the arbitration clause did not comply with Art. II (2) of the N.Y. Convention might be nonetheless enforced in other jurisdiction where the domestic law would follow wider or more flexible rules about non-written agreements.

Be that as it may, the issue is too important for striking disputes out of the Courts than the shipping community should pay attention to the need for amending the Convention.

2. The interim or conservative measures.

The Convention provides at Article VI that security may be required under certain circumstances relating to annulment or suspension of the award. Nowhere else in the body of the Convention the decisive factor of security for satisfaction of the award ultimately is considered.

Precautionary measures prior to the award or, even though, after the award (e.g. arrest of ships, attachment of assets) have the greatest relevance in shipping trade.

An international solution to this problem is utterly demanded. Interim measures and security orders must be, in turn, recognised and enforced in countries other than the one where the arbitration proceedings take place.

The problem is particularly real because the arbitrators do not normally have power to order precautionary measures and, of course, to make such measures be fulfilled. The parties, also, would be inclined to choose a neutral place of arbitration, that is, a place where the ordinary Courts would not have

jurisdiction over the party against whom the interim measures may be directed. The foreign Courts, last, do not owe assistance to provisional orders that might come from Arbitrators in another country.

The question remains in this fashion: if an arbitration award may be enforced under the N.Y. Convention, why that is not so in regard to a provisional order dictated by the arbitration tribunal with the sole objective of making sure that their award shall not be ultimately ignored by the losing party? (as V.V. VEEDER has recently suggested).

The Arrest of Ships Convention 1952, being revised by the JIGE (IMO-UNCTAD), does not yet work together with the N.Y. Convention to the extent that the arrest order must follow the luck of the eventual arbitration award through exequatur proceedings.

Article 24 of the Brussels and Lugano Conventions provide adequate relief in the European context, though these Conventions do not apply to arbitration and therefore the incentive would be exactly the opposite, i.e., making parties to set aside arbitration agreements and to pursue attachment orders that may be ordered by the Courts.

The solution may be found in a supplementary Convention or, indeed, by enlarging the scope of the Convention itself.

The issue will also, when a solution is reached, reduce the Courts intervention on demand from the losing parties for resisting or challenging the enforcement of awards.

3. Causes for denial of enforcement

Art. V.1.b., Art. V.1.c. and Art. V.1.d.: lack of means of defence, matters not falling within the terms of the submission to arbitration and undue process.

These are very relevant provisions in the Convention that enable a party, subject to discharging the burden of proof, to apply for the refusal of the recognition and enforcement of the award. These provisions were extensively discussed at the Conference of New York during three weeks in 1958 and before by the experts who completed the draft of May, 1955. Yet, and as they presently stand, a combined play of rejection grounds operates against the foreign arbitral award whereas those grounds or reasons for refusal, regardless of their undoubted relevance, live entirely within the environment of the laws of the country where the award was made. It can be questioned that all of the three processual reasons stated by Art. V under b), c) and d) might be the subject of appeal or objection before the award becomes final and binding on the parties. On such a consideration, there can be at least argument for not allocating those points, which do relate to laws prevailing in the country of the award, to the knowledge and jurisdiction of the Courts of the country in which the enforcement of the award is sought. By the system prevailing in these provisions, the Convention made the Court of the exequatur act as a true appellate authority in matters of due process. Perhaps, these aspects of protection against legal unsafety should be rather brought back to the concern of the arbitration authority and the judiciary of the country in which the award is made. In other words, the award that is "final and binding" when is presented for exequatur to the Courts should be granted recognition and enforcement unless it violates the public policy of the country in which it is to be enforced.

There are other aspects to deal with in any revisiting of the N.Y. Convention. I have merely attempted to hint on those areas which would still at present allow more play to the interference from the Courts.

Maritime arbitration must have a culture of business-like approach to the disputes, of quick resolution of them, of autonomy for the awards dictated by our commercial men. The voice of the international shipping community should be expressed and heard by UNCITRAL at a time of revising or supplementing the New York Convention.

*This is an edited version of Jose M. Alcantara's paper at the ICMA XIII in New Zealand in February 1999. ➡

MARITIME SAFETY IN THE NEXT MILLENNIUM

by Paul Slater - Chairman First International
Group of Companies.*

The end of a century and the beginning of another are in practical terms no more or less than the end of another year or a month or a week.

The millennium change does however have an emotive significance. Historically the beginning of a new millennium has been a psychological watershed, when thoughts and emotions turn to change and when deep comparisons are made between the past and the future. Thus the thinking, reflection and forward planning that will surround the forthcoming millennium change will have a profound and lasting effect on human existence throughout the twenty-first century.

A brief look back to the beginning of this century, shows a list of technological innovations that came together in a short period of time and irreversibly changed the course of human existence.

Electricity; the motor car; the electric light bulb; radiotelegraphy; the motion picture; and of course the tanker.

These and the willingness to experiment with many other inventions around the beginning of this century led to an extraordinary period of human development which has continued apace throughout the twentieth century.

The shipping industry has itself experienced unprecedented growth as the fundamental cornerstone in the expansion of physical trade around the world. Without the seaborne movement of raw materials and finished goods (and people in the first half of the century), the industrial and economic revolutions of the twentieth century could not have occurred.

As we come to the end of this century the prosperity of the developed world is at an all time high and the developing, or second world, nations show real signs of recovering from the over expansion that many suffered from in recent years.

Why is it then that at the end of a century of constant growth in global physical trade, the shipping industry should rank at the bottom of any business league table? Mistrusted and

Misunderstood by most investors and continuing to bump along on the edge of bankruptcy?

Shouldn't the industry that is at the centre of world trade, irreplaceable

as the conduit between supply and demand of physical goods, be ending this century a world leader in commercial and industrial terms, ready to face the challenges of the next millennium, confident that its services are irreplaceable?

Against this background we need to examine maritime safety today and look ahead to what needs to be done in this area in the future.

Crew safety

With the transfer from sail to steam and then to diesel as the power source for today's ships the number of crew on board any ship has greatly reduced.

Automated engine rooms and economic pressures have combined to further reduce the number of officers and seamen, but are their lives any safer?

The sea is a very dangerous environment and even with modern weather forecasting, can still prove unpredictable. Ships are after all very slow and their ability to avoid bad weather is very limited.

Ships of nearly all types have become much larger, less manoeuvrable and, with minimal crew on board, have arguably become less safe environments to work in.

The loss of crew life at sea statistics show no reducing trend over the last ten years and the occurrence of a number of major incidents in the passenger ship sector in recent years has further highlighted the problems of people safety at sea. Perhaps surprisingly most shipping accidents involving loss of life occur with a single ship alone at sea. The majority are weather related although it is usually the catastrophic failure of the ship itself that produces the loss of life.

Anyone who has experienced a

major storm at sea knows that evacuating the ship is the last option and that the idea that lifeboats are a safe refuge in other than calm waters is doubtful. Thus it is the ship itself that needs to be made safer with greater attention to its structural integrity, fire prevention and containment, and design changes to limit the effects of cargo shifting. But crew safety requires a new millennium approach, which not only attends to the protection of life but also enhances the job satisfaction and career aspects of a working life at sea.

Under the enormous economic pressures that the shipping industry has faced over the last twenty years, standards of training, recruitment and education have suffered. They have been further compounded by the disintegration of the traditional maritime nations as ships have been moved to convenient flags that set little or no standards of crew qualification and pay lip service or less to documentary policing.

Crew training is now left to the responsible owners and ship managers to make their own arrangements in various countries that still have populations that wish to work at sea and be trained to do so.

The careless owners are left to fill their ships with crew of uncertain qualification, and with the inevitability of multi-language difficulties adding to the lack of experience and training, create seriously hazardous working environments.

These problems will only get worse as the major flags of convenience provide little of no crew training, set no standards for crew safety and overall spend none of their substantial income on the people side of the shipping industry.

Ship safety

The issue of crew safety cannot be separated from ship safety, as in most cases. The quality of the ship and the quality of the crew are synonymous. There are, however, many issues concerning the structural and operational aspects of the ships that need urgent review.

The much publicised tragedies involving roll-on/roll-off ferries a few years ago drew attention to fundamental design flaws aggravated by lax operating procedures. Despite several government enquiries, numerous studies and reports, it is awful to learn last week that a large percentage of the

ferries operating in Europe are still inherently unsafe. Where are the regulations and where are the regulators?

With great fanfare the us government introduced the oil pollution act in 1990 and with it the introduction of double hulls on all tankers built after 1995.

Little naval architectural or technical input was involved in this momentous legislation and it is hardly surprising therefore that the us government has shown no interest in the results or concerns about its operation or the potential problems it creates.

Even prior to opa 90, shipbuilders had begun using lighter forms of steel and reduced scantlings in the construction of ships seeking greater volume or cargo capacity without a matching increase in lightweight.

With the introduction of double hulls, shipyards have reduced steel content to a minimum and this combined with aggressive corrosion in the newly created spaces may well mean that many post opa tankers will be lucky to make it through second survey.

A whole range of physical problems face the tanker industry as a result of having to add a second hull, coming at a time when the freight markets are at their lowest in real

terms for twenty years.

The current market economics mean that newbuilding specifications are cut to the minimum, steel is only coated where absolutely necessary, inert gas systems and sensors are only installed in cargo tanks and safety equipment is limited to the minimum requirements of class.

Are we creating a new generation of inherently weak ships and will double hulls themselves cause more problems than the single problem of oil pollution that they were intended to solve?

Oil pollution is the one area of shipping that gets the public's attention and therefore is a feeding ground for hungry politicians.

Unfortunately the political remedies have failed to address the fact that of all the oil spilt into the ocean by ships, the vast majority comes from bunker or fuel tanks and not from oil cargoes.

Nearly eighty percent of all bunker spills come from non-tankers, and as opa 90 only required the cargo areas of tankers to be encased in double hulls this form of marine pollution continues, and bunker pollution is far more damaging to the marine environment than crude oil.

Urgent action is needed to reduce bunker spills, and better that the shipping industry comes up with the solution before the politicians create another legislative nightmare.

Economic safety

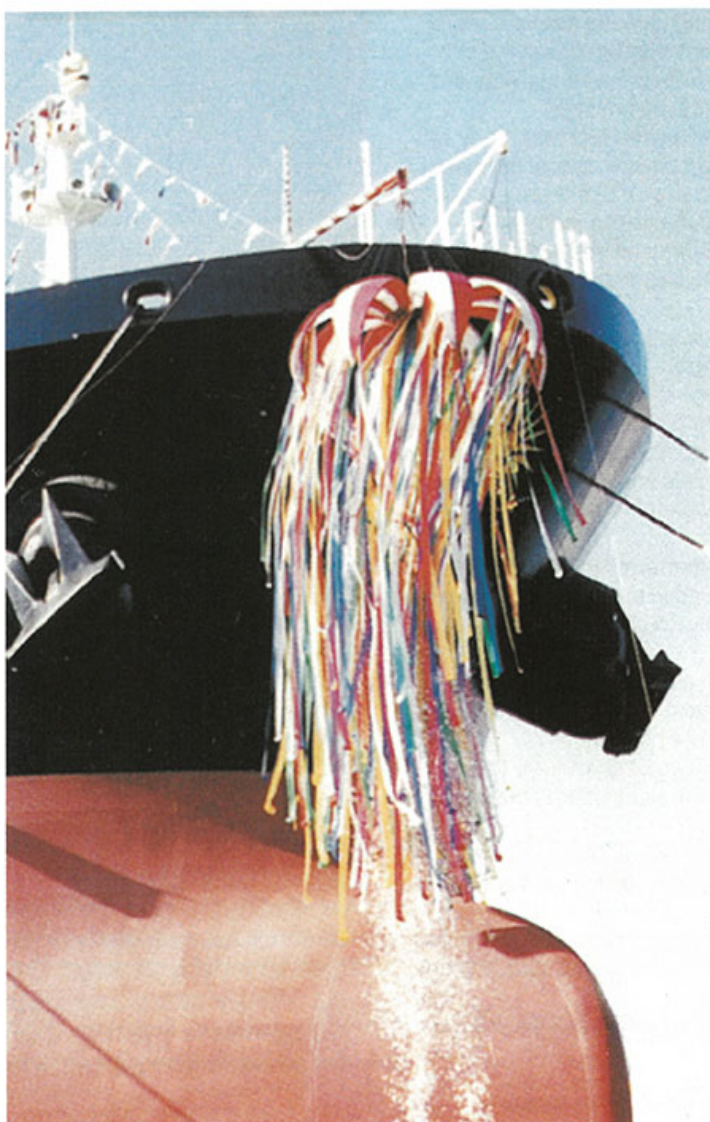
There are few in this room or attending nor-shipping that do not

Recognise that a lot needs doing both operationally and physically to improve maritime safety.

All of this however requires investment of money both now and continuously in the future. Money is a commodity that is seriously lacking in the shipping industry or to be more correct, there is plenty of money ready to speculate in ship values, both new and second-hand, but little to be spent on maintenance, operations or safety.

If there is one millennium initiative that needs to be undertaken it is a complete review of the relationship between shipowners and charterers and cargo owners. One cannot exist without the other although shipowners have for years tried to disprove this by buying ships without any contractual employment.

Shipping is more essential today to sustaining life around the world than it was a hundred years ago and yet the majority of ships have no certainty of employment beyond a hundred days ahead.



There has been a consistent over supply of ships for the last thirty years and today some 25% of the world fleet is surplus to requirements. Given the fact that a ship takes, on average, only six months to build, and two years or less from ordering to delivery, and with world shipyard capacity exceeding demand, why would any business run such an equipment surplus?

Hundreds of new ships have been delivered in the last twelve months and hundreds more ordered for delivery over the next two years. The majority of these have no contractual employment and their owners have no recognisable business plans other than wishful projections of future spot charter rates or dreams of rising resale values.

Shipping is indeed a cyclical business as patterns of world trade vary with the ebb and flow of economic change in individual nations. It is not a business where change is rapid as shipping ton-mile cycles tend to be minor variations around a constant growth curve.

Unfortunately the supply of new ships continues irrespective of the economic condition of the shipping industry and the seductive allure of a new ship is perhaps the single biggest contributor to shipping's constant depression.

There are far too many shipyards who operate supply driven economics and who will not recognise that they are equipment suppliers to a service industry whose whole delicate economic balance depends on matching cargo capacity to charterers' demand.

As we enter the new millennium, shipping needs to recognise its own weaknesses and play on the strength of its own irreplaceable position in world trade.

It has been said that what the shipping industry needs is more investment of equity and debt. Recent experiences in the U.S. Capital markets have been disastrous as these markets are totally unsuitable for immature cyclical businesses.

This problem is further compounded by the fact that many of these businesses are run by people whose own lack of business ethics and proper corporate governance make them equally unsuitable to bring their business to the public markets.

The shipping industry's problems cannot be solved by simply listing the contributing faults and telling those who practise them to change their ways.

Shipyards will continue to build unwanted ships, banks will continue to finance speculative buying and irresponsible owners will continue to run poorly maintained ships.

The solution lies in developing lasting partnerships between quality owners with well capitalised companies and charterers who not only recognise the need for safe and efficient transport but are prepared to accept a joint sense of responsibility by paying for quality.

It is simply unacceptable for major charterers to pay rates that do not meet even the minimal levels needed to operate a particular ship, let alone meet the standards set by the charterers themselves in their own vetting procedures.

To hide behind empty phrases such as being prepared to pay whatever the market dictates or to make commercial decisions based on public perception is frankly a cop out!

When do the economic responsibilities of charterers to their shareholders and customers become irresponsible in the world at large?

It is clear to everybody that the operational, equipment and safety standards placed upon owners today, cannot be sustained with freight income at present levels. Charterers must share the financial responsibility that quality shipping requires and maritime safety will not improve until the economics are fundamentally changed.

The millennium sets a date, but will the participants attend the party?

**This paper was presented at the Nor Shipping 99 Conference*

OBTAINING EVIDENCE IN ENGLAND FOR USE IN OVERSEAS COURTS: TAKE STEPS TO ENSURE YOUR REQUEST IS NOT REJECTED

by HARBOTTLE & LEWIS:

Where there are civil proceedings in another jurisdiction which are pending or contemplated overseas, lawyers might well locate evidence in England which would be helpful for their case but are then unsure as to how this can be obtained. If the evidence will be given voluntarily,

then the overseas Court can just appoint some person in this country to take evidence, but if the evidence will not be given voluntarily the English court's assistance will be required.

The English legal system provides for this and an application can be made to the English Court for an Order that people within England provide oral or documentary evidence for use in foreign proceedings.

However, prior to an application being made to the English Court the applicant must obtain a letter of request by or on behalf of the overseas Court or tribunal. An English Court will give effect to a letter of request so far as it is proper and practicable and to the extent that it is permissible under English law. It is these requirements that often cause problems as if a letter of request is not drafted in a manner acceptable to the English Courts it will be rejected.

The problem with incorrectly drafted letters of request has come to light in the recent cases of *Golden Eagle Refinery Co & Ors v Associated International Insurance Co & Ors* ("Golden Eagle") and *First American Corp and another v Sheikh Zayed Al-Nahyan and others* ("First American"). In *Golden Eagle* the Defendants obtained a letter of request from the California Court that two potential witnesses be examined in England. At first instance such an Order was granted by the Court but this was then appealed to the Judge who limited the order to matters relating to the witnesses' trial testimony only. This was then appealed again to the Court of Appeal where the Order was limited even further.

For example, the witnesses could only be asked questions that would be appropriate to an examination in chief in an English trial. In *First American* the Court of Appeal rejected the letters of request on the basis that they were oppressive as the evidence sought was on topics which would be relevant in an action against the witnesses and there was a real possibility of the witnesses being joined in a civil action. The width of certain proposed questioning was also considered to be excessive. Such cases highlight a recurring problem that the original request is often prepared by overseas lawyers and it is not drafted in accordance with English law and therefore not acceptable to the English Courts.

How to make the letter of request acceptable

The letter of request should be drafted in such a way that it is acceptable to the Court. For example the English Court will not execute letters of request that do not comply with English law requirements. If there are specific requests which may/may not be acceptable these should

be listed separately so that if they are not acceptable they can be struck out individually rather than resulting in the whole application being dismissed. The Court has the power to strike out individual parts of a request but has no power to modify the original request. In all cases, English law advice should be sought before letters of request are applied for in overseas Courts.

Alternative Disputes Resolution

The Current State of Play

by INCE & CO

With the implementation of the Woolf Reforms on 26th April 1999 Alternative Disputes Resolution (ADR) becomes a firm part of the UK litigation process. From that date those who ignore ADR and its potential as a tool for the resolution of disputes will do so at peril.

By now many regular users of the commercial litigation process, whether in the shipping, insurance or corporate world, have had some experience of alternative dispute resolution. In other jurisdictions such as Australia and the US, ADR has been well established for many years, but it is only recently that it has made any significant impact in the UK, following strong encouragement from the judiciary, industry and the legal profession generally. Its adoption arises for a number of reasons, including doubts as to the cost effectiveness of litigation and arbitration under existing procedures and a desire in many instances to preserve ongoing commercial relationships. But by far the most compelling reason to use ADR is that settlement is invariably achieved at an earlier stage and, indeed, that cases are settled which would not otherwise be but for the use of ADR.

Different types of ADR?

Although the most commonly used form of ADR is mediation, the mini trial and early neutral evaluation (ENE) are also in frequent use.

Mediation

Unlike traditional litigation conducted in court or arbitration, ADR involves the appointment by the parties of a mutually acceptable mediator. The function of this mediator is to assist the parties to reach an agreement. The mediator acts as a facilitator to the settlement negotiations rather than making a judgement on who is right or wrong. Formal training and industry experience enables the mediator to guide the parties towards consensus. If, however, no such consensus is found, no settlement takes place. The proceedings remain private and confidential throughout.

Mini trial

The mini trial is a more elaborate procedure involving a Tribunal comprised of senior executives of the disputing parties, often accompanied by a neutral expert who can advise the Tribunal on technical or legal issues. Although the procedure resembles an abbreviated trial, with legal representatives making submissions on behalf of the parties, evidence is usually submitted in an informal way and the decision reached will not usually be binding unless the parties so agree beforehand.

Early Neutral Evaluation

ENE involves a judge (or other agreed person) reviewing evidence submitted by the parties, and providing a preliminary view on the merits. This view is non-binding and is designed to give the parties an indication as to how the Court or Arbitrators may regard the merits of their case. If no resolution is reached at this stage, the "judge" can play no further part in any future proceedings without the consent of the parties.

Although any discussions which take place during the ADR process are confidential and "without prejudice", recent judicial statements have given the clear message that a party's unwillingness to enter into ADR, and in some cases even a party's conduct during ADR, may be taken into account in determining costs awards. Otherwise the process does not compromise the privilege which normally attaches to settlement negotiations.

The Philosophy of ADR

The possibility that the recommendation of ADR by one side in the dispute might be viewed as weakness by the other side, has led in the past to some

reluctance by the parties to initiate the process. However, it is increasingly accepted that ADR processes are at least, if not more, often initiated by parties with strong cases who wish to bring the matter to a speedy conclusion, thereby minimising costs.

The Courts increasingly raise the prospect of ADR at directions and other interlocutory hearings, requiring the parties to try ADR before proceeding to the next stage of more traditional litigation.

Although the majority of ADR processes take place in parallel with Court proceedings, increasingly this system of resolution is being initiated before formal proceedings are issued.

Mediation in Practice

A mediation normally commences with a joint session at which each party, accompanied by legal representatives and by at least one authorised decision maker, sets out his case. At this stage there is usually an opportunity for the parties to participate in an exchange of views in relation to the issues in dispute. Although there is no strict format laid down for the conduct of a mediation, a series of private meetings generally occurs following the initial joint session. At this stage the mediator has an opportunity to explore the views of each party, in complete confidence, in an effort to find common ground and bring the parties towards an acceptable and commercially viable resolution.

If an outline settlement is reached, then a final joint session usually concludes the

mediation at which heads of agreement are drafted for signature.

If the mediation is unsuccessful and resolution is not achieved, parties may nevertheless have gained a clearer appreciation of the force of their opponent's case. This has had the effect in a number of cases of parties arriving at a settlement within days or weeks of the mediation's conclusion. Even if settlement is not achieved on all issues, the result is invariably to reduce the number of matters in use and thereby considerably shorten the length of the subsequent trial or arbitration.

The Benefits of ADR

Whilst the benefits of ADR will differ from party to party and case to case, the most significant and common advantages include:

- * A reduction in costs of litigation
- * Earlier resolution of disputes
- * Confidentiality
- * Preservation of commercial relationships and/or market reputation
- * Choice of a wider range of settlement solutions

Ince & Co and ADR

As founding members of the two main organisations established to promote and regulate ADR - The Centre for Dispute Resolution (CEDR) and ADR Net Limited - Ince & Co has been at the forefront of the establishment of alternative dispute resolution in the UK.

A team of Ince solicitors has been trained as mediators and has been appointed in many mediations which have resulted in successful settlements. The firm frequently refers disputes on behalf of clients to both of the ADR organisations and ensures that all case handlers are up to date on ADR developments and can advise as to whether a given case may be appropriate for an ADR procedure.





the maritime scene NEWS

ACO MARIT: THE ART AND SCIENCE OF SHIP MANAGEMENT

Aco Marit, founded in 1967, is today recognized as one of the leading international ship management companies. The company is totally dedicated to ship management and has led the way in the drive to quality and accountability so necessary in an industry faced with the dual threat of economic pressure and environmental sensitivity. It pays special attention to quality systems, oil pollution contingency, Manning and Training, Integrated Management systems, and also consulting and finance. It currently manages a large and diverse fleet of vessels and has offices in Geneva, Glasgow, Hong Kong, Oslo and Singapore with additional manning centres in Manila, Mumbai, Rijeka, Novorossiysk, Riga and Odessa. Through joint ventures, Acomarit also has offices in the USA, Greece and the Middle East.

BIMCO SIGNS ANTI-DRUG SMUGGLING AGREEMENT WITH BELGIUM

The illicit trafficking of drugs is no longer a problem restricted to the south/north America trading routes. Significant seizures are becoming increasingly common at European ports, where the quantities of drugs found are on the rise.

As part of its on-going response to this increasing problem, BIMCO signed an anti-drug smuggling Memorandum of Understanding (MOU) with the head of the Belgian Customs authority on 4 May.

This agreement is the tenth MOU between European customs authorities and BIMCO, all of which enable BIMCO owner members to reduce exposure to the most common repercussions arising from the discovery of smuggled narcotics on board their vessels. Such a discovery often leads to heavy fines, detention of vessels, and the arrest and incarceration of crew members.

The basic principles of the Belgian MOU are identical to those incorporated in the previous European MOU's, as well as in the United States' Sea Carrier Initiative Agreement (SCIA). Generally, ship owners agree to implement preventive measures on board all their vessels in order to reduce the

opportunities available to drug smugglers. Additionally, owners agree to inform the customs authorities whenever they become aware of any suspicious activities that might be connected with drug smuggling.

The customs authorities, in turn, reciprocate the owners' efforts by agreeing to handle all information in the strictest confidentiality. Should drugs be discovered on board, the customs will take the established preventive measures into account, a consideration which can significantly reduce vessel delays that could otherwise occur when such seizures are made.

Customs also agree to inform ship owners if they obtain information regarding smuggling activities on board MOU signatories' vessels. Presently, 611 of BIMCO's owner members participate in one or more of the anti-drug smuggling agreements, representing roughly 62% of all BIMCO owner members.

In addition to the Belgian MOU and the United States' Sea Carrier Initiative Agreement, MOU's have been established with the following customs authorities: Denmark, France, Germany, Greece, Ireland, Norway, Sweden, the Netherlands, and the United Kingdom.

For more information on the MOU programme, please contact Tina Pedersen, Journalist, BIMCO; Tel: +45 44 44 45 00; Fax: +45 44 44 44 50; e-mail: tp@bimco.dk

EVERGREEN AND COSCO LAUNCH JOINT SERVICE

Global container carriers, Evergreen Marine Corp and COSCO, have signed an agreement to launch a new joint service, known as ESA, linking the main ports in the Far East with Mauritius, South Africa and the east coast of South America. Through this service co-operation, both Evergreen and COSCO anticipate better slot utilisation as well as lower operating costs. The first sailing of the new service is scheduled for mid-May this year. Initially, Evergreen will contribute eight ships from its 2728TEU G-type fleet while COSCO will commit one 1960TEU vessel, Sky River, and one chartered vessel. The port rotation for the ESA service is Hong Kong, Kaohsiung, Singapore, Port Louis, Durban, Cape Town, Buenos Aires, Montevideo and Santos. The new service has been formulated in response to customer demand and changing trade patterns. Evergreen and COSCO decided to pool their experience, knowledge and technical resources to provide a better service to their customers. For further details please contact David Cheslin or Sharon Cunningham on tel: +44 171 480 0600.

COATING AND PAINTING THE PROFITABLE WAY.

When it comes to angles and T sections for horizontal reinforcement, one encounters various problems such as difficult access due to the hidden pockets that the paint doesn't cover, or sharp edges that are notoriously difficult for the paint to adhere to. Surface treatment becomes very expensive, while rust protection is not as effective and complete as it could be.

The bulb flat from INEXA (available in sizes up to 650 mm) is a true money-spinner. It is designed from the beginning for simplified shotblasting, coating and painting. The smooth curve of the bulb makes all types of surface treatment smooth as well. There are no blind corners. The entire flat is easy to access with a spray gun. As a result, the entire surface is professionally prepared for a tough life at sea. There is no breeding ground for rust. An add-on is that bulb flats have approximately 15 per cent less surface area than the comparable angle. Painting and maintenance costs are reduced dramatically.

For more information, please contact INEXA PROFIL, P.O. Box 927, SE-971 28 Lulea, Sweden; Tel: +46 920 73500; Fax: +46 920 73599; e-mail: inexa@inexa.se

FESTIVAL BACKS EURO AS MISTRAL'S ONBOARD CURRENCY

Europe's new common currency - the Euro - has been chosen as the official onboard currency of MISTRAL, the newly-built 47,900-tonne cruise liner which makes her debut for Festival Cruises in July 1999. Pan-European Festival, which has its own offices in 10 European countries and draws its passengers from all over the continent becomes the first cruise line to declare the EU's single currency as the benchmark for all payments on board one of its vessels. The French-flagged newbuilding, which is at the final stages of outfitting at Chantiers de l'Atlantique, will have a cashless onboard payments system accessible to passengers through a single identification/credit card, but all bar prices, excursions, additional services and other purchasable items will be quoted in Euros. For the time being, passengers will be asked to settle their accounts at the end of the cruise in Italian lira, at the fixed rate of exchange, but Festival plans to phase this out aboard MISTRAL as soon as household use of the new currency becomes widespread. All passengers booking a holiday aboard MISTRAL are to receive together with their cruise tickets a special pocket Euro-conversion calculator with Festival's compliments. The brand-new vessel offers 598 cabins, including 80 suites with private balconies, and has a crew of 470. Public passenger facilities include everything expected of a five-star ship for the new Millennium, including two featured restaurants, bars, theatre, night club, a topside discotheque and observation lounge, promenades, shopping galleries, library and card rooms, child and youth facilities, a large high-tech health spa, swimming pools and an outdoors thalassotherapy unit.

POLSKI REJESTR STATKSW (PRS) NEW, LARGER BRANCH OFFICE IN PIRAEUS, GREECE

Record number of class related surveys forecast for 1999. Since opening a Piraeus office in 1996, Polski Rejestr Statksw (PRS) has broadened its activities throughout the East and Central Mediterranean region. It is now responsible for serving the requirements of over 100 shipowners and managers in Greece, Cyprus, Turkey, Syria, Lebanon and Egypt, as well as meeting the needs of Polish-owned vessels operated in or passing through the Mediterranean.

The number of Piraeus-based PRS employees has increased to 10 during this period, including six surveyors, with the office being headed by Branch Manager Mr. Piotr Jedrysk since December 1997. The offices were re-audited and approved for quality compliance by external bodies last February, following intensive inspection of PRS' quality system, its activity records and surveyors' on-ship performance.

As well as serving 'local' requirements in Greece and Cyprus, the Piraeus-based surveyor team also handles PRS surveys in Italy, Turkey, Egypt and other East Med locations, plus those occasionally required in Romania, Bulgaria, Saudi Arabia, the United Arab Emirates and other markets which can be conveniently covered from Greece.

Over 170 surveys were actioned by Piraeus-based surveyors during 1998. These ranged from initial surveys for class acceptance, intermediate and annual surveys, tanker and bulk carrier enhanced surveys and other occasional surveys and inspections, all of which are reported to and controlled by PRS Head Office Survey Department.

Nearly 70 such surveys have already been carried out to end-April, and at this rate PRS Piraeus Branch is forecasting a record total of about 200 for the full 1999 period.

Open Day

To mark the occasion of moving to its new offices, PRS Piraeus Branch held an 'Open Day' for customers on Thursday, 6th May, with Poland's Ambassador to Greece, Prof. W. Lamentowicz present as the Gdansk-based Register's Guest of Honour.

PRS Head Office was represented by Marketing Director Mr. Bogdan Ciundziewicki and the Director General's Assistant, Mrs. Anna Stajewska, as Dr. Jan Jankowski was unfortunately unable to be present. Mr. Ciundziewicki passed on a personal message from the Director General in which he expressed his very sincere regrets for not being able to attend.

A speech prepared by Dr. Jankowski was also read to the audience, in which he addressed a number of issues linked to class society activities, asking 'does the activity facilitate or put chains on the marine sector?'

His short address emphasised the need to develop improved ship safety standards, a matter which is still of paramount importance and concern to all sectors of the industry and the public. He pointed out that experience gained over many decades has conclusively proved that upgrading technical safety rules alone cannot guarantee the avoidance of disasters.

The human factor plays a vitally important role in ensuring maritime safety, with this crucial issue resulting in the development and very recent introduction of the ISM Code, described by Dr. Jankowski as 'another obligatory instrument for the shipping business'.

The Piraeus Branch Office of Polski Rejestr Statksw (PRS) relocated to larger premises at Aghiou Nikolaou 5-7, Piraeus at the beginning of May. Its new telephone and fax numbers are now (+30) 1 452 8320 and (+30) 1 418 5845 respectively, and it can also be reached by e-mail (prs@otenet.gr).

INTERNET ON THE HIGH SEAS: NEW GENERATION OF BROAD-BAND SATELLITE COMMUNICATION: OCEANLINK B TAKES ISDN ON BOARD

Networked computers, access to databases in the Internet and Intranet, dispatch of short e-mail messages or larger files with graphics or even photos, purchasing by electronic commerce: options that are normal on land have now become reality on merchant ships and yachts. All this has been rendered possible by data terminals such as the OceanLink B system from the Bremen-based company STN ATLAS Elektronik GmbH; this system ensures that the correct connection is available at sea while meeting all requirements regarding performance and ease of modern-day telecommunications. The antenna unit is unique: it is significantly smaller and lighter than any other INMARSAT-B antenna available on the world market. It can be installed without difficulty, even on smaller units. Be it for commercial shipping or yachts, or new installations or retrofits, OceanLink is equally well suited for smaller boats or larger merchant and passenger vessels. Short lay times in port, reduced manning levels, statutory requirements and, continuing cost pressures have forced shipping companies to transfer many tasks from ship to shore. This has resulted not only in the need to exchange much greater quantities of data but also calls for improved telecommunications. The "intelligent ship" - networked with the office on land via satellite link - is the modern answer to this requirement. The OceanLink B, a terminal for the worldwide INMARSAT satellite system, meets these requirements. Being far more than a telephone, the unit also supports data communications with 9.6 kilobits per second (kbps), high speed data (HSD) 64 kbps and fax operations. An extended version of the OceanLink B is equipped with an integrated industrial standard with a particularly user-friendly GUI (Graphical User Interface) on a 10.4 inch large flat STN screen. As an option, the manufacturer STN ATLAS can also supply this version with pre-installed communication software. The software manages and organises the entire field of communication, has an e-mail function and, based on automatic data compression capability, reduces communication costs. For further information please contact STN ATLAS Elektronik GmbH, Sebaldsbruecker Heerstr. 235 D-28305 Bremen; Email: satcom@stn-atlas.de; Fax: +49 (0)421 457-3935



LARGEST INDEPENDENT SURVEY OF IT USE BY MARITIME INDUSTRY

RESULTS POINT TO INCREASING MARITIME IT USE.

The largest maritime IT survey ever conducted shows that shipping companies are embracing IT technology as a way to communicate with and manage their fleets while they are at sea. Three hundred and thirty eight companies in 46 countries with control over 5000 ships took part in the Inmarsat Communications at Sea Report, which shows ever more wide-spread use of ship management software. These findings confirm Inmarsat's own projections, which shows that data will soon replace telex as the standard for ship to shore satellite communications. Three quarters of ships already have modern PCs on board, more than half of which have Pentium processors. Scandinavian companies are the most advanced in the use of ship management applications, while Japanese companies are the least. For more information, please contact Melanie Fitzgerald, Inmarsat; Tel: +44 171 7281324; Fax: +44 171 7281752; e-mail: melanie_fitzgerald@inmarsat.org

LITTON MARINE SYSTEMS WINS VTS ORDER FOR HONG KONG

Litton Marine Systems Inc. has been awarded a contract by the Government of the Hong Kong Special Administrative Region to supply and install a Vessel Traffic System (VTS) for the Kwai Chung Local Marine Traffic Control Station. The system was developed by Litton's INA Division of Rotterdam. It is based on INA's unique VTS-Master technology, which permits direct display of raw video data from remote radars. The Hong Kong system will be used to monitor traffic to and from the Kwai Chung container terminal. Vessel movements will be shown superimposed on a color map of the harbour at 21-inch display consoles in the VTS control centre. The system will consist of dual redundant BridgeMaster radar transceivers with a single 6.3-meter x-band antenna. The transceivers are linked to a VTS-Master extractor, which in turn transfers the data to the display consoles. The system runs in a Windows environment and includes an independent recording system for historical data. The equipment will be delivered in June 1999, and the system is expected to be operational in midyear. Litton Marine Systems Inc. (LMS) is a subsidiary of Litton Industries, Inc. LMS was formed from the consolidation of Sperry Marine (Charlottesville, Virginia, USA), Decca Marine (New Malden, UK) and C. Plath (Hamburg, Germany). LMS manufactures and markets products under the Sperry, Decca and C. Plath brand names. With offices in 19 countries and authorised service depots in more than 300 locations worldwide, LMS provides "One Source" for marine navigation, communication and information systems, products and service. Based in Woodland Hills, California, Litton Industries is an international leader in worldwide technology markets for advanced electronic, defence and information systems, and a major designer and builder of surface combat ships for the US Navy and allied nations. For further information, please contact Jim Rhodes on Tel: +44 757 451-0602

IMC HELPS COLOMBIA KEEP IN TOUCH

Cyprus-based Colombia Shipmanagement Ltd. (COLOMBIA), one of the world's largest ship management companies, has opted to replace its communication system with IMC's prestigious 32-bit dial-up SUPER-HUB service, operating via cellular/GSM, the full Inmarsat standards, and most other satellite services supporting data. The initial order covers 63 vessels, and an expansion to incorporate further ships is anticipated in the near future. COLOMBIA, one of the first companies to be awarded the ISMA Quality Assurance Certificate, enjoys an established reputation for providing efficient management service, covers a wide spectrum of activities in various sectors of the shipping industry including ship management, ship operation, chartering, sales and purchase, new building planning and supervision, and a consultancy service. COLOMBIA employs 7000 people worldwide.

NEW APPROACH TO STANCE ON SHIPPING SAFETY

The risk-based approach to safety at sea is now being put into practice, reports

Lloyd's Ship Manager in its April cover story. In the light of growing interest in risk-based analysis among classification societies, two consultancies have been looking into the practical applications of using Formal Safety Assessment (FSA) techniques in an area to which it is not often applied - ships actually in service. They report good reason to apply this technique, particularly when the vessels have been built to standards now updated, or when the application of the vessels is not the one they were originally designed for. Looking at two such vessels, they describe how they identify and rank major hazards, and work towards a formal safety case to support continued

operation of the vessel. While shipowners might not willingly implement the use of FSA, maritime organisations such as the Maritime and Coastguard Agency (MCA) could use it to implement proactive regulations to force owners to assess their ships. The MCA's future itself is in dispute as a UK Parliamentary select committee has recommended it to be immediately demerged. The highly critical report does not see how the new agency can deliver 'better safety and environmental protection at sea' compared to the Marine Safety Agency and the Coastguard Agency acting separately. Calling for an end to plans to close up to six maritime rescue co-ordination centres, it voiced concern that closures would lead to a vital lack of local knowledge, important in dealing with coastal and offshore incidents. For further information, please contact Stephen Matthews, Managing Editor, LSM, LLP Limited, Tel: +44 (0)171 553 1000; Fax: +44 (0)171 553 1116

SETTLEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF LIBERIA, THE INTERNATIONAL REGISTRIES INC. AND THE LIBERIA INTERNATIONAL SHIP & CORPORATE REGISTRY

Consul General of the Rep. of Liberia in Greece

The Government of Liberia (GOL), and its Affiliates and Liberia International Ship & Corporate Registry (LISCR) signed a settlement agreement on May 7th, 1999 resolving all outstanding disputes between LISCR, IRI and GOL subject to the performance of certain terms and conditions. As a result of the agreement, all litigation between the parties and their principals is being terminated.

The agreement specifies that LISCR will assume total management of the Liberian maritime and corporate programs on January 1, 2000. Under the terms of the agreement, IRI will fulfil its contractual obligations to Liberia before 11.59 p.m. Eastern Standard Time on December 31, 1999.

IRI will continue to administer the Marshall Islands maritime and corporate program.

DREW MARINE NAMED DISTRIBUTOR FOR HENRY DIPLOMATIC MARINE, INDUSTRY LEADER IN HATCH COVER SEALING PRODUCTS

Boonton, N.J. (USA) - The Drew Marine Division of Ashland Specialty Chemical Company has entered into a distribution alliance with the Diplomatic Marine Division of The Henry Company in Houston, Texas. The agreement, effective February 1, grants Drew Marine distribution rights in key ports around the world for Henry Diplomatic Marine's full line of hatch cover sealants and sealant systems. In addition to RAM-NEK Heavy Duty Marine Tape, widely recognised as the industry's premier hatch cover sealing tape for severe-weather protection, the line includes competitively priced products for less challenging conditions. A proprietary coaming gasket can be paired with any of the tapes to optimise performance. The unique, new RAM-WRAP2 Pipe Repair System for making fast, temporary or permanent emergency repairs is also featured. Drew Marine is offering Henry Diplomatic Marine hatch seal solutions as an extension of its own comprehensive line of multi-purpose and specialised sealing products designed to cover the full range of shipboard needs.

RAM-NEK hatch cover tape has earned its reputation as the industry standard through more than 30 years of rugged marine use. Constructed for leak-proof durability under all conditions, it provides cost-effective insurance for minimising risks to valuable, water-sensitive cargoes. A unique, asphalt-based adhesive compound gives the tape excellent adhesion and cohesion characteristics, and a fibreglass-reinforced core provides superior strength that allows stretching without tearing when rough seas cause vessels to flex and hatch sections to "work." The adhesive is encased in a polyethylene cover for added strength, as well as easy removal. With a generous adhesive thickness of 5 millimetres, it is designed to penetrate into rough pitted surfaces, which can help compensate for poor hatch cover condition. Unlike other heavy-duty tapes, RAM-NEK

tape remains flexible over a broad temperature range. It is available in three sizes for custom-fitting, cut to 1.2-metre lengths for easy installation.

RAM-NEK tape can be installed with KOAMING-AIDE1 Coaming Gasket to create a sealing system capable of protecting critical hatches under the most extreme weather conditions. Constructed with a butyl rubber adhesive providing excellent cold-weather flexibility and rebound, KOAMING-AIDE gasket provides effective sealing around the coaming joint. It is applied to the coaming table prior to hatch closing, eliminating the difficulties encountered when attempting to tape around wheels, chains and other mechanical obstructions of a closed hatch. The material is packaged in easy-to-apply 10-meter coils.

For less demanding seas, Henry Diplomatic Marine recently introduced MARITAPE 40 Light Duty Hatch Cover Tape, designed for sea conditions up to Beaufort Gale Force Level-4, and MARITAPE 60 Medium Duty Hatch Cover Tape, for seas up to Beaufort Gale Force Level-6. Competitive in price and performance with typical heavy-duty sealants, MARITAPE 60 tape contains a "super-stick" 1.5 millimetre-thick rubberised asphalt adhesive offering superior adhesion. The flexible rubberised adhesive in MARITAPE 40 tape is 1 millimetre thick. Both MARITAPE products use Henry Diplomatic Marine's unique "SEA-TUF" non-tearing polyethylene backing. The tapes can be applied easily at temperatures as low

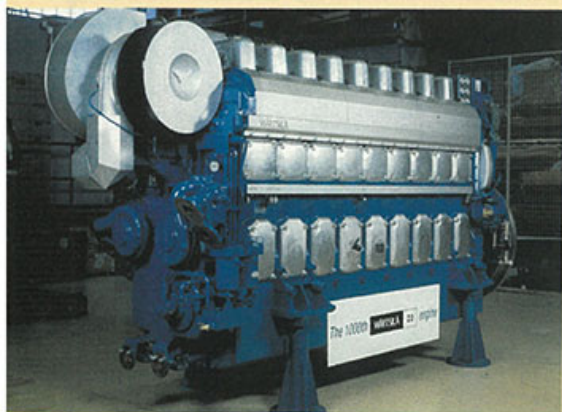
as 50C and are ideal for hatch covers sheltered from the direct impact of seawater or heavy weather. Each is available in two sizes and packaged in rolls. The RAM-WRAP Pipe Repair System, another recent Henry Diplomatic Marine innovation, is also available from Drew Marine. Utilising polyurethane technology and pipe-wrap tape with an epoxy filler, the system easily repairs metal, plastic or composite pipe leaks in minutes. It cures fast in humid, wet shipboard conditions and even allows underwater application. For more information about Henry Diplomatic Marine sealants, readers may contact John Wolf, technical director, Drew Marine Division; phone (973) 263-7713; fax (973) 263-4491; email: jr wolf@ashland.com



LITTON AWARDED \$27 MILLION U.S. NAVY CONTRACT FOR NAVIGATION SYSTEMS

Litton Marine Systems has been awarded a contract worth more than \$27 million from the U.S. Navy Naval Sea Systems Command for the production of AN/WSN-7 Inertial Navigation Systems for U.S. Navy surface ships and submarines. The contract calls for Litton to deliver 33 shipsets of the AN/WSN-7 equipment, with deliveries scheduled for the next 12 to 24 months. The systems are slated for installation on DDG 51 and SSN 774 class newbuilds, and CG47, DDG 51, CVN and SSN 688 class backfits. The AN/WSN-7 is a Ring Laser Gyro Inertial Navigation System that computes ship's precise position, velocity, attitude, heading and rates in digital and analog formats. The equipment provides increased performance and reliability and is a replacement for the current gyro navigation equipment used on American warships. The system has been tested and verified to meet all military specification (Mil-Spec) environmental requirements.

1000TH WARTSILA 20 ENGINE FROM WARTSILA NSD



The 1000th Wartsila 20 engine has now been produced at the Wartsila NSD factory in Vaasa, Finland. The 9-cylinder Wartsila 20 engine will be delivered to the Halter Marine Shipyard in the USA. The output of the engine is 1485 kW (2010 bhp) and it will be installed as a main engine together with

another similar Wartsila 20 engine in a harbour tug owned by the American company Hvide Marine. There are altogether three similar tugs being built for Hvide Marine, each of which will be equipped with two 9-cylinder Wartsila 20 main engines. The heavy-duty medium-speed Wartsila 20 engine was launched in 1992 and since then it has been successfully installed as a main engine in tugs, coastal transport vessels, fishing boats and special vessels. The output represented by the 4, 5, 6, 8 and 9 cylinder units is from 720 to 1620 kW (980 to 2205 bhp) within a speed range of 720-1000 rpm, which also makes the engine suitable as an auxiliary engine for a wide range of installations. Where power-to-weight and power-to-space ratios are concerned, the engine is unmatched in the medium-speed power range. For further information, please contact Marit Holmlund, Public Relations Manager, Marine Wartsila NSD Corporation; Tel: +358-6-327 1628; Fax: +358-6-327 1373

MAJOR SHIPOWNER STRESSES VALUE OF LOSS PREVENTION IN HARD TIMES

The head of the world's largest shipping companies has stressed the importance of loss prevention in today's extremely difficult market conditions for ship owners and operators. Mr. Srivastava, director of the Shipping Corporation of India, was keynote speaker at a recent Nautical Institute loss prevention seminar attended by over 250 delegates, including ship masters as well as shore-based managers and claims staff. He told delegates that though risk assessment could provide a key to loss prevention, it required a comprehensive understanding of the human element in accidents. Mr. Savraj Mehta of the North of England P&I Club said that the high attendance at the seminar confirmed the commitment of the Indian shipping community to maintain their international reputation for high standards and good loss ratios.

OTAL LAUNCHES NEW VESSEL AND REVEALS SUCCESSFUL YEAR ON THE WEST AFRICA TRADES

OTAL Holdings Limited, the London-based West African shipping and logistics specialist, has launched the first of two new container ships. Concurrently, the release of OTAL Holdings' financial results for the year ending 31 December 1998 highlights the company's biggest ever pre-tax profit of \$6.24 million, representing a 184% increase on the previous year's results of \$2.2 million. Release of the group's results coincides with the launching of the company's first new-building from the Far East. The new 21,270 dwt container vessel has been built at Hanjin Heavy Industries' Ulsan Shipyard, South Korea, and has been named "MV Kindia". This follows OTAL's tradition of naming vessels after towns in West Africa. The launching of MV Kindia underlines the group's commitment to investing in the future of West Africa trades. For further information, please contact David Cheslin or Claire Dexter on Tel: +44 171 480 0600; e-mail: info@dunelmpr.co.uk; Website address: dunelmpr.co.uk

NETWORK OF SURVEYORS EXTENDED IN AUSTRALIA

By opening a branch office in Fremantle, Germanischer Lloyd has expanded its representation in Australia and enhanced the range of services. The new office, under the management of Frank Weyl and Surveyor J.S. Grewal, began operations on 15th March to provide clientele in this region with a solid base of competence and experience. Apart from the classificatory handling of the fleet in service, an important part of the work for the local experts is the processing of class-related tasks related to the newbuildings of high speed craft by the shipyard AUSTAL Ships Pty. Ltd. in Henderson, Western Australia. The contact address of the new branch office is: Germanischer Lloyd Western Australia, Suite 2, Third Floor, 26 Queen Street, Fremantle W.A. 6160; Tel: +61 8 93361177; Fax: +61 8 93361178

the
maritime
scene
NEWS

DIARY OF EVENTS

6-8 July 1999, Port of Southampton

SEA WORK 99

Commercial Marine Exhibition and Forum

Tel.: 01329 825355 Fax.: 01329 825330

9 July 1999, Dorchester Hotel, London

The Future of UK Marine Emergency Response

Organised by IBC Global Conferences Limited

Tel.: 0044171 - 453 5492

11-14 July 1999, Bruges

Annual Residential Seminars for Lawyers and Legal Experts

Tel.: 322 5430200 Fax.: 322 8381378

12-13 July 1999, London

Successfully Implementing Joint Purchasing within an Airline Alliance

Organised by IIR Ltd

Tel.: +44171 -915 5055 Fax.: +44171 - 915 5056

29-30 July 1999, Virginia, U.S.A.

The 1999 Ship Production Symposium & Expo

Tel.: +1 207 236 6196 Fax.: +1 207 236 0369

2-6 August 1999, London

The 3rd International Trade & Shipping Law Summer School 1999

Organised by IBC UK Conference Limited

Tel.: +44171 - 453 5492

25-27 August 1999, Hong Kong

TransAsia 99

Organised by GFB IANA IIRX

Tel.: +44171 453 5309, Fax.: +44171 453 5306

8 September 1999, London, England

ISF Manning and Training Conference

Fax.: +44171 417 8877

15-17 September 1999, Copenhagen, Denmark

Seatrade North European Cruise and Ferry Convention

Organised by Events Department, Seatrade

Tel.: +44 1206 545 121 Fax.: +44 106 545 190

22-25 September 1999, St. Petersburg, Russia

NEVA 99 - The international Shipping and Offshore Exhibition

with Russia and the Republica

Organised by Dolphin Exhibitions

Tel.: 44 1449 741 801 Fax.: +44 1449 741 628

26 September - 1 October 1999, Barcelona, Spain

The 1999 Conference of the International Bar Association Section on

Business Law

Organised by the International Bar Association

Tel.: +44171 6291 206 Fax.: +44171 4090 456

1-2 October 1999, Frankfurt, Germany

Seminar - Corporate Finance

Organised with U.I.A

Information: Kurt Weil, Fax.: +49211324439

3-6 October 1999, Nicosia, Cyprus

Maritime Cyprus 1999

Organised by the Cyprus Trade & Tours Ltd

Tel.: +357 2 870000 Fax.: +357 2 473924

16-20 November 1999, Amsterdam

Europort 99

Organised by Organization Europort 99

Tel.: +31 20 549 1212 Fax.: +31 20 646 4469

17-18 November 1999, Antwerp, Belgium

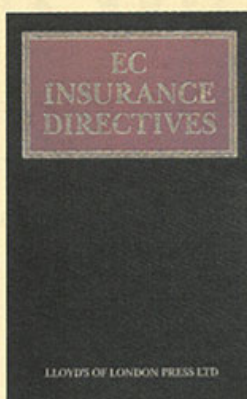
Global Automotive Logistics 99 - Exhibition & Conference

Organised by the IIR Exhibitions (IIRX)

Tel. + 44171 453 5309 Fax.: +44171 453 5306

FAIRPLAY PUBLISHES 1999-2000 WORLD SHIPPING DIRECTORY
Comprehensive Maritime Directory Contains Over 160,000
Entries in 2000+ Pages

The 1999-2000 edition of the World Shipping Directory, just released by Fairplay Publications, is an indispensable reference tool for the international maritime industry with over 160,000 entries in a single 2,000-page volume. With over 500,000 updates since last year's edition, the 1999-2000 World Shipping Directory has increased size by more than 300 pages. It contains information on over 8,400 shipowners and operators; 720 ship managers; 1,480 shipbuilders and repair yards; 370 engine builders; 4,880 marine equipment suppliers; 345 towage, salvage offshore and dredging companies; 270 ship finance companies; 360 marine insurance companies; 40 P&I associations; 1,730 maritime lawyers; 1,070 shipbrokers; 480 maritime organisations; 1,990 consultants and surveyors; 420 maritime schools; 29 classification societies; and 4,320 port authorities and operators. The ship lists include details on some 39,000 vessels with cross-references to 20,000 ex-names, making it easier for users to find information on specific ships. Cover price for the 1999-2000 World Shipping Directory is £195 (US\$ 330). Copies may be ordered with payment from Fairplay Publications Ltd., P.O. Box 96, Coulsdon, Surrey CR5 2TE, UK; Tel: +44 181 645 2800; Fax: +44 181 660 2824; e-mail: sales@fairplay.co.uk



EC INSURANCE DIRECTIVES

LLOYD'S OF LONDON
PRESS LTD.

EC Insurance Directives has been written and edited by Julian Maitland-Walker to provide the reader with the most practical and authoritative information on the subject in an easily updatable format. The reader will have made an investment and in turn the editors are committed to providing the best possible updating service through the regular Service Issues.

TIME-BARRED ACTIONS

SECOND EDITION EDITED BY PROFESSOR F. BERLINGIERI
LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD.

In 1984 the late Kaj Pineus compiled the first edition of this book for the Comité Maritime International. The book is a very useful tool for maritime lawyers and it was, therefore, the wish of the Comité Maritime International that a revised edition should be put at the disposal of the legal maritime community. The result is a very extensive treatment of the subject on a comparative basis. It is based upon co-operation between Francesco Berlingieri and representatives of the National Associations of the Comité Maritime International. Without Francesco Berlingieri's energy in holding his collaborators to their task and his ability to get things done this new edition would never have come about.



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



**ALL ABOVE PUBLICATIONS ARE NOW
AVAILABLE ON CD-ROM!**



GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

**GREEK SHIPPING
DIRECTORY**

**GREEK SHIPOWNERS
REGISTER**

**GLOBAL SHIPPING
INDEX**

**NAFTILOS' NAUTICAL
ALMANAC**

14, SKOUZE STR. - 185 36 PIRAEUS GREECE, TEL: +30 1 4521839/59 - TLX: 213320 DIRE - FAX: 4180340 - CBL: "SHIPDIRECTORIES"

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 υπερσύγχρονο 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

