



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 20 - ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1999 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

Γιάννης Αδ.
Χατζηπατέρας:
ο τελευταίος
των μεγάλων

Γ. Καψής:
θα ακύρωνα
τις αποφάσεις
του υπουργού Ε.Ν.

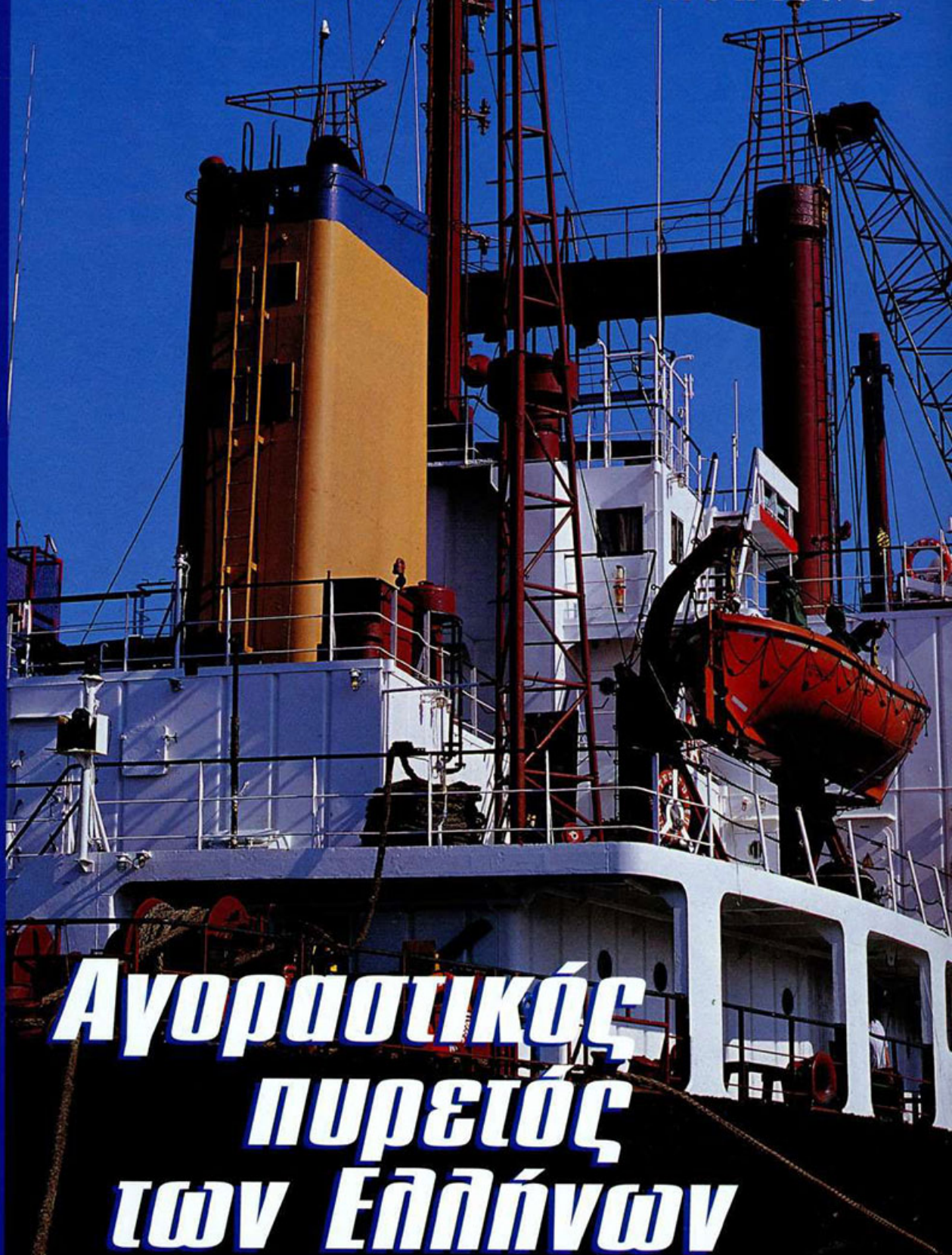
Νέο καθεστώς
στην υπηρεσία
επί ξένων πλοίων

Μια συνεργασία
στην Ακτοπλοΐα
που οδηγεί ποδή

Τάσεις
κερδοσκοπίας
στο ΧΑΑ

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT

**Αγοραστικός
πυρετός
των Ελλήνων**



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



Επ' ευκαιρία της 25ης επετείου
από το άνοιγμα του καταστήματός της
στον Πειραιά η Τράπεζα

The Royal Bank of Scotland plc

Θα ήθελε να ευχαριστήσει,
όλους τους πελάτες, τους φίλους
και το προσωπικό της
για την υποστήριξη, την εμπιστοσύνη
και την αφοσίωσή τους

The Royal Bank of Scotland

Piraeus Branch

61 Akti Miaouli, PO Box 80177, GR-185 10 Piraeus, Greece

Tel: 00 301 459 6500

Fax: 00 301 459 6600

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



6. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

8. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

20. Γιάννης Αδ. Χατζηπατέρας
ΔΥΣΑΝΑΠΛΗΡΩΤΟ ΤΟ ΚΕΝΟ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

22. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ

ΔΡΑΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
Συνέντευξη του βουλευτή
της Ν.Δ., Βασίλη Μαγγίνα

26. ΘΑ ΑΚΥΡΩΝΑ ΟΛΕΣ

ΤΙΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Συνέντευξη του βουλευτή ΠΑΣΟΚ,
Γιάννη Καψή

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

28. ΤΟ ΥΕΝ ΔΕΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ
ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΕ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

30. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:

ΑΝΕΒΑΙΝΕΙ ΤΟ ΘΕΡΜΟΜΕΤΡΟ
Του Τάκη Μακρή

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

34. Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ
ΠΛΕΕΙ ΜΕ ΔΥΟ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ

36. Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ
ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ
ΤΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ
Συνέντευξη του προέδρου της ΝΕΑ

38. ΕΠΑΤΤ-ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ:

ΜΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ
ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΕΙ ΠΟΛΛΑ

40. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

44. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ:

ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ
ΜΕ ΜΕΤΟΧΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

46. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες»
της ναυτιλίας μας

50. Η «ΝΑΥΤΟΜΑΝΑ»

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ
Του Χρήστου Ντούνη

54. Η ΑΝΥΨΟΥΜΕΝΗ ΠΛΩΡΗ

ΤΟΥ F/B «ΠΟΡΤΟ ΛΑΦΙΑ»

56. ΠΡΙΝ 72 ΧΡΟΝΙΑ

Του Ξέν. Αντωνιάδη

58. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

60. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

64. ΥΠΕΡΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

66. AIR NEWS

70. FORUM

72. ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ

74. ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 20
Οκτώβριος 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. Μπίσιος

Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουθακίδης

Ειδικό Συνεργάτες:

Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,

Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Διεύθυνση

Marketing & Διαφήμισης:

Μάρα Μπούγια-Ευσταθιάδη

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, Περιστέρι

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 περιοδικού. 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 έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



Προσανατολισμός: η ναυτιλία μας

Με μια αδιάκοπη ιστορία 158 ετών και μια σχεδόν εξίσου μακροχρόνια παράδοση στις ναυτιλιακές χορηγήσεις, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρηματοδότες ναυτιλιακών εργασιών. Στις υπηρεσίες της συγκαταλέγονται όλα τα παραδοσιακά και σύγχρονα προϊόντα, ειδικά σχεδιασμένα για να καλύπτουν τις συναλλακτικές ανάγκες των σημερινών διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ναυτιλιακές υπηρεσίες προσφέρονται μέσω της Διεύθυνσης Ναυτιλιακών Εργασιών της Τράπεζας, του εξειδικευμένου Ναυτιλιακού Καταστήματός της στον Πειραιά, του Κεντρικού της Καταστήματος Λονδίνου, που δίνει έμφαση στις ναυτιλιακές εργασίες, των θυγατρικών της εταιρειών, όπως η Atlantic Bank of New York, και του άριστα συντονισμένου δικτύου μονάδων διαχείρισης διαθέσιμων που είναι εγκατεστημένες στα κυριότερα διεθνή χρηματοοικονομικά κέντρα.

Με την προσοχή της στραμμένη προς το μέλλον και έχοντας ως πρώτο και κυριότερο μέλημά της την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος έχει θέσει ως στόχο της την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας μέσω της πολυδιάστατης αναπτυξιακής της στρατηγικής. Με την αυτοπεποίθηση που της παρέχει η κορυφαία της θέση στην αγορά, η Τράπεζα είναι πανέτοιμη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του 21^{ου} αιώνα.

Ο Πρύτανης της Ναυτιλίας

του Νίκου Σίμου



τελευταίος των Μοϊκανών της Ελληνικής Ναυτιλίας, ο Γιάννης Χατζηπατέρας, εγκατέλειψε τον μάταιο κόσμο, παίρνοντας μαζί του πάνω από μισό αιώνα ιστορίας του ελληνικού πλοίου. Γιατί ο Γιάννης Χατζηπατέρας, κοντά μία εικοσαετία πρόεδρος του Committee, όπως έχει καθιερωθεί να λέγεται το συλλογικό όργανο των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου, ήταν η ζωντανή ιστορία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, με αγώνες για την

προώθηση των συμφερόντων της και, κυρίως, για την προβολή της ναυτικής Ελλάδος. Του μόνου εθνικού στοιχείου, επί σειράν ετών, που εξασφαλίζει στη χώρα μας διεθνές κύρος και σεβασμό.

Ο Γιάννης Χατζηπατέρας είδε την ελληνική ναυτιλία να συμβάλλει στον εθνικό αγώνα κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, με τεράστιες απώλειες σε πλοία και ανθρώπινο δυναμικό. Και ευτύχησε να τη δει να μεγαλώνει σιγά σιγά και πάλι, να αναπτύσσεται, χάρις στο ακάματο πνεύμα και την επιχειρηματικότητα του Έλληνα εφοπλιστή και, τελικά, να κατακτά πολύ ενωρίς την επίζηλη πρώτη θέση παγκοσμίως. Μία θέση για την οποία πολλοί εφθόνησαν την ελληνική ναυτιλία. Ήταν τότε, όμως, που οι παράγοντές της, όπως ο Γιάννης Χατζηπατέρας, έδωσαν τις δικές τους μάχες, ώστε ο πόλεμος κατά της ελληνικής ναυτιλίας να μην την αγγίξει για να συνεχίσει να πρωτοστατεί παγκοσμίως.

Πρωτοπόρος στη σκέψη και υπέρμαχος του θεσμικού εκσυγχρονισμού της ελληνικής βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών, ο Γιάννης Χατζηπατέρας συνέβαλε αποφασιστικά στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και του εθνικού νηολογίου, ακόμη και σε εποχές όπως η σημερινή, που ο διοικητικός φορέας της ναυτιλίας αντιμετωπίζει τη διεθνή επιβίωσή της εκτός του πνεύματος των ανθρώπων της. Με την ίδια μαχητικότητα έδωσε έμφαση στη ναυτική εκπαίδευση, γιατί πάντα πίστευε ότι η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας είναι θέμα όχι μόνο επιχειρηματικού δαιμονίου, αλλά και ανθρώπινου δυναμικού.

Με τον Γιάννη Χατζηπατέρα έκλεισε, δυστυχώς, το καλύτερο κομμάτι της ιστορίας της ελληνικής ναυτιλίας. Το κομμάτι στο οποίο η παράδοση ήταν προϋπόθεση και όρος για την ανάπτυξη, και ο λόγος ήταν συμβόλαιο. Οι σημερινοί άνθρωποι της ναυτιλίας θα θυμούνται και θα τιμούν, με τη μνήμη, τον ευπατρίδη Χατζηπατέρα ως τον τελευταίο εκπρόσωπο του ελληνικού ναυτικού μεγαλείου και μιας εποχής ελληνικής ναυτιλιακής αίγλης, που, υπό την έννοια που την αναφέρουμε, φαίνεται ότι πέρασε ανεπιστρεπτί.

Πρόσωπα

του μήνα

Γιάννος Κρανιδιώτης

Μεγάλη απώλεια για το υπουργείο Εξωτερικών και ιδιαίτερα για την εξωτερική πολιτική μας ο αδόκητος θάνατος του Γιάννου Κρανιδιώτη. Μεθοδικός και μελετητής των εθνικών εξωτερικών εκκρεμοτήτων, φρόντιζε πάντα να συμπληρώνει τα οργανωτικά κενά, τα οποία πολλές φορές άφηνε η άσκηση της εξωτερικής πολιτικής από την κυβέρνηση. Από την άλλη πλευρά, χωρίς να είναι αδιάλλακτος στις θέσεις που υπεράσπιζε, φρόντιζε να κάνει διπλωματικές υποχωρήσεις, που διευκόλυναν την προώθηση των εθνικών θεμάτων, χωρίς εν τούτοις να διακυβεύονται τα συμφέροντα της χώρας. Ο θάνατός του ενδεχομένως να αποδειχθεί δυσαναπλήρωτο κενό.



Εφοπλισμός

«Πρωταθλητής» και πάλι ο εφοπλισμός στην ευαισθησία.

Ανταποκρίθηκε αμέσως και αυτοβούλως στην κάλυψη των αναγκών των σεισμοπαθών, θέλοντας έτσι να συμβάλει στην ανακούφιση χιλιάδων συμπατριωτών μας που,

από τη μια στιγμή στην άλλη, βρέθηκαν χωρίς στέγη και υπάρχοντα. Οι χρηματικές προσφορές του εφοπλισμού και, γενικότερα, των ανθρώπων της ναυτιλίας αναφέρονται αναλυτικά στη σελίδα 16 του περιοδικού. Όμως, καθημερινά ο κατάλογος των δωρεών μακραίνει με την ανακοίνωση και άλλων ονομάτων όπως: Οικογένεια Λασκαρίδη 350.000.000 δρχ., Βασίλης



Κωνσταντακόπουλος 100.000.000 δρχ., Minoan Lines 100.000.000 δρχ., Γερ. Στρίντζης 5.000.000 δρχ., Κοινοπραξία Ρίου-Αντιρρίου 5.000.000 δρχ., εργαζόμενοι της εταιρείας Costamare 10.000.000 δρχ. κ.λπ.

Λογιόλα ντε Παλάθιο ντελ Βάλε-Λερσούντι



Η Λογιόλα ντε Παλάθιο, η νέα αντιπρόεδρος και υπεύθυνη των σχέσεων της Κομισιόν με την Ευρωβουλή, αρμόδια για θέματα Μεταφορών και Ενέργειας, «εισέπραξε» για το διορισμό της τη θετική γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Από τα θετικά σχόλια που ανέφερε το Κοινοβούλιο είναι η ανεξάρτητη προσωπικότητά της, η ευαισθησία της και η πολύ καλή διάθεσή της να συνεργαστεί με την Ευρωβουλή. Η νέα ισπανίδα επίτροπος διετέλεσε στη χώρα της

Γερουσιαστής, μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής του Λαϊκού Κόμματος και από το 1996 έως το 1999 υπουργός Γεωργίας, Αλιείας και Τροφίμων.

Σπυρίδων Κουνιάκης

Το ελληνικό Χρηματιστήριο έχει με τις αποδόσεις του καταπλήξει τον κόσμο. Όλοι, πράγματι, θέλουμε να πιστεύουμε ότι αντανάκλα τις δυνατότητες και τις προοπτικές της ελληνικής οικονομίας, παρά το γεγονός ότι οι υπερβολές δεν λείπουν. Ο πρόεδρος του ελληνικού Χρηματιστηρίου, κ. Σ Κουνιάκης, πολλές φορές έχει αναφερθεί στη δυναμικότητα του ΧΑΑ, συνιστώντας όμως και προσοχή στους επενδυτές, διότι η Σοφοκλέους δεν είναι καζίνο, αλλά θεσμός της οικονομίας, που παρέχει τη δυνατότητα για επενδύσεις και όχι για ευκαιριακά κέρδη. Γι' αυτό προχωρεί, σε συνεργασία με την κυβέρνηση, στη θωράκιση της Σοφοκλέους, ώστε να εξασφαλισθεί η διαφάνεια των συναλλαγών για την προστασία των επενδυτών.





Vildiridis

ΤΡΕΙΣ ΓΕΝΙΕΣ 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

SITHONIA HOTEL - SANI BEACH - SANI CLUB - PORTO SANI

PALLINI BEACH - GERAKINA BEACH

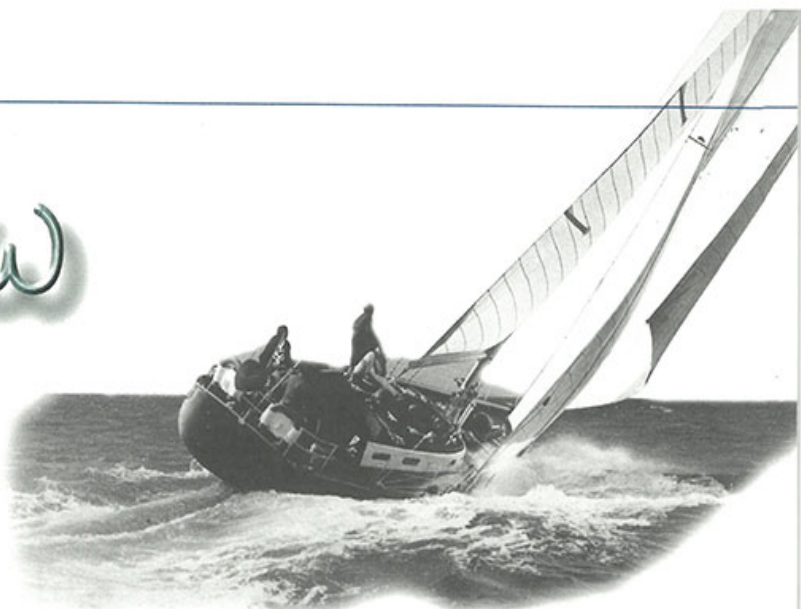
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ: ROBINSON CLUB - KYLLINI BEACH

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

ΤΗΛ.: 02/377 795

ΕΝ ΠΛΩ

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Οι σπουδαστές των Ναυτικών Ακαδημιών

Μέχρι τον Δεκέμβριο οφείλουν να ολοκληρώσουν τη φοίτησή τους στο ΚΕΣΕΝ οι υποψήφιοι πλοίαρχοι και μηχανικοί Α' και Β' Τάξης Ε.Ν., που άρχισαν τις σπουδές τους πριν από τον Σεπτέμβριο του 1998. Και τούτο διότι ο αριθμός τους έχει μειωθεί κατά πολύ και δεν υπάρχει δυνατότητα περιστασιακής λειτουργίας τμημάτων του ΚΕΣΕΝ, με μικρό αριθμό σπουδαστών, όποτε παρουσιάζονται ενδιαφερόμενοι. Δηλαδή άλλη μια πρακτική

επιβεβαίωση της ανεπάρκειας στελεχών για την ελληνική ναυτιλία. Οι υποψήφιοι της κατηγορίας αυτής μπορούν να εγγραφούν στο ΚΕΣΕΝ προκειμένου να ολοκληρώσουν τη φοίτησή τους, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν συμπληρώσει τα δύο τρίτα της συνολικής απαιτούμενης θαλάσσιας υπηρεσίας για την απόκτηση του αντίστοιχου διπλώματος. Σύμφωνα με το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα, το αντίστοιχο δίπλωμα μπορεί να χορηγείται, μέχρι και το τέλος του 2000, υπό την προϋπόθεση ότι εν τω μεταξύ οι σπουδαστές θα έχουν συμπληρώσει την απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία.

Ας σταματήσει κάποτε η ταλαιπωρία (1)

Τελικώς, μόνο με κρατικές παρεμβάσεις, κατόπιν συνεννοήσεως των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών και την άσκηση σχετικών πιέσεων, θα καταστεί δυνατόν να τερματισθεί το απαράδεκτο καθεστώς ταλαιπωρίας, στο οποίο υποβάλλονται τα πλοία και ο εφοπλισμός από τις επιθεωρήσεις των πλοίων στα λιμάνια, στο πλαίσιο του Port State Control. Δεν υπάρχει κανείς ασφαλις που δεν επιθυμεί την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα. Πλην όμως, αυτή η προσπάθεια δεν μπορεί να αποτελέσει δικαιολογία για την

ανάπτυξη μιας άνευ προηγουμένου γραφειοκρατίας και πολυδάπανων καθυστερήσεων στην εκμετάλλευση του πλοίου, όταν μάλιστα ο λεπτομερειακός έλεγχος μπορεί πολλές φορές να υποκρίνεται σκοπιμότητες ή υπερβολήντα ζήλο.

Στις αρχές του καλοκαιριού είχε περατωθεί μία πολύμηνη εκστρατεία, καθ' υπαγόρευση του Memorandum of Understanding των Ποριοίων, η οποία απέβλεπε στο λεπτομερή έλεγχο των υποβαθμισμένων πλοίων. Οι έλεγχοι δε αυτοί είχαν ως στόχο -κατά τη διάρκεια των Port State Control Επιθεωρήσεων- την κατασκευή των bulk carriers, έτσι ώστε να εξακριβωθεί η αξιοπλοΐα πλοίων άνω των 30.000 τόνων gross και ηλικίας μεγαλύτερας των 15 ετών, που χρησιμοποι-

ούνται στην αγορά spot με τη μεταφορά βαρέων φορτίων.

Τι σημαίνει αυτό το νέο είδος επιθεωρήσεων; Ότι το Port State Control επεκτείνεται σε έναν τομέα, αυτόν του ελέγχου της κατασκευής του πλοίου, που συνιστά παραδοσιακή αρμοδιότητα των Νογογνώμωνων! Πέραν δε αυτού, όπως έχει επισημάνει και το Committee, οι νέες παρεμβάσεις είναι αποτέλεσμα αυθαιρέτου ερμηνείας του όρου των Διεθνών Συμβάσεων περί αυθεντικών ενδείξεων που επιτρέπουν την άμεση παρέμβαση των παράκτιων κρατών σε πλοία υπό ξένες σημαίες, δηλαδή σε πλοία με σημαία διαφορετική εκείνης του κράτους του οποίου οι αρχές παρεμβαίνουν για έλεγχο του πλοίου.

Ταλαιπωρίας συνέχεια (2)

Το Committee αναφέρει ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ταλαιπωρίας που αφορά πλοίο το οποίο ανήκει σε ναυτιλιακό γραφείο, μέλος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας. Ταλαιπωρίας που είχε θύματα τη διαχειρίστρια εταιρεία, τον Νογογνώμονα, που στη συγκεκριμένη περίπτωση ήταν ο Lloyd's Register, τις υπηρεσίες νομικών και τεχνικών. Η υπόθεση είχε αίσιο τέλος με την παρέμβαση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Committee. Γι' αυτό άφησαν και μνημονεύσαμε στην αρχή του παρόντος σημειώματος την ανάγκη άμεσων παρεμβάσεων επίσημων κρατικών αρχών, που βλέπουν τις ναυτιλίες τους να αποτελούν τα θύματα ενός νέου γραφειοκρατικού παροξυσμού.

Το σχετικό παράδειγμα αφορά καθοσυντηρημένο,

από την εποχή της ναυπηγήσεώς του, το 1975, bulk carrier, 55.000 τόνων dwt, υπό ελληνική σημαία. Το πλοίο είχε καταπλεύσει στο Southshields της Βόρειας Αγγλίας, προκειμένου να φορτώσει σιτηρά, με προορισμό την Κίνα, όπου, μετά την εκφόρτωση, θα πραγματοποιούσε σε κινεζικό ναυπηγείο προγραμματισμένο special survey, σύμφωνα με τους Κανονισμούς του Νογογνώμονος. Ο τοπικός όμως επιθεωρητής Port State Control στο Southshields, χωρίς καμιά προηγούμενη ενημέρωση, προχώρησε σε επιθεώρηση της κατασκευής, σημείωσε τέσσερις παρατηρήσεις κατασκευαστικού χαρακτήρα και απαγόρευσε τον απόπλου του πλοίου. Οι σημειωθείσες παρατηρήσεις -που κατά τον πλοίαρχο και τον επιθεωρητή του Νογογνώμονος ήταν εργασίες συνήθους συντηρήσεως, που δεν επηρέαζαν την αντοχή και την ασφάλεια του πλοίου- αποκαταστάθηκαν αμέσως υπό την επίβλεψη του Νογογνώμονα, ο οποίος, επιπλέον, προέβη σε

εκτεταμένη επιθεώρηση, με λήψη παχυμετρήσεων, και εξέδωσε πιστοποιητικό διατηρήσεως κλάσεως μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1999.

Παρ' όλα αυτά, η τοπική Αρχή, αγνοώντας τη λεπτομερειακή έκθεση του Νογογνώμονος, αρνήθηκε να επιτρέψει τον απόπλου ή να επιθεωρήσει το πλοίο σε μεγαλύτερη έκταση, απαιτώντας να εκτελέσει το πλοίο special survey στο πλησιέστερο λιμάνι που θα διέθετε τις απαιτούμενες ευκολίες. Τελικά, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αφού μελέτησε τη λεπτομερή αναφορά του Νογογνώμονος για την αξιοπλοΐα του πλοίου, συμφώνησε για την άρση της απαγορεύσεως. Όμως, όπως ήταν φυσικό, απαιτήθηκαν πολλές χρόνος, κόπος και μεγάλες δαπάνες από τη διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου, προκειμένου να μεταπεισθεί η βρετανική τοπική Αρχή να άρει την απαγόρευση και τους περιορισμούς.

Ιταλικές απειλές

Η ανάπτυξη της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας είναι πράγματι εντυπωσιακή. Ασφαλώς δε πρέπει να την αποδώσουμε και στον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ των Ελλήνων επιχειρηματιών, αλλά και στο γεγονός ότι οι εταιρείες των μεγαλύτερων από αυτούς καταρθώνουν να αντλούν υγιή κεφάλαια από την ελληνική κεφαλαιαγορά, απαλλοτριούμενοι, εν τινι μέτρω, από το βάρος ακριβών δανειακών υποχρεώσεων.

Η ανάπτυξη αυτή των Ελλήνων επιχειρηματιών της επιβατηγού ναυτιλίας δεν περιορίζεται μόνο στη ναυπήγηση ή αγορά σκαφών σύγχρονου τεχνολογίας, αλλά και στην προσπάθεια επεκτάσεώς τους εκτός συνόρων, με τη δυνατότητα που τους παρέχει η ιδιότητα της Ελλιάδος ως χώρας-μέλους της Ε.Ε. Πρώτος βεβαίως στόχος, για ευνόητους λόγους, η Ιταλία, χώρας γνώριμος και από την πολυετή σύνδεση της χώρας μας με τα ιταλικά λιμάνια. Όμως η επέκταση αυτή έχει προκαλέσει την οργή των Ιταλών εφοπλιστών, ορισμένοι από τους οποίους έφθασαν στο σημείο να υπο-

νοήσουν, εμμέσως πλην σαφώς, ότι θα ήταν δυνατόν να εκδηλωθούν τρόποι αντιδράσεως, γνωστοί στην Ιταλική... Μαφία. Δεν αναφέρουμε την ακραία αυτή προοπτική για να τρομάξουμε είτε τους Έλληνες επιχειρηματίες είτε αυτούς που θα χρησιμοποιήσουν τα πλοία τους. Πλην όμως πολλοί έχουν δει τα μάτια μας και πολύ περισσότερα τα δικά τους.

Ασφαλώς δεν είναι τυχαίες οι δηλώσεις στο γνωστό ιταλικό περιοδικό «Panorama» του προέδρου των Ιταλών εφοπλιστών. Κατά τον Paolo Clerici, η αντίδραση των Ιταλών εφοπλιστών είναι αργή και καθυστερημένη. Και εννοεί την ανανέωση του ιταλικού επιβατηγού στόλου. Κατά το «Panorama», οι Έλληνες εφοπλιστές θα εξελιχθούν σε εφιάλη της ιταλικής ακτοπλοΐας, από τη στιγμή που φερμπόουτ με ελληνική σημαία θα είναι έτοιμα να προσφέρουν «τις πολυτελείς υπηρεσίες τους» σε χαμηλές τιμές.

Από την άλλη πλευρά, οφείλουμε να αναγνωρίσουμε τη σωστή και έγκαιρη αντίδραση της ελληνικής πλευράς, η οποία αποτυπώνεται και στις επιστημονικές των Ιταλών. Παρατηρούν, συγκεκριμένα, ότι «από τον προ-

σεχή Ιανουάριο, με την απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν θα υπάρχει καμία προστασία στις εθνικές γραμμές μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Εξαιρεση αποτελεί η Ελλιάδα, η οποία, χάρις στην ισχυρή πίεση που άσκησαν τα λόμπι της, κατόρθωσε να επιτύχει παράταση της προστασίας των εθνικών γραμμών της μέχρι το 2004. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι οι Έλληνες εφοπλιστές είναι σε θέση να ανταγωνισθούν τις ακτοπλοϊκές ναυτιλίες άλλων των άλλων ευρωπαϊκών κρατών, χωρίς τα δικά τους επιβατηγά πλοία να αντιμετωπίζουν τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό.

Το αστείο της υποθέσεως είναι ότι με αφορμή το cabotage, μέχρι τώρα υπήρχε η εκτίμηση ότι οι Έλληνες δεν θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των ξένων. Αντιθέτως, τώρα οι Ιταλοί παρατηρούν ότι το κόστος διαχειρίσεως του ιταλικού πλοίου είναι το μισό του ελληνικού, ενώ οι ιταλικές επιχειρήσεις είναι μικρότερες των ανεπτυγμένων ελληνικών και μπορούν, έτσι, να αντιμετωπίσουν το κόστος διαχείρισης σε άλλες κλίμακες.

Συνεχή τα περιστατικά (3)

Το χαρακτηριστικό παράδειγμα που αναφέρουμε δεν συνιστά μεμονωμένο περιστατικό. Σε πολλές άλλες περιπτώσεις έχουν χαρακτηριστεί πλοία «υποβαθμισμένα», χωρίς να έχουν ληφθεί υπ' όψιν οι τρέχουσες εργασίες και υποχρεώσεις του πλοίου, οι ζημιές που έχει τυχόν υποστεί κατά το ταξίδι και τις επισκευάζει ή οι προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης που εκτελούνται ή, ακόμη, αν το πλοίο είναι σε δεξαμενή και επισκευάζεται. Δεδομένου δε ότι οι δαπάνες της επιθεωρήσεως χρεώνονται στο πλοίο, μόνο όταν αυτό κρατείται και, από την άλλη πλευρά, αυξάνεται το γόητρο της Αρχής αναλόγως προς τον αριθμό των κρατούμενων πλοίων, εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς γιατί σε πολλές περιπτώσεις οι επιθεωρητές αναπτύσσουν τέτοιο ζήλο, αναζητώντας αίτια για να κρατηθούν πλοία.

Αρκετές Εξάλλη Αρχές, αλλά και διαχειρίστριες εταιρείες, δημοσιεύουν ότι η παραδοσιακή αρμοδιότητα των Νηογνώμωνων για την παρακολούθηση και έγκριση της σχεδίασης, της ναυπήγησης-συντήρησης της κατασκευής και των μηχανολογικών-ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων των πλοίων έχει ήδη συμπεριληφθεί και στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS, με τροποποίηση που ετέθη σε εφαρμογή την 1η Ιουλίου του 1998. Αυτό καθ' εαυτό το γεγονός

είναι φυσικό να δίνει μεγαλύτερη έμφαση στο κύρος των Νηογνώμωνων, οι εκθέσεις και τα πιστοποιητικά των οποίων θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν από τις επιθεωρούσες Αρχές. Ασφαλώς κανείς δεν αντιτίθεται στη σκοπιμότητα και τη χρησιμότητα του πνεύματος και του γράμματος των πάσης φύσεως Διεθνών Συμβάσεων, οι οποίες παρέχουν το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος, σε λιμάνι του οποίου προσεγγίζει ένα πλοίο, να προβαίνει σε ελέγχους προκειμένου να διαπιστώνει το μέγεθος της αξιοπλοΐας ενός πλοίου. Επιπλέον, κανείς δεν θα είχε αντίρρηση να κρατείται ένα πλοίο που θα έθετε σε κίνδυνο κατά τον πλου του τους επιβαίνοντες, το φορτίο και το περιβάλλον. Από του σημείου όμως αυτού έως του σημείου οι αποφάσεις των τοπικών Αρχών να είναι αποτέλεσμα είτε υπερβάλλοντος ζήλου είτε να βρίσκονται σε αντίθεση με τον Νηογνώμονα του πλοίου και τις Αρχές της σημαίας του πλοίου η διαφορά είναι τεράστια και δημιουργεί εύλογες υποψίες. Και οι τοπικές Αρχές των παράκτιων κρατών οφείλουν να συνειδητοποιήσουν ότι το Port State Control έχει μία άλλη είδους αποστολή, που δεν έχει να κάνει ούτε με την αναγκαστική ταλαιπωρία των ναυτιλιακών εταιρειών ούτε με την επιβάρυνσή τους. Οι επιπτώσεις είναι δυσμενείς και για το λόγο αυτό οι επιθεωρητές δεν πρέπει να βλέπουν προς την αυθαιρεσία. ➡

Ο ιός του 2000

Ο ρόλ η Οδηγία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που υποχρεώνει όλα τα πλοία που προσεγγίζουν ελληνικούς λιμένες από 1ης Δεκεμβρίου του τρέχοντος έτους να είναι προετοιμασμένα για την αντιμετώπιση του προβλήματος του ιού του 2000, γνωστού ως Year 2000 problem Y2K. Σε τι συνίσταται η προετοιμασία αυτή; Πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για εναλλακτικές λύσεις και για σχέδια εκτάκτου ανάγκης. Πριν από τον κατάλληλο ή απόλητο, από ελληνικό λιμάνι, ο υπεύθυνος της εταιρείας ή ο εκπρόσωπός του πρέπει να υποβάλει στην αρμόδια λιμενική Αρχή συμπληρωμένο και υπογεγραμμένο σχετικό ερωτηματολόγιο, όμοιο εκείνου που προβλέπει ο Κώδικας του IMO.

Όμως, ανάλογες είναι και οι ανησυχίες των Ιαπωνών ναυπηγών, που φοβούνται ότι, εξαιτίας του ιού, μπορεί να μη δυνηθούν τα πλοία να συνεχίσουν τον πλου τους ή να προκύψουν περιπτώσεις εσφαλμένης ναυσιπλοΐας, λόγω ανωμαλιών στα ναυτιλιακά όργανα και τα συστήματα προώσεως. Ήδη, τα μέλη της Ενώσεως Ιαπωνών Ναυπηγών έχουν αποστείλει επιστολές στους πλοιοκτήτες που έχουν ναυπηγήσει σκάφη τους σε ιαπωνικά ναυπηγεία, υπενθυμίζοντάς τους τις διαδικασίες για τον έλεγχο των μηχανημάτων και του εξοπλισμού, αλλά και την ανάγκη κατάρτισης σχεδίων εκτάκτου ανάγκης.

Και βέβαια είπε αλήθεια
ο υπουργός Ναυτιλίας
προ μηνός, όταν αναφέρθηκε
στη συμπεριφορά
μελών πληρωμάτων
στην ακτοπλοΐα.

«Είναι δυνατόν να βλέπουν
οι επιβάτες τον πλοίαρχο
με σαγιονάρες και αξύριστο;»
Έλα ντε...

Παρά την εγκύκλιο που θα
αποστείλει ο αρχηγός
του Λιμενικού Σώματος στις
πλοιοκτήτριες εταιρείες για τη
συμπεριφορά των ναυτικών,
είμαι απαισιόδοξος.

Δεν διαβλέπω συμμόρφωση...

Κι αυτό γιατί εδώ ο νόμος
και οι εγκύκλιοι ισχύουν,
δυστυχώς, για μία εβδομάδα.

ΓΕΑΣ και Γούτος!...

Θυμάστε πριν από λίγα χρόνια το
σύνθημα για τον Νίκωνα Αρκουδέα
(τότε αρχηγός της ΕΛΑΣ)

«Συγκέντρωση δεν γίνεται χωρίς
τον Αρκουδέα...».

Ε, κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και με
τον πλοιοκτήτη Γ. Γούτο, που σε
κάθε συνεδρίαση της Γνωμοδοτικής
Επιτροπής Ακτοπλοϊκών
Συγκοινωνιών

«κλέβει» την παράσταση!

Ο κ. Γούτος έχει... ελευθερίας από
τον πρόεδρο της ΓΕΑΣ Αθ.

Τσουροπλή και σε κάθε θέμα
«πετάει» και την άποψή του.

Με τις «ατάκες» του, ο κ. Γούτος
δίνει μία ευχάριστη νότα

στις συνεδριάσεις της ΓΕΑΣ, έτσι
ώστε κάποιοι να ρένε:

«ΓΕΑΣ δεν γίνεται χωρίς
τον Γούτο!...».

Οι μεταθέσεις λιμενικών

Καθές και άγιες οι μεταθέσεις λιμε-
νικών κάθε τρία και τέσσερα χρόνια,
όμως, κάποιες φορές θα πρέπει και η
ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής
Ναυτιλίας να...

βάζει νερό στο κρασί της.

Απ' ό,τι γνωρίζουμε, πριν από λίγες
ημέρες τρεις ανώτεροι αξιωματικοί
του Λ.Σ. (τα στοιχεία τους στη διάθε-
ση κάθε ενδιαφερομένου) μετατέθη-
καν... διότι έπρεπε να μετατεθούν,
όμως προέκυψαν
κοινωνικά προβλήματα.

Δύο παιδιά του ενός εκ των μετατε-
θέντων αξιωματικών είναι φοιτητές
στο εξωτερικό, το τρίτο διαμένει με
τη μητέρα του σε πόλη της
Πελοποννήσου, και ο ίδιος πήρε το
δρόμο της «μοναξιάς» σε άλλο λιμε-
ναρχείο από αυτό όπου υπηρετούσε
τα τελευταία τρία χρόνια. Μία οικο-
γένεια, δηλαδή, χωρισμένη στα τρία.
Λίγη κατανόηση, κύριε υπουργέ...

Τι θα γίνει με τον πρόεδρο της
Ένωσης Ελλήνων

Εφοπλιστών κ. Γιάννη Λύρα
και τις σχέσεις του με τους
δημοσιογράφους;

Όποτε τον αναζητούν δημο-
σιογράφοι, οι γραμματείς του
ισχυρίζονται ότι βρίσκεται
σε σύσκεψη...

Πολλές οι συσκέψεις.

Οι γραμματείς ζητούν και
τηλέφωνα, όμως ποτέ δεν σχη-
ματίζουν στη συνέχεια
τον αριθμό κλήσης.

Δεν πειράζει, κύριε πρόεδρε.

Όταν εσείς, κάποτε, θα έχετε
την ανάγκη των δημοσιογρά-
φων, τότε...

Γραφείο Τύπου και μεράκι...

Πώς να το κάνουμε; Η απασχόληση
στο Γραφείο Τύπου και Δημοσίων
Σχέσεων είναι μεράκι. Δεν είναι
απλώς «δημοσιοϋπαλληλική».

Κάποιοι, επιτέλους, πρέπει να το
καταλάβουν στο συγκεκριμένο
Γραφείο του υπουργείου
Εμπορικής Ναυτιλίας.

Υπάρχουν δεκάδες παραδείγματα
να αναφέρουμε, που αφορούν το
τελευταίο διάστημα, κατά το οποίο
κάποιοι δεν είχαν διάθεση να τηλε-
φωνήσουν σε λιμεναρχεία ή λιμενι-
κούς σταθμούς για περισσότερες
λεπτομέρειες γύρω από
ένα συμβάν.

Με τα... χίλια ζόρια και ύστερα από
οχλήσεις δημοσιογράφων, οι λιμε-
νικοί «έπαιρναν φωτιά».

Με τέτοια λογική...
φωτιά στα μπατζάκια μας!...

Δ. Βουρνάς και Ν.

Παναγόπουλος, λιμενοφύλα-
κες. Πριν από λίγες ημέρες
και οι δύο έπεσαν στη
θάλασσα και διέσωσαν
συνανθρώπους μας
που κινδύνεψαν.

Οι δύο λιμενικοί έλαβαν τα
απαραίτητα συγχαρητήρια,
θα προταθούν και για μετάθ-
ηλο, όμως, μέχρις εκεί...
Μήπως θα έπρεπε να προα-
χθούν κιόλας; Τους αξίζει.



M I F LIMITED



with a young fleet
of 1.5m dwt

NAVIGATING TO THE NEW MILLENNIUM



Tsakos Shipping & Trading S.A

Νέα ενθαρρυντικά στοιχεία για το νηολόγιο

Νέα αύξηση της δύναμης του εμπορικού στόλου σημειώθηκε τον Ιούλιο, όπως προκύπτει από επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Είναι ο δεύτερος μήνας που το ελληνικό νηολόγιο τραβά την... ανηφόρα, μετά τη σημαντική αύξηση και του Ιουνίου κατά 150.000 κόρους.

Σύμφωνα με στοιχεία του YEN, τον Ιούλιο ύψωσαν την ελληνική σημαία έξι πλοία, συνοδικής χωρητικότητας 102.564 κόρων, ενώ την υπέστειλαν τέσσερα πλοία, χωρητικότητας 52.978 κόρων. Η δύναμη του στόλου σημείωσε αύξηση περίπου 70.000 κόρων.

Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός μείωσης της ηλικίας των νεοεισερχόμενων πλοίων. Τα σκάφη που εγγράφησαν στο νηολόγιο τον Ιούλιο είχαν μέσο όρο ηλικίας τα 11 έτη και τα πλοία που διεγράφησαν τα 22 έτη.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης είχε υποστηρίξει σε πρόσφατο συνέδριο ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες άρχισαν πλέον να στρέφονται στην ποιοτική ναυτιλία, κάτι που σημαίνει ποιότητα, ασφάλεια και σεβασμό στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών εμπράκτως έχει αλληλένδετα ως προς την ποιοτική ναυτιλία και αυτό άρχισε να διαφαίνεται το τελευταίο διάστημα από την κίνηση του ελληνικού νηολογίου.

Σε ετοιμότητα

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση «Για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, 1990», δήλωσε πως είναι το αρμόδιο υπουργείο για την καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών από πετρέλαιο ή άλλες επιβλαβείς ουσίες, ενώ οι Λιμενικές Αρχές είναι υπεύθυνες για την κατάρτιση, τροποποίηση, συμπλήρωση και προσαρμογή περιφερειακών σχεδίων έκτακτης ανάγκης για την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης στην περιοχή ευθύνης τους.

Για το λόγο αυτό, και στο πλαίσιο της εκπαίδευσης του προσωπικού, για να επιτευχθεί η βελτίωση του επιπέδου συνεργασίας ανάμεσα στις εμπλεκόμενες υπηρεσίες και φορείς, δόθηκε εντολή από τον αρχηγό Λ.Σ. αντιναύαρχο Θεόδ. Παπακωνσταντίνου στις Λιμενικές Αρχές της χώρας να προγραμματίσουν και να εκτελέσουν ασκήσεις. Οι ασκήσεις αφορούν την καταπολέμηση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών με πετρέλαιο. Έτσι, οι εμπλεκόμενοι φορείς, υπό τις οδηγίες των Λιμενικών Αρχών, θα είναι έτοιμοι για την αντιμετώπιση ανάλογων περιστατικών.



Έρχονται, επιτέλους, τα ελικόπτερα παντός καιρού

Καλύτερο και αποτελεσματικότερο αναμένεται από τα τέλη Οκτωβρίου το έργο έρευνας και διάσωσης από το Λιμενικό Σώμα στα ελληνικά πελάγη.

Το προσεχές δίμηνο θα λειτουργήσει σε νέες βάσεις το Ενιαίο Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης και ταυτόχρονα θα παραληφθούν τα δύο από τα τέσσερα ελικόπτερα παντός καιρού.

Έπειτα από... αγώνες δεκαετιών, προκηρύξεις διαγωνισμών, ακυρώσεις, προσφυγές, συσκέψεις διακομματικών επιτροπών, αποχωρήσεις μελών και καταγγελίες, φθάνει, επιτέλους, η ώρα που το Λιμενικό Σώμα θα εξοπλιστεί με τα ελικόπτερα παντός καιρού. Ήδη, όπως έγινε γνωστό από πηγή του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το χρονοδιάγραμμα παράδοσης των δύο πρώτων ελικωπτέρων ακολουθείται κατά γράμμα και το αργότερο μέχρι τις 10 Νοεμβρίου θα τα έχει παραλάβει η ηγεσία του Λιμενικού. Τα άλλα δύο ελικόπτερα παντός καιρού, με βάση τα αρχικά πλάνα του διαγωνισμού, θα παραληφθούν το Φεβρουάριο του 2000. Το συνολικό κόστος ανέρχεται σε περίπου 20 δις. δραχμές και το 70% καλύπτεται από κονδύλια της Κοινότητας.

Με την παραλαβή αυτού του τύπου των ελικωπτέρων θα ενισχυθεί ο ρόλος της χώρας μας στον τομέα της έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο,

ενώ οι κάτοικοι των νησιών θα αισθάνονται περισσότερο ασφαλείς όταν τα... μποφόρ τραβούν την ανηφόρα. Μέχρι τις 15 Οκτωβρίου θα έχουν τελειώσει οι εργασίες για περαιτέρω αναβάθμιση του θαλάμου επιχειρήσεων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που λειτουργεί από το 1987 και έχει επανδρωθεί με εξειδικευμένο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και της Πολεμικής Αεροπορίας. Θα εγκατασταθούν τεμαχικά για την αυτόματη λήψη κινδύνου, θα τοποθετηθούν ηλεκτρονικοί χάρτες, καθώς και συστήματα τηλεσύνδεσης με τις περισσότερες λιμενικές αρχές της χώρας. Ο θάλαμος επιχειρήσεων του YEN συντονίζει τις ενέργειες σε περιπτώσεις ναυτικών και αεροπορικών ατυχημάτων ελληνικών ή ελληνόκτητων πλοίων που συμβαίνουν εντός και πλησίον των ορίων της περιοχής ευθύνης της χώρας μας. Ακόμη, παρακολουθεί και παρεμβαίνει, συνεργαζόμενος με τα αρμόδια κέντρα έρευνας της αληθινής, σε περιπτώσεις ατυχημάτων ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων που συμβαίνουν εκτός των ορίων περιοχής ευθύνης του.

Τους προσεχείς μήνες, το Λιμενικό Σώμα θα θωρακιστεί ακόμη περισσότερο, αφού υπεγράφη ήδη σύμβαση με γαλλική εταιρεία για την αγορά δύο αεροπλάνων ναυτικής περιπολίας, ενώ εξευρέθησαν πόροι και για την αγορά τρίτου. Επίσης, επρόκειτο να υπογραφεί και συμπληρωματική σύμβαση. Επιπλέον, εντός του μήνα αναμενόταν να δημοσιευθεί προκήρυξη για την προμήθεια 15 πλωτών. Τέλος, ελήφθη απόφαση για την πρόσληψη 650 λιμενοφυλάκων στα μέσα του 2000.



Περισσότερα από 3.400 ποντοπόρα πλοία άνω των 1.000 κόνων ελέγχονταν σήμερα Έλληνες εφοπλιστές, εκ των οποίων μόνο τα 911 φέρουν την ελληνική σημαία. Σύμφωνα με στοιχεία από την τελευταία περιοδική έκδοση του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, περίπου το ένα στα 10 εμπορικά πλοία είναι ελληνόκτητο και ο ένας στους έξι τόνους μεταφερόμενου φορτίου παγκοσμίως μεταφέρεται από ελληνόκτητα πλοία. Ο επιβατηγός στόλος αποτελείται από περίπου 250 σκάφη διάφορων τεχνολογιών και εξυπηρετεί με πυκνά δρομολόγια την κυρίως νησιωτική χώρα. Η ποντοπόρος ναυτιλία δεν εξυπηρετεί εθνικό εμπόριο, αφού τα μεταφερόμενα φορτία είναι ελάχιστα, όμως

η προσφορά της είναι σημαντική στην εθνική οικονομία λόγω συναλλαγμάτων και δημιουργίας τα τελευταία χρόνια πολυαπασχολημένων θέσεων εργασίας στην ξηρά απ' ό,τι στα πλοία. Η ναυτιλία, ως ουσιαστικός πρωτογενής τομέας, δημιουργεί και συντηρεί μεγάλο φάσμα επιχειρήσεων και υπηρεσιών που εξυπηρετούν τις ανάγκες της. Στην ξηρά, πέρα από τις θέσεις απασχόλησης για φορτοεκφορτώσεις και γενικά για την εξυπηρέτηση των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια και έχουν σχέση με το εμπόριο της Ελλάδας, δημιουργεί θέσεις εργασίας σε ναυπηγικά, ταξιδιωτικά, τεχνικά, δικηγορικά, μεσιτικά, ασφαλιστικά γραφεία, τράπεζες, συμβούλους επιχειρήσεων, προμηθευτές κ.ά. Στα ελληνικά πλοία υπολογίζεται ότι υπάρχουν περίπου 25.500 θέσεις εργασίας, στις οποίες απασχολούνται περί τους 44.000 Έλληνες ναυτικούς (στοιχεία του NAT, σύμφωνα με το περιοδικό του NEE), ενώ στα άλλα 2.500 ελληνόκτητα σκάφη απασχολούνται 12.000 Έλληνες ναυτικοί. Οι περισσότεροι από τους ναυτικούς είναι αξιωματικοί και ναυτολογούνται σε ποντοπόρα, ενώ στην ξηρά απασχολούνται σε διάφορα γραφεία 11.000 άτομα. Μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δείχνει ότι κάθε ευρώ στη ναυτιλία δημιουργεί 2,5 ευρώ στη στεριά. Αντίστοιχη μελέτη για την αμερικανική ναυτιλία δείχνει ότι κάθε θέση εργασίας σε πλοίο δημιουργεί τέσσερις επιπρόσθετες θέσεις εργασίας στην ξηρά.

Εισαγωγή στο ΧΑΑ

Μετ' εμποδίων συνεχίζονται οι συζητήσεις για την απόφαση εισαγωγής στο ΧΑΑ ναυτιλιακών εταιρειών που διαχειρίζονται ποντοπόρα πλοία. Σε κάποια τεχνικά ζητήματα υπάρχουν σημαντικές διαφωνίες, κυρίως ως προς τα θέματα διαφάνειας τα οποία συνοδεύουν το εταιρικό καθεστώς αυτών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Θα πρέπει να ξεκαθαρίσει η μετοχική σύνθεση, κάτι που από εφοπλιστικής πλευράς, σύμφωνα με πληροφορίες, δεν συζητείται. Υπενθυμίζεται ότι μεταξύ των όρων που συζητούνται είναι οι «μονοβάπορες» εταιρείες να αποκλείονται (ελάχιστος αριθμός πλοίων τα τέσσερα) και τα ίδια κεφάλαια να είναι τουλάχιστον 4 δισ. δρχ.

Σε έξαρση η νεοπειρατία

Εκατόν οκτώ επιθέσεις πειρατών εναντίον εμπορικών πλοίων πραγματοποιήθηκαν διεθνώς στη διάρκεια του α' εξαμήνου του 1999, σύμφωνα με στοιχεία που κοινοποίησε με σχετική αναφορά του στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών το International Shipping Federation.

Πρόκειται για κρούσματα εγκληματικών πράξεων (νεοπειρατίας) με επίκεντρο τις θαλάσσιες περιοχές Βραζιλίας, Ινδονησίας, Μαλαισίας, Νιγηρίας και των Στενών Μαλαισίας, Σιγκαπούρης και Σομαλίας από ομάδες ενόπλιων κακοποιών που επιβιβάστηκαν ή επιχειρήσαν να επιβιβασθούν σε ακυροβόλημένα ή εν κινήσει πλοία με σκοπό τη ληληλασία εμπορευμάτων, εξαρτημάτων, τροφίμων, ηλεκτρονικών συσκευών, ανταλλακτικών και την κλοπή μεγάλων ή μικρών χρηματικών ποσών. Μεταξύ των πλοίων που έγιναν στόχος πειρατικών επιδρομών περιλαμβάνονται και πλοία με ελληνική ή κυπριακή σημαία, για τις περιπτώσεις των οποίων το ISF αναφέρει, μεταξύ άλλων:

- Το υπό ελληνική σημαία bulk carrier «Μιχάλης Π»,

32.200 τ. γκρος, κατά τη διάρκεια της παραμονής του στην περιοχή Ταρακάν Καλιμντάν, δέχθηκε τον περασμένο Ιανουάριο επίθεση ενόπλιων, που αφαίρεσαν ποσότητα εφοδίων και ανταλλακτικών. Την επόμενη και μεθεπόμενη ημέρα οι δύο ένοπλοι αποπειράθηκαν να διαπεραιωθούν στο πλοίο, αλλά εγκατέλειψαν το εγχείρημά τους, όταν σήμανε γενικός συναγερμός και κινητοποιήθηκε αποτελεσματικό το πλήρωμα.

Δύο μήνες αργότερα, το ίδιο πλοίο, στην ίδια περιοχή, δέχθηκε δύο ακόμη επιθέσεις ληστών, που κατόρθωσαν να αφαιρέσουν εξαρτήματα και εφόδια (κάβους κ.λπ.).

Επίσης, το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «World Kingship», 50.000 τόνων, και το ελληνικό bulk carrier «Παρασκευή», 19.700 τόνων, έγιναν στόχος πειρατικής επιδρομής στη Σομαλία, ενώ άλλα έξι ελληνικής πλοιοκτησίας υπό κυπριακή σημαία πλοία δέχθηκαν επίθεση πειρατών στη Μαλαισία, στο Μαρόκο και τη Σρι Λάνκα.

Η αναζωπύρωση της πειρατείας, όπως διαπιστώνεται από τα στοιχεία και μόνο του α' εξαμήνου του 1999, παίρνει απειλητικές διαστάσεις για την ασφάλεια των πλοίων και το διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό έργο, επαναφέροντας μεσαιωνικές πρακτικές παραμονές της τρίτης χιλιετίας.



Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο

νόμος 2704, με τον οποίο εκυρώθη η διμερής συμφωνία Ελλάδος-Νοτίου Αφρικής, που μεταξύ άλλων προβλέπει:

- Ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων των συμβαλλομένων μερών στα διακινούμενα διεθνώς φορτία υπό καθεστώς ελεύθερου και αθέμιτου ανταγωνισμού.
- Παροχή εθνικής μεταχειρίσεως για την πρόσβαση και παραμονή των πλοίων στους λιμένες.
- Χρησιμοποίηση των λιμενικών εξοπλισμών.

Η ίδια συμφωνία προβλέπει την αμοιβαία αναγνώριση των ναυτιλιακών εγγράφων και των αποδεικτικών ικανότητας των πληρωμάτων, ενώ παράλληλα ρυθμίζει θέματα σχετικά με την είσοδο, διέλευση και παραμονή των ναυτικών εντός της επικράτειας των δύο χωρών, με σκοπό τη ναυτολόγησή τους.



Το ισχύον καθεστώς στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της Ε.Ε.

Η δραστηριότητα φορτηγών πλοίων στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρουσίασε πρόσφατα προβλήματα, μετά την απειλευθένσή τους, βάσει του Κανονισμού ΕΟΚ/3577 του 1992 (άρση καμποτάζ). Πρόκειται κυρίως για προβλήματα επάνδρωσης, τα οποία επισημαίνει η ΕΕΕ σε εγκυκλίό της προς τα μέλη της, ενώ παρέχει στοιχεία για το ισχύον πλέον καθεστώς στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της Κοινότητας.

Τα σημαντικότερα σημεία της εγκυκλίου είναι τα εξής:

- Από 1-1-1999 οι θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν απειλευθερωθεί πλήρως. Κατ'εξοχή, η χώρα μας διατηρεί το προνόμιο της ακτοπλοΐας μέχρι το έτος 2004, ως προς τις τακτικές δρομολογιακές γραμμές μεταξύ λιμένων, που εκτελούνται από επιβατηγά πλοία και από φορτηγά πλοία χωρητικότητας μέχρι 650 τ. γκρος.
- Η απειλευθένση ισχύει μόνο για τα πλοία που είναι νηολογημένα στα κύρια νηολόγια των κρατών-μελών και φέρουν τη σημαία τους. Ισχύει επίσης και για τα πλοία που είναι νηολο-

γημένα σε δεύτερα ή διεθνή νηολόγια των κρατών-μελών.

- Η επάνδρωση των φορτηγών πλοίων που εκτελούν μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής ενός κράτους-μέλους ρυθμίζεται από τη νομοθεσία του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο (flag state rule).

- Αντιθέτως, η επάνδρωση των φορτηγών πλοίων που εκτελούν μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και νησιωτικών λιμένων ή μεταξύ νησιωτικών λιμένων ενός κράτους-μέλους ρυθμίζεται από τη νομοθεσία του κράτους εντός του οποίου εκτελούνται οι μεταφορές (home state rule).

- Δεδομένου ότι το καθεστώς επανδρώσεως αποτελεί τη συνθήκη αιτία αμφισβητήσεων και προβληματισμού κατά την εκτέλεση θαλασσιών μεταφορών μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών ή μεταξύ νησιωτικών λιμένων, κυρίως στα κράτη-μέλη όπου ίσχυε το προνόμιο (Γαλλία, Πορτογαλία, Ισπανία και Ιταλία) συνιστάται όπως προ της αναλήψεως συγκεκριμένων μεταφορών, μέσω των πρακτόρων, η πλοιοκτήτρια εταιρεία να έρχεται σε συνεννόηση με τις κατά τόπους αρχές προκειμένου να εξακριβωθούν οι προϋποθέσεις οι οποίες έχουν τεθεί από τα κράτη υποδοχής σε ό,τι αφορά το καθεστώς επανδρώσεως των κοινοτικών πλοίων που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στις μεταφορές αυτές.

Η ΠΝΟ ελέγχει και διαπιστώνει

Η Διοίκηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας έστειλε κλημάκι της, κατά τη διάρκεια του μηνός Αυγούστου, στην Πάτρα και την Ηγουμενίτσα προκειμένου να ελέγξουν και να διαπιστώσουν την εφαρμογή των συμφωνηθέντων μεταξύ της Ομοσπονδίας και των εκπροσώπων ναυτιλιακών εταιρειών, πλοία των οποίων με σημείες ευκαιρίας δραστηριοποιούνται στη γραμμή Πάτρας-Ιταλίας και Ηγουμενίτσας-Ιταλίας.

Η Διοίκηση της ΠΝΟ προέβη στη διαπίστωση ότι αριθμός από τα πλοία αυτά δεν τηρεί τα συμφωνηθέντα, που αφορούν την επάν-



δρωση των πλοίων με εν ενεργεία Έλληνες ναυτεργάτες, τον αριθμό του πληρώματος κατά ειδικότητα, την ασφάλιση όρων στο NAT, την υπογραφή σύμβασης με την ΠΝΟ και, τέλος, την εφαρμογή της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας των πληρωμάτων μεσογειακών και τουριστικών πλοίων.

Με επιστολές που έστειλε η ΠΝΟ σε ναυτιλιακές εταιρείες για 19 υπό σημαία ευκαιρίας πλοία, τονίζει ότι στις περιπτώσεις που διαπιστωθούν παραλείψεις

ή αποκλίσεις ως προς τα παραπάνω, η Ομοσπονδία θα παρέμβει για την εφαρμογή των συμφωνηθέντων.

Νέο καθεστώς ναυσιπλοΐας διαμορφώνεται στη Δανία, με την πρόσφατη επέκταση των χωρικών υδάτων της στα 12 μίλια (1-5-1999). Μετά την ακριβή οριοθέτηση που έγινε με απόφαση του υπουργείου Εξωτερικών, τα χωρικά ύδατα της Δανίας διακρίνονται σε ύδατα έσωθεν και έξωθεν των «γραμμών βάσεως» πέραν των οποίων προσμετράται το εύρος των 12 μιλίων.

Διευκρινίζεται ότι το υφιστάμενο δικαίωμα διελεύσεως πλοίων με ξένη σημαία στα εσωτερικά ύδατα των Little Belt, Great Belt και Sound, που χρησιμοποιούνται συνήθως για διέλευση, παραμένει αμετάβλητο. Υποχρεωτική πλοήγηση στη διευρυμένη ζώνη των 12 μιλίων θα ισχύσει μετά την 1-1-2001.

Περίπου 450 δευτεροετείς σπουδαστές των Ακαδημιών Ε.Ν. ναυτολογήθηκαν την περίοδο Ιουλίου-Αυγούστου για την εξά-

μνηνη πρακτική άσκηση επί πλοίου, η οποία θα ολοκληρωθεί στις 15 Φεβρουαρίου του 2000. Στους δευτεροετείς αυτούς σπουδαστές θα προστεθούν και όσοι από τους μετεξεταστέους περάσουν με επιτυχία τη δοκιμασία των επαναληπτικών εξετάσεων.



Σειρά μέτρων για το πρόβλημα

ΕΤΟΣ

2000

Το πρόβλημα «έτος 2000» και η αντιμετώπισή του αποτέλεσε, ακόμη μια φορά, αντικείμενο ναυτιλιακής οδηγίας του υπουργείου Ναυτιλίας, την οποία κοινοποίησε η Ένωση Ελλήνων Εφορηιστών στα μέλη της, προκειμένου να αποφευχθούν ανωμαλίες και να αντιμετωπισθούν εγκαίρως προβλήματα στα ηλεκτρονικά και πληροφοριακά συστήματα πλοίων. Όπως αναφέρεται στην οδηγία, το πρόβλημα «έτος 2000» προέκυψε από το γεγονός ότι η καταγραφή της χρονολογίας σε ορισμένα υπολογιστικά συστήματα γίνεται με χρήση δύο ψηφίων (π.χ. 98 αντί 1998), με αποτέλεσμα το έτος 2000 τα συστήματα αυτά να μην μπορέσουν να αναγνωρίσουν αν το «00» αντιστοιχεί στο έτος 1900 ή στο έτος 2000. Επιπροσθέτως, το 2000 είναι δίσεκτο με ιδιομορφία, και δεν αναγνωρίζεται από τους συνηθισμένους αλγόριθμους που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των δίσεκτων ετών. Έτσι, πολλά συστήματα πιθανόν να εμφανίσουν προβλήματα λειτουργίας σε συγκεκριμένες ημερομηνίες ή δεν θα λειτουργούν μετά το έτος 1999. Επιπρόσθετα, είναι ενδεχόμενο να παρουσιασθεί το ίδιο πρόβλημα και στα «ενσωματωμένα» συστήματα επεξεργαστών, τα οποία εκτελούν υπολογιστικές λειτουργίες και χρησιμοποιούνται σε πληθώρα συστημάτων αυτόματου ελέγχου.

Το πρόβλημα «έτος 2000» εκτιμάται ότι θα έχει σοβαρές επιπτώσεις και στον τομέα της ναυτιλίας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι πολλὰ πλοία έχουν εξοπλισθεί με σημαντικό αριθμό υπολογιστικών συστημάτων και συσκευών με «ενσωματωμένα» συστήματα επεξεργαστών που διεκπεραιώνουν ευρύ φάσμα λειτουργιών του πλοίου, προκύπτει ότι το πρόβλημα «έτος 2000» συνδέεται άμεσα με την αξιοπιστία και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Στην ίδια οδηγία αναφέρεται επίσης ότι τα συστήματα που κυρίως θα επηρεασθούν είναι: συστήματα προώθησης και βοηθητικός εξοπλισμός, συστήματα ελέγχου γεννητριών και ηλεκτρικής ισχύος, ελέγχου πορείας και ελιγμών, ελέγχου σταθεροποίησης, καυστήρων, ναυσιπλοΐας, τηλεπικοινωνιών, ελέγχου πυροσβεγών θυρών, πυρόσβεσης κ.λπ. Διακοπή της λειτουργίας τέτοιων συστημάτων θα επηρεάσει την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και της ναυσιπλοΐας γενικότερα, ενώ παράλληλα θα προκαλέσει κινδύνους για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Προκειμένου να αντιμετωπισθούν δυσμενείς καταστάσεις από το πρόβλημα αυτό, η οδηγία του ΥΕΝ ορίζει ότι όσα τα υπό ελληνική και ξένη σημαία πλοία που προσεγγίζουν στους λιμένες της χώρας, οποιασδήποτε κατηγορίας και τύπου, πρέπει να έχουν λάβει σειρά μέτρων, μεταξύ των οποίων και ο σχεδιασμός εναλλακτικών λύσεων εκτάκτου ανάγκης.

Για το ίδιο θέμα, η Shipbuilders' Association of Japan (SAJ) αποστέλλει επιστολές στους πλοιοκτήτες για τους οποίους έχει ναυπηγήσει πλοία, υπενθυμίζοντας τις διαδικασίες για τον έλεγχο των μηχανημάτων και του εξοπλισμού. Η SAJ άνοιξε πρόσφατα web site <http://www.sajh.or.jp> μέσω της οποίας παρέχονται εκτενείς πληροφορίες.



Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) κατήρτισε συμπληρωματικό κατάλογο πλοίων που μετέφεραν λαθρεπιβάτες κατά την περίοδο

1996-1999, μετά από αυτόν που ανακοίνωσε τον περασμένο Φεβρουάριο, προκειμένου να επεξεργασθεί τα στοιχεία η Επιτροπή Διευκολύνσεων του IMO (Facilitation Committee).

Τον κατάλογο αυτό, που περιλαμβάνει και έξι πλοία με ελληνική σημαία, κοινοποίησε η Ένωση Ελλήνων Εφορηιστών στα μέλη της με σχετική εγκύκλιο.

Η ΕΕΕ διευκρινίζει μεταξύ άλλων ότι «συμμετέχει ενεργά στη διεθνή προσπάθεια για βελτίωση των διαδικασιών που ακολουθούνται κατά την άφιξη πλοίου με λαθρομετανάστες σε λιμάνι και εξακολουθεί να βασίζεται στις αναφορές των μελών της για περιπτώσεις λαθρεπιβατών».

Με εγκύκλιό της η ΕΕΕ γνωστοποίησε στα μέλη της ότι δεν υφίστανται από 1-6-1999 στρατιωτικές και οικονομικές κυρώσεις της Ευρωπαϊκής Ενώσεως για τη Λιβηρία μετά από σχετική απόφαση του Συμβουλίου των Υπουργών της Κοινότητας.



Ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ Αθ. Τσουροπλής, ο υπουργός Στ. Σουμάκης, ο λιμενοφύλακας Δ. Βουρνάς και ο αρχηγός Α.Σ. Θ. Παπακωνσταντίνου

Τον λιμενοφύλακα Δημ. Βουρνά τίμησε η ηγεσία του ΥΕΝ και του Λιμενικού Σώματος για την αυταπάρνηση που επέδειξε, θέτοντας σε κίνδυνο τη ζωή του, για να σώσει τον Ιωάννη Πέπη του Αναστασίου, 22 χρόνων, ο οποίος είχε πέσει με το αυτοκίνητό του στη θαλάσσια περιοχή του λιμανιού της Ελεουσίδας. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης τόνισε ότι τέτοιες πράξεις τιμούν το Λιμενικό Σώμα και ότι ο λιμενοφύλακας Δημήτριος Βουρνάς θα προταθεί για βράβευση από την Ακαδημία Αθηνών και για απονομή Μεταλλίου Α' Τάξης από το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού.

Μεταθέσεις

Ο πλοίαρχος Λιμενικού Σώματος (Π) κ. Νίκ. Γιομελάκης του Προξενικού Λιμεναρχείου Λονδίνου, με αρμοδιότητες τον IMO, την επιθεώρηση πλοίων και τον ISM, μετατίθεται στο ΚΕΣΕΝ - Πλοίαρχων-Μηχανικών όπου αναλαμβάνει διοικητής. Στη θέση του μετατίθεται ο πλοίαρχος Α.Σ. (Π) κ. Ανασ. Αμπατζόγλου από τη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων ΥΕΝ. Επίσης, μετετέθη ο υπολιμενάρχης του Προξενικού Λιμεναρχείου, πλωτάρχης Α.Σ. κ. Στ. Μιχαηλίδης, που τοποθετήθηκε στη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ ως τμηματάρχης. Τη θέση του ανέλαβε ο πλωτάρχης Α.Σ. κ. Χρ. Καρβούνης, που μετετέθηκε από λιμενάρχης Καρύστου.



Η ναυτιλία συμπαρίσταται

του Νάσου Πουθακίδα

Κοντά στους σεισμοπαθείς από την πρώτη στιγμή βρέθηκαν άνθρωποι της ναυτιλίας. Οι προσφορές τους αναλυτικότερα είναι:

Δύο ημέρες μετά τα φονικά 5,9 Richter, ο **Βαρδής Βαρδινογιάννης**, έπειτα από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Motoroil, προσέφερε εκατό εκατομμύρια δραχμές στους δήμους που επλήγησαν από το σεισμό. Η δωρεά περιελάμβανε είδη πρώτης ανάγκης.

Ο πρωθυπουργός Κ. Σημίτης δέχθηκε στο Μέγαρο Μαξίμου τον εφοπλιστή **Περικλή Παναγόπουλο** των Superfast, ο οποίος του επέδωσε επιταγή ύψους εκατό εκατομμυρίων δραχμών. Η επιταγή παρεδόθη στην πολιτική ηγεσία του υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας, το οποίο άνοιξε ειδικό λογαριασμό για τους σεισμοπαθείς.

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της **Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών** έθεσαν στη διάθεση της Ενωσέως τους το ποσό των 150.000.000 δραχμών ως συμβολή στην περίθαλψη των σεισμοπληκτών, ενώ με ληφθείσα απόφαση ανοίχθηκε τραπεζικός λογαριασμός στον οποίο καλούνται να συνεισφέρουν οι Έλληνες εφοπλιστές, συνεχίζοντας τη μακρά παράδοση φιλαλληλίας και κοινωνικής ευαισθησίας της ναυτιλιακής κοινότητας.

Το **Ίδρυμα «Νιάρχος»** προσέφερε 500 εκατ. δραχμές για την εκτέλεση έργων τα οποία σχετίζονται είτε με την αντιμετώπιση των συνεπειών του σεισμού είτε με την αντισεισμική θωράκιση της χώρας.

Η οικογένεια **Λάτση** χρηματοδοτεί τη δημιουργία ενός οικισμού 100 προκατασκευασμένων σπιτιών, τα οποία θα στεγάσουν 500 άτομα. Ο οικισμός θα στηθεί κοντά στις πληγείσες περιοχές.

Ο πρόεδρος του **Ευγενιδείου Ίδρυματος** κ. Νικόλαος Βερνίκος Ευγενίδης παρέδωσε στον πρωθυπουργό Κώστα Σημίτη επιταγή ύψους 900 εκατομμυρίων δραχμών. Από το ποσόν αυτό θα διατεθούν 300 εκατομμύρια δραχμές για τις άμεσες ανάγκες των σεισμοπληκτών και το υπόλοιπο του ποσού θα διατεθεί για την επι-

σκευή, την ανακατασκευή και τον εξοπλισμό σχολικών κτιρίων.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του **Ιδρύματος «Ω-ΝΑΣΗ»** προσέφερε 300 εκατομμύρια δραχμές τα οποία θα διατεθούν ως εξής: τα μεν 200 εκατομμύρια θα κατατεθούν σε σχετικό λογαριασμό της τράπεζας Ελλάδος υπέρ των σεισμοπαθών τα δε 100 εκατ. δρχ. θα δοθούν στο Πυροσβεστικό Σώμα για την προμήθεια, μέσω του Ιδρύματος, παντός είδους εξοπλισμού που θα παραγγείλει η διοίκηση του Σώματος.

Ο εφοπλιστής **Γεράσιμος Αγουόδημος** προσέφερε το πλοίο του «Νταλιάννα» για την ανακούφιση των σεισμοπληκτών. Το πλοίο «έδεσε» στην ακτή Τζελέπη και φιλοξενεί αστέγους.

Επίσης, για τη στέγαση των σεισμοπαθών η **Δωδεκανησιακή Ναυτιλιακή Εταιρεία (ΔΑΝΕ)** προσέφερε το πλοίο «Ιαλυσός».

Τι συνέβη στον Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά και γενικά την ευρύτερη περιοχή Πειραιά έπληξε ο φονικός σεισμός της 7ης Σεπτεμβρίου.

Από τα 5,9 Richter σημειώθηκαν ραγμές στον προβλήτα όπου δένουν τα πλοία για Χίο-Μυτιλήνη, ενώ μικροζημιές υπέστησαν τα κτίρια του κεντρικού λιμεναρχείου και του 1ου Λιμενικού Τμήματος Πειραιά. Οι ζημιές βέβαια

ήταν μεγαλύτερες σε διαμερίσματα και καταστήματα του Πειραιά και των γύρω δήμων, ενώ από τον καταστροφικό σεισμό επλήγη και το κεντρικό κτίριο του Πανεπιστημίου Πειραιά. Τεχνικοί της Νομαρχίας, ύστερα από έλεγχο, έκριναν

ότι οι τρεις πρώτοι όροφοι του Πανεπιστημίου είναι ακατάλληλοι.

Στη Νομαρχία υπεβλήθησαν περίπου 3.000 αιτήσεις από σεισμοπαθείς για έλεγχο των οικημάτων τους, ενώ στους δήμους Πειραιά, Κερατσινίου, Περάματος, Δραπετσώνας, Νίκαιας, Κορυδαλλού και Ρέντη οι αιτήσεις ξεπέρασαν τις 6.500.

Όπως ανακοινώθηκε, το 50% των ελεγχθέντων σπιτιών στον Ρέντη έχουν βρεθεί προσωρινά ακατάλληλα, ενώ το 30% των σπιτιών σε όλους τους άλλους δήμους ευθύνης της Νομαρχίας εμφανίζουν ακαταλληλότητα. Υπολογίζεται ότι περίπου 300 σπύτια έχουν κριθεί ακατάλληλα.

Στο Δήμο Πειραιά γύρω στα 100 οικήματα κρίθηκαν κατεδαφιστέα μετά τους ελέγχους των πολιτικών μηχανικών του δήμου. Επίσης, περισσότερα από 230 κτίρια και διαμερίσματα κρίθηκαν προσωρινώς ακατάλληλα.

Ο Δήμος Πειραιά για την ανακούφιση των πληγέντων εξασφάλισε και διένειμε 200 σκηνές, ενώ παράλληλα δημιούργησε καταυλισμούς σε όλα τα δημοτικά διαμερίσματα, όπου φιλοξενούνται εκατοντάδες άτομα.

«Το κοινωνικό πρόβλημα με τη μορφή που εμφανίζεται σήμερα στον Πειραιά είναι ιδιαίτερα οξύ» δήλωσε η νομάρχης Μαίρη Τσανάκη, η οποία απηύθυνε έκκληση σε βιομηχανίες και εταιρείες για προσφορά προϊόντων σε σεισμοπληκτους.

Τα προσφερόμενα είδη συγκεντρώνονται στο ναό του Αγ. Παντελεήμονος στη Δραπετσώνα. Πολλοί σεισμοπληκτοί φιλοξενούνται ήδη σε ξενοδοχεία του κεντρικού Πειραιά, της Νίκαιας και της Σαλαμίνας.



Στην ακτή Τζελέπη «έδεσε» το πλοίο «ΝΤΑΛΙΑΝΑ» το οποίο φιλοξενεί αστέγους

ΑΡΝΗΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

Κατά τη διάρκεια του καταστροφικού σεισμού που έληξε τη γειτονική Τουρκία στις 17 Αυγούστου αναφέρθηκε στον ημερήσιο Τύπο άρνηση της προσφοράς πλοίου-ψυγείου, που απέστειλε η εταιρεία Lavinia, από τις τουρκικές αρχές.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», ζήτησαν να πληροφορηθούν επακριβώς το γεγονός, και δημοσιεύουν την επίσημη απάντηση που έλαβαν από την εταιρεία:

«Προς αποφυγήν παραπληροφόρησης για το ανωτέρω θέμα, τα πραγματικά γεγονότα έχουν ως εξής:

Την Παρασκευή 20-8-99 μας εξητήθη από φίλους Τούρκους εφοπλιστές βοήθεια διά την αντιμετώπιση της τρομακτικής έληξης της κατεψυγμένων χώρων διά την αποθήκευση τροφίμων ή, ακόμη, και μη αναγνωρισμένων πτωμάτων των θυμάτων του καταστροφικού σεισμού.

Είς απάντηση της παράκλησης αυτής ανταποκριθήκαμε άμεσα, θέτοντας στη διάθεση των συναδέλφων μας το πλοίο-ψυγείο "Dimants" που ανήκει και επανδρώνεται από τη θυγατρική μας εταιρεία Riga Transport Fleet της Λετονίας. Το πλοίο μας έφθασε στο αγκυροβόλιο της Κωνσταντινούπολης την Κυριακή 22-8-99 το πρωί και ετέθη στη διάθεση των τουρκικών αρχών. Την Τρίτη 24-8-99 οι τουρκικές αρχές απεφάσισαν να μην κάνουν χρήση του πλοίου μας και κατόπιν τούτου το πλοίο έλαβε εντολή να συνεχίσει τον πλου του.

Πιστεύουμε ότι υπό το πρίσμα των φοβερών προβλημάτων που δημιουργήσε η ανθρώπινη αυτή τραγωδία δεν υπάρχει λόγος για περαιτέρω ανάληψη ή συζήτηση του περιστατικού αυτού και ευχή μας είναι η ταχεία αποκατάσταση της ηρεμίας στη γείτονα χώρα».

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Σημαντική αύξηση παρουσίασαν τα οικονομικά αποτελέσματα της «Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε.» το πρώτο εξάμηνο του 1999 σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα. Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών της εταιρείας τους πρώτους έξι μήνες του έτους διαμορφώθηκε σε 239,5 εκατ. δρχ. έναντι 216,1 εκατ. δρχ. κατά το ίδιο διάστημα του 1998, παρουσιάζοντας αύξηση σε ποσοστό 10,9%. Αντίστοιχα, τα κέρδη προ φόρων ανήλθαν σε 56,6 εκατ. δρχ. έναντι 40,8 εκατ. δρχ., σημειώνοντας αύξηση 38,7%.

Η «Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε.», στην προσπάθεια περαιτέρω ενίσχυσης της θέσης της στις ξένες αγορές, θα λειτουργήσει, με την έναρξη της νέας περιόδου, την τρίτη κατά σειρά βάση της στην Ιταλία και συγκεκριμένα στην περιοχή Παλιέρμο. Επίσης, η εταιρεία προχώρησε στην εξαγορά της γαλλικής εταιρείας «Point d'Amure Sari», η οποία εδρεύει κοντά

στο Saint Tropez και διαθέτει στόλο 21 σκαφών. Εξάλλου, ιδιαίτερα θετικά εμφανίζονται τη φετινή χρονιά τα αποτελέσματα λειτουργίας της μαρίνας στα



Γουβιά της Κέρκυρας, στην οποία συμμετέχει με σημαντικό ποσοστό η «Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε.». Όσον αφορά τη μαρίνα της Καλαμάτας, στην οποία συμμετέχει με πλειοψηφικό ποσοστό η εταιρεία, ολοκληρώθηκε το επενδυτικό πρόγραμμα για τον εκσυγχρονισμό της. Παράλληλα, αύξηση σε ποσοστό 84% παρουσίασε το πρώτο εξάμηνο του έτους ο κύκλος εργασιών του ομίλου, φθάνοντας σε 597,3 εκατ. δρχ., ενώ τα κέρδη προ φόρων μετά την αφαίρεση των δικαιωμάτων μειοψηφίας ανήλθαν σε 24,9 εκατ. δρχ. έναντι 21,2 εκατ. δρχ. το αντίστοιχο διάστημα του 1998.

Τέλος, ο όμιλος παρέλαβε από τις αρχές του έτους 44 νέα σκάφη, ενώ έχει προχωρήσει στην πώληση παλαιότερων σκαφών, στο πλαίσιο της πολιτικής που ακολουθεί για συνεχή ανανέωση του στόλου του. Στο ίδιο πλαίσιο, σημαντικά αυξημένος αναμένεται να είναι ο αριθμός των παραγγελιών για την απόκτηση νέων σκαφών το έτος 2000.

ΝΕΟ ΑΠΟΚΤΗΜΑ

Η «Λεπάντο Εξπρές Ναυτική Εταιρεία» απέκτησε πρόσφατα το κλειστού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ «Απόλλων Ελλάς» Ν.Π. 10631, το οποίο κατασκευάστηκε σε ελληνικό ναυπηγείο το 1990. Το πλοίο, μετά την ανακαίνισή του από την κατασκευαστική εταιρεία «Μαρένκο ΕΠΕ», ξεκίνησε δρομολόγια στη γραμμή του Αργοσαρωνικού (Αίγινα-Μέθανα-Πόρο) ως μέλος της Κοινοπραξίας Ε/Γ-Ο/Γ Πλοίων Σαρωνικού «Ποσειδών».

Το πλοίο διαθέτει πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου με βάση τους νέους κανονισμούς και τις πρόσφατες κοινοτικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, τα υλικά που έχουν χρησιμοποιηθεί είναι όλα άκαυστα, ενώ διαθέτει τέλεια συστήματα πυρασφάλειας και πυρανίχνευσης.



ΚΥΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Μήκος	92 μ.
Πλάτος	14,50 μ.
Χωρητικότητα:	
Ολική:	1820,68 κόροι
Καθαρή:	1276,48 κόροι
Μεταφορική ικανότητα:	
Θερμή περίοδος:	1.500 επιβάτες
Χειμερινή περίοδος:	800 επιβάτες
Ι.Χ. αυτοκίνητα:	130
Κύριες μηχανές	2X3.840 BHP=7.680 BHP
	MAN B & W ALPHA
Ηλεκτρογεννήτριες	3X500 BHP GYASCOR
Υπηρεσιακή ταχύτητα:	18,5 κόμβοι

ΜΝΗΜΕΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΤΗΣ ΧΙΟΥ

Τον Αύγουστο, έγιναν
στη Χίο τα αποκαλυπτή-
ρια του μνημείου για
τους 321 ναυτικούς
οι οποίοι χάθηκαν στη
διάρκεια του Β'

Παγκοσμίου Πολέμου.

Το μνημείο, που φιλο-
ξενοείται στο προσάθιο
του Ναυτικού Μουσείου
του νησιού, φιλοτέχνη-
σε ο καλλιτέχνης

Αλέξανδρος Κύκκινος,
με πρωτοβουλία της
Ένωσης Βρονταδουσίων
Αιτικής και με εφοπι-
στικές χορηγίες.

Στην ειδική εκδήλωση,
ο δρ Μαιθιάς Δ. Λωξ
μίλησε για «τη συμβολή
της ελληνικής ναυτιλίας
και του Έλληνα ναυτικού
στις πολεμικές μεταφο-
ρές των συμμάχων
κατά την περίοδο
1939-1945».

Η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ

Μετά τη Σόφια, η Εθνική Τράπεζα εγκαινίασε δύο νέα καταστήματα στη Βουλγαρία. Το πρώτο έχει έδρα τη Φιλιππούπολη (Πλόβντιβ), ενώ το δεύτερο λειτουργεί στην πόλη Μπουργκός. Επιδίωξη των νέων καταστημάτων είναι η εξυπηρέτηση, όχι μόνον των πελατών, αλλά και των επιχειρήσεων, βουλγαρικών και αλλοδαπών, που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη περιοχή.

Τα στοιχεία επικοινωνίας των νέων μονάδων έχουν ως εξής:

1. NATIONAL BANK OF GREECE S.A.
SOFIA BRANCH - PLOVDIV OFFICE
7, ANTHIM I STREET
4000 PLOVDIV
BULGARIA

Τηλεφωνικό κέντρο: 0035932/635099
Telefax: 0035932/635098

2. NATIONAL BANK OF GREECE S.A.
SOFIA BRANCH - BOURGAS OFFICE
2, VASSIL APRILOV STREET
4000 BOURGAS
BULGARIA

Τηλεφωνικό κέντρο: 0035956/641710 & 1
Telefax: 0035956/841711

ΑΛΛΑΓΗ ΣΤΕΛΕΧΩΝ

Ο κ. Nick Shepherd, ο οποίος διετέλεσε επί μία πενταετία διευθυντής της εταιρείας Ince Consultants, κατέλαβε την ίδια θέση στην έδρα της εταιρείας στο Λονδίνο.

Η εταιρεία καλωσορίζει, στα γραφεία του Πειραιά, δύο νέα στελέχη, τον Oliver Weiss και τον Paul Billowes.

ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ ΜΗ ΛΕΡΩΝΕΤΕ ΤΗ ΦΥΣΗ

Με θέμα «Παρακαλούμε μη λερώνετε τα χρώματα της Φύσης», τα παιδιά-μέλη της Παιδικής HELMEPA της Ομάδας 564(B) του 22ου Δημοτικού Σχολείου Βόλου ζωγράφισαν τη σκηνή του Κόσμου μας, του Κόσμου όπως αυτό τον φαντάζονται, όπου η ρύπανση, τα απόβλητα και τα σκουπίδια διώχνουν τους ζωντανούς οργανισμούς της Φύσης από το σπίτι τους.

Το παρατιθέμενο πρωτότυπο και εκφραστικό έργο επιλέχθηκε ανάμεσα σε 100 άλλα απ' όλη την Ελλάδα.

Ευχάριστη, αυτή η πλευρά του Κόσμου, όπως τη βλέπουν τα παιδικά μάτια, να θυμίζει σε όλους μας την ευθύνη μας να τους αφήσουμε καθαρότερο και ευτυχέστερο περιβάλλον.

ΤΑ 70 ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΑΤΕ

Με αφορμή τα 70 χρόνια ζωής της Αγροτικής Τράπεζας, περίοδος στην οποία συμπεκνώνονται οι επιλογές του ελληνικού κράτους στην άσκηση της αγροτικής, οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής του, διοργανώθηκε έκθεση στο πλαίσιο της 64ης ΔΕΘ.

Με την ευκαιρία της 70χρονης δημιουργικής πορείας της, η ΑΤΕ, πρωτοπόρος στην προσπάθεια για την ανάπτυξη της ελληνικής υπαίθρου, προέβαλε την ιστορική διαδρομή της με φωτογραφικό υλικό και άλλα τεκμήρια από το ιστορικό αρχείο της. Συγκεκριμένα, η έκθεση περιελάμβανε:

* Το Αγροτικό Ζήτημα μέχρι την ίδρυση της ΑΤΕ, το 1929.

* Την περίοδο θεσμοθέτησης των πρώτων χρόνων λειτουργίας της και της συμβολής της στην αποκατάσταση των προσφύγων (1929-1939).

* Τη δραστηριοποίησή της στη διάρκεια του Πολέμου, της Κατοχής και της Αντίστασης (1940-1949).

* Το ρόλο της την περίοδο της ανασυγκρότησης της μεταπολεμικής Ελλάδας (1950-1965).

Τα εγκαίνια έγιναν από τον υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας κ. Ν. Χριστοδουλάκη.



ΤΡΙΗΜΕΡΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΓΝΩΡΙΜΙΑΣ

Το Γραφείο Διασύνδεσης του Πανεπιστημίου Πειραιά διοργανώνει ένα τριήμερο γνωριμίας των αποφοίτων του με 50 από τις μεγαλύτερες ελληνικές και πολυεθνικές επιχειρήσεις. Σημαντική αναμένεται να είναι και η συμμετοχή των ελληνικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Η διοργάνωση θα λάβει χώρα στις 12, 13 και 14 Οκτωβρίου στο χώρο του Πανεπιστημίου και κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης οι απόφοιτοι θα έχουν τη δυνατότητα να παρακολουθήσουν την παρουσίαση του προφίλ των επιχειρήσεων από τους εκπαιδευτικούς τους, καθώς και να συζητήσουν σε συνεντεύξεις, με πιθανότητα πρόσληψης.

1^ο ΒΡΑΒΕΙΟ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΑΦΙΣΑΣ 1998-1999 ΠΑΙΔΙΚΗΣ HELMEPA



1st PRIZE OF THE HELMEPA JUNIOR PANHELLENIC POSTER COMPETITION 1998-1999

22^ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΒΟΛΟΥ

ΟΜΑΔΑ 564(B)
ΠΑΙΔΙΚΗ HELMEPA
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ:
ΠΑΡΗΣ ΚΩΣΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

22nd VOLOS ELEMENTARY SCHOOL

HELMEPA JUNIOR
GROUP 564(B)
SUPERVISING TEACHER:
PARES KOSTAKOPOULOS

ΟΜΑΔΑ:
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΣΣΟΥ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΠΑΡΑΜΟΡΟΤΟΥ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΡΑΜΟΡΟΤΟΥ
ΜΑΡΙΟ ΒΕΡΝΙΚΟΤΣΙ
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ
ΜΑΡΙΟΣ ΤΡΑΚΟΛΑΣ
ΣΤΑΘΗΣ Γ. ΚΩΣΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΛΕΝΑ ΤΟΓΑΤΟΥ
ΜΑΡΙΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ
ΣΤΑΘΗΣ Π. ΚΩΣΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ



Ο ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΚΟΝΟΥ

Στις αρχές Αυγούστου πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια του νέου λιμένα της Μυκόνου στην περιοχή Τούρλου από τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ κ. Κώστα Λαλιώτη. Το έργο κατασκευής έχει αναλάβει η κοινοπραξία των εταιρειών BIOTEP-Κόμβος, ενώ οι προσκρουστήρες, 5ης γενιάς, είναι του σουηδικού ομίλου Svedala Trellex, που αντιπροσωπεύεται στην Ελλάδα από την εταιρεία Seamark Marine Inc. Μέχρι σήμερα έχει ολοκληρωθεί το πρώτο στάδιο του λιμένα, που αφορά τη βασική υποδομή του. Το πρώτο πλοίο που έδεσε στο νέο λιμένα Τούρλου ήταν το Superfast Ferry II της ναυτιλιακής εταιρείας Στρίντζης. Στα εγκαίνια παρευρέθησαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σουμάκης, ο δήμαρχος της Μυκόνου κ. Βερώνης, ανώτατα στελέχη των υπουργείων ΠΕΧΩΔΕ και Εμπορικής Ναυτιλίας, εφοπλιστές, τοπικοί παράγοντες, γνωστοί Αθηναίοι και πολίτες της Μυκόνου.

ΝΕΟ ΠΥΜΟΥΛΚΟ

Κατέπλευσε, από Αγγλία, στο λιμάνι του Πειραιά το ρυμουλκό-ναυαγοσωστικό πλοίο «Καραπιέρης 16». Το πλοίο, κατασκευής 1985, είναι το νεότερο ρυμουλκό-ναυαγοσωστικό όχι μόνον του Πειραιά αλλά και της Ελλάδας. Το «Καραπιέρης 16» είναι ισχυρό, δυνατό, μοντέρνο, με πολλούς αυτοματισμούς Pitch Propeller Cort Nozzle, εξοπλισμένο με σύγχρονα ηλεκτρονικά και σωστικά μέσα. Και αυτή η μονάδα θα ενταχθεί στο στόλο ρυμουλκών-ναυαγοσωστικών πλοίων του Σταύρου Καραπιέρη για τη συνεχή εξυπηρέτηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, καθώς και της ξένης.

sis response management

n development,

intenance & management

lls & crisis simulation drills

ining

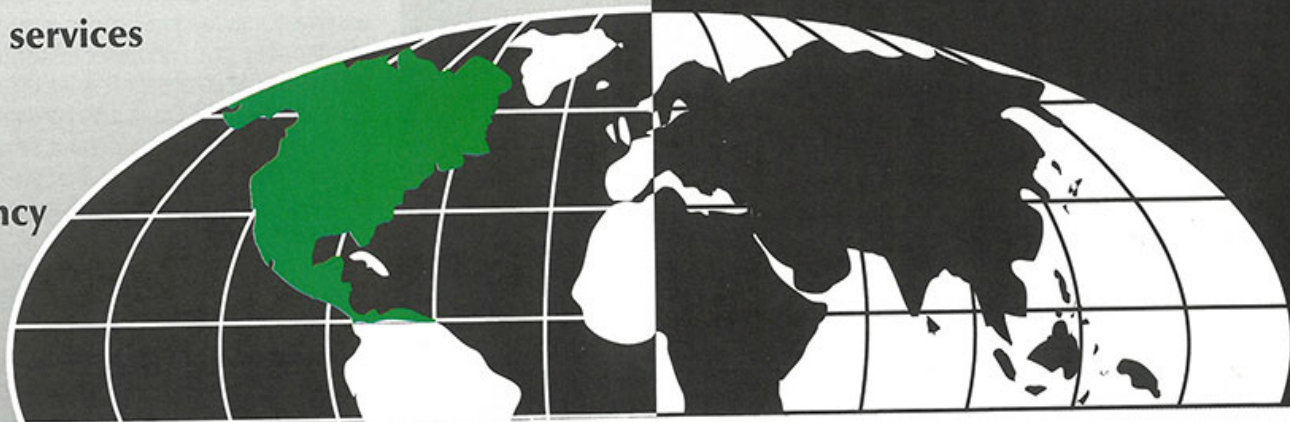
chnical services

rine

nsultancy



MARISPOND INC.



HEADQUARTERS: MARISPOND INC.

7, 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



Δυσανα

Τ

ο κενό που άφησε ο Γιάννης Αδαμαντίου Χατζηπατέρας είναι δυσαναπλήρωτο. Η παρουσία του στα ναυτιλιακά πράγματα της χώρας ήταν πολλές φορές καταλυτική και συνέβαλλε απο-

φασιστικά στην προώθηση των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Άνθρωπος με ιδιαίτερες πνευματικές ευαισθησίες, ο Γιάννης Χατζηπατέρας τίμησε με τη φιλία και τη συνεργασία του τα «Ναυτικά Χρονικά», τα οποία σε τακτικά διαστήματα δημοσίευαν βαρυσήμαντα άρθρα και συνεντεύξεις του, που έθιγαν, πάντα, στον πυρήνα τους τα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο μεταστάς, ο οποίος κηδεύθηκε στο Λονδίνο, έφησε την τελευταία του πνοή σε ηλικία 73 ετών, το βράδυ της 16ης Σεπτεμβρίου, στο θεραπευτήριο Υγεία.

Ο Γιάννης Χατζηπατέρας βρισκόταν στην Αθήνα, εν όψει της συνάντησης του προεδρείου του Committee με την Ένωση Ελλήνων Εφοηλιστών, η οποία ήταν προγραμματισμένη για τις 21 Σεπτεμβρίου. Παρόληθλη, είχε συνάντηση με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρο Σουμάκη, για θέματα που αφορούν τον εφοηλιστικό κόσμο.

Ο επί 18 συνεχή έτη πρόεδρος του Greek Shipping Co-operation Committee, μετά την άφιξή του στην Ελπίδα, δεν είχε παραλείψει να επισκεφθεί τη γενέτειρά του, τις Οινούσσες της Χίου, όπου γεννήθηκε στις 11-9-1926. Ο Γιάννης Χατζηπατέρας ήταν παντρεμένος με την Μάρω Κ. Πατέρα με την οποία απέκτησε τέσσερις κόρες. Σπούδασε στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών και έκανε μεταπτυχιακές σπουδές στις Εμπορικές Επιστήμες στο Πανεπιστήμιο Neuchatel της Γενεύης, στο Λονδίνο και στο Φράιμπουργκ. Στη ναυτιλία εισήχθη το 1950 μέσω της οικογενειακής ναυτιλιακής επιχείρησης στο Λονδίνο. Μόνιμα εγκατεστημένος στο Λονδίνο, διύθυνε τη ναυτιλιακή εταιρεία Hadjipateras Maritime LTD και την Pateras Shipbrokers.

Από το 1958 και μετέπειτα ήταν εκπρόσωπος της Ένωσης Ελλήνων Εφοηλιστών στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO). Το 1961 εκλέγεται σύμβουλος στην ελληνική κρατική αντιπροσωπεία για την Αναθεώρηση της Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα. Το 1958 διετέλεσε εκπρόσωπος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοηλιστών και το 1978 εξελέγη αντιπρόεδρος της. Το 1981 εκλέγεται πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Ένωση Ελλήνων Εφοηλιστών του Λονδίνου).

Ο Γιάννης Χατζηπατέρας ήταν ιδρυτής (1948) και συνεκδότης του περιοδικού για τον απόδημο ελληνισμό «Κρίκος», για το οποίο του απενεμήθη έπαι-

πλήρωτο το κενό

νος από την Ακαδημία Αθηνών το 1960. Υπήρξε, επίσης, συνιδρυτής της Ελληνικής Εταιρείας Λονδίνου, της οποίας ήταν πρόεδρος από το 1976.

Αρθρογραφία και μελέτες του έχουν δημοσιευθεί στον ναυτιλιακό Τύπο, αλλιά και σε βιβλία.

Οι τιμητικές διακρίσεις του εκτιμώντας ήταν πολλές: Χρυσός Σταυρός Φοίνικας 1962, Χρυσό Ένσημο Βασιλικού Εθνικού Ιδρύματος 1964, Χρυσό Μετάλλιο Γεωργίου 1969, Χρυσό Μετάλλιο Εμπορικού Ναυτικού 1971, Άρχων Ακτουάριος Οικουμενικού Πατριαρχείου 1970, Χρυσός Σταυρός Οικουμενικού Πατριαρχείου 1971, Χρυσός Σταυρός Πατριαρχείου Αλεξανδρείας 1973, Δίπλωμα Ταξίαρχου του Φοίνικα 1995, Honorary Officer of the Most Excellent Order of the British Empire 1997.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν την τιμή να φιλοξενήσουν πριν από μερικούς μήνες μία πολύ ενδιαφέρουσα συνέντευξη του Γιάννη Χατζηπατέρου, αποσπάσματα της οποίας υπενθυμίζουμε στους αναγνώστες:

«Είναι ανεξήγητο και θλιβερό, ότι η συνεργασία του εφοπλισμού με το υπουργείο μας γνωρίζει τώρα τέτοια... α-συνεργασία!

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ο πρόεδρος της, το προεδρείο της και τα εξάμετρα στελέχη της, είναι πάντα πανέτοιμα να προσφέρουν την εμπειρία και την πραγματογνωμοσύνη τους στα θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία μας. Όπως και το Committee του Λονδίνου, με τους επίσης εμπειρους εφοπλιστές που συνθέτουν το Συμβούλιό του.

Και όμως, οι προσφορές, οι εισηγήσεις της Ενώσεως, ακόμη και στο ύψιστο θέμα της ναυτικής δουλειάς, στο εκπαιδευτικό, αγνοήθηκαν. Το υπουργείο προχώρησε από μόνο του να περάσει ένα νομοσχέδιο που θα επηρεάσει αποφασιστικά τη δημιουργία, τη «ναυπήγηση» του έμψυχου υλικού, των αξιωματικών που θα κυβερνήσουν τα καράβια της προηγμένης τεχνολογίας, τα οποία είναι τώρα, και έρχονται

συνεχώς, στα χέρια των Ελλήνων εφοπλιστών.

Κρίμα που δεν ακολουθήθηκαν οι σωστές κατευθύνσεις για την αναβάθμιση των προγραμμάτων και του διδακτικού προσωπικού που είχε προτείνει ο εφοπλισμός.»

κυβέρνηση. Τούτο φαίνεται δυστυχώς και από την επιστολή του πρωθυπουργού προς τον κ. Σουμάκη για το έργο του, όπου δεν αναφέρεται η ποσότητα Ναυτιλίας.»

«Θα υπάρξουν «τραυματισμοί» λόγω της κρίσεως. Αλλιά τελικά όλοι θα επιβιώσουμε, αν είχαμε την τύχη να έχουμε χρηματοδοτηθεί από παραδοσιακές στη ναυτιλία τράπεζες και αν κι εμείς και οι τραπεζίτες μας σταθούμε σταθεροί και ψύχραιμοι στην αντιμετώπιση των δυσκολιών που ασφαλίως θα προκύψουν από τη σημερινή κρίση, η οποία φαίνεται να έχει έκταση, αλλιά επιβίω και πιστεύω ότι διάρκεια.»

«Ο Έλληνας ναυτικός σε καμιά περίπτωση δεν θα διαγραφεί. Η ελληνική Ναυτιλία είναι ο Έλληνας ναυτικός. Υπό ελληνική σημαία πλοία ή ελληνόκτητα, εφόσον υπάρχουν, και θα υπάρχουν, θα τα κυβερνούν Έλληνες ναυτικοί. Δεν γίνεται διαφορετικά. Διά τούτο και καιόμεθα για τη «ναυπήγηση» Ελλήνων αξιωματικών στις δημόσιες σχολές μας και στην ιδιωτική εκπαίδευση, που πρέπει ταχύτατα να δραστηριοποιηθεί. Οι ιδιωτικές σχολές και τα φροντιστήρια έφεραν τους καπετάνιους και μηχανικούς που κυβερνήσαν και κυβερνούν τη μεγάλη Ναυτιλία μας.»

«Η ελληνική Ναυτιλία εξακολουθεί να προσαρμόζεται στις συνθήκες που απαιτούν οι σημερινές ανάγκες των θαλασσιών μεταφορών. Έχουμε κτίσει πρωτοποριακά καράβια σε όλες τις κατηγορίες. Η ελληνική Ναυτιλία είναι σήμερα πρωτοπόρος και όχι ουραγός. Είμεθα εδώ να εξυπηρετούμε τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Έμπειροι και οπλισμένοι με παιδεία και γνώση, οι σημερινοί Έλληνες εφοπλιστές και ναυτικοί θα κρατήσουν τη Ναυτιλία μας μπροστά. Φθάνει να υπάρξει η συνεργασία των τριών παραγόντων που τη δημιουργήσαν, του εφοπλισμού, της ναυτεργασίας και του κρατικού παράγοντα.»

Τα «Ναυτικά Χρονικά», αισθανόμενα ειλικρινή θλίψη για το θάνατο του Γιάννη Χατζηπατέρου, εκφράζουν τα βαθύτατα συλλυπητήριά τους στους οικείους του μετοστάντος.



Ο Γιάννης Αδ. Χατζηπατέρας απονέμει την ασημένια πλακέτα του Committee στον πρόεδρο της Baltic Exchange



Ο Γιάννης Αδ. Χατζηπατέρας με τον πρόεδρο της ΕΕΕ Γιάννη Λύρα στην απονομή της ασημένιας πλακέτας του Committee

«Και βέβαια έχει και θα έχει μέλλον η ελληνική Ναυτιλία, όπως απέδειξε το παρελθόν και η ιστορία της. Εκείνο που κινδυνεύει είναι το εθνικό νηολόγιο. Η ελληνική σημαία. Και αυτό είναι μία μεγάλη τραγωδία, που έχει αρχίσει να εκτυλίσσεται, αλλιά που όμως δεν συγκινεί -ως φαίνεται- την

ΒΑΣΙΛΗΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ

Ελευθερία δράσης στο πηλοίο

Ο ρόλος του ΥΕΝ στρατηγικός και όχι «αστυνομικός»

του Χάρη Παυλίδη
Φωτογραφίες: Δ. Πουριάσης

Πριν από μερικούς μήνες, το όνομα του βουλευτή της Ν.Δ., Βασίλη Μαγγίνα, είχε περίοπτη θέση στις σελίδες του ημερήσιου Τύπου. Ήταν ένας από τους συντελεστές του επιτυχούς ταξιδιού του προέδρου του κόμματος στις ΗΠΑ και ο άνθρωπος που είχε προετοιμάσει με λεπτομέρεια τις επίσημες συναντήσεις του Κ. Καραμανλή.



Ιδιόκός σε θέματα εξωτερικής πολιτικής, αλλιά και γνώστης της ναυτιλίας, ο κ. Β. Μαγγίνας μιλάει στα «Ναυτικά Χρονικά», επισημαίνοντας μια σειρά από κρίσιμα ζητήματα τα οποία καλείται να αντιμετωπίσει η ελληνική ναυτιλία τα επόμενα χρόνια. Ένθετος υποστηρικτής της ιδέας για ίδρυση Πανεπιστημίου Ναυτικών και Ναυτιλιακών Σπουδών, τονίζει ότι η παραμονή στην κορυφή εξαρτάται από την ποιότητα, την οργάνωση και το σχεδιασμό της ναυτικής εκπαίδευσης.

Δείχνει να εμπιστεύεται τις δυνάμεις του εφοπλισμού και των εργαζομένων, αλλιά εντοπίζει λάθη στο κυβερνητικό έργο, που έχουν οδηγήσει τη ναυτιλία σε στασιμότητα. Αναγνωρίζοντας τον κορυφαίο ρόλο που διαδραματίζει ο κλάδος στην εθνική οικονομία, αναφέρεται στις προθέσεις του κόμματός του, αλλιά αποφεύγει τις υποσχέσεις. Σαφής είναι όταν αναφέρεται στο ρόλο του ΥΕΝ, ο οποίος πρέπει να είναι -όπως λέει- «στρατηγικός και όχι γραφειοκρατικός» και -όπως συμπληρώνει- «αστυνομικός».

Εξαρτά ευθέως την ενίσχυση της δύναμης και της παρουσίας της ελληνικής ναυτιλίας από τους χειρισμούς που θα στοχεύουν στην αναβάθμιση του κύρους της Ελλάδας διεθνώς.

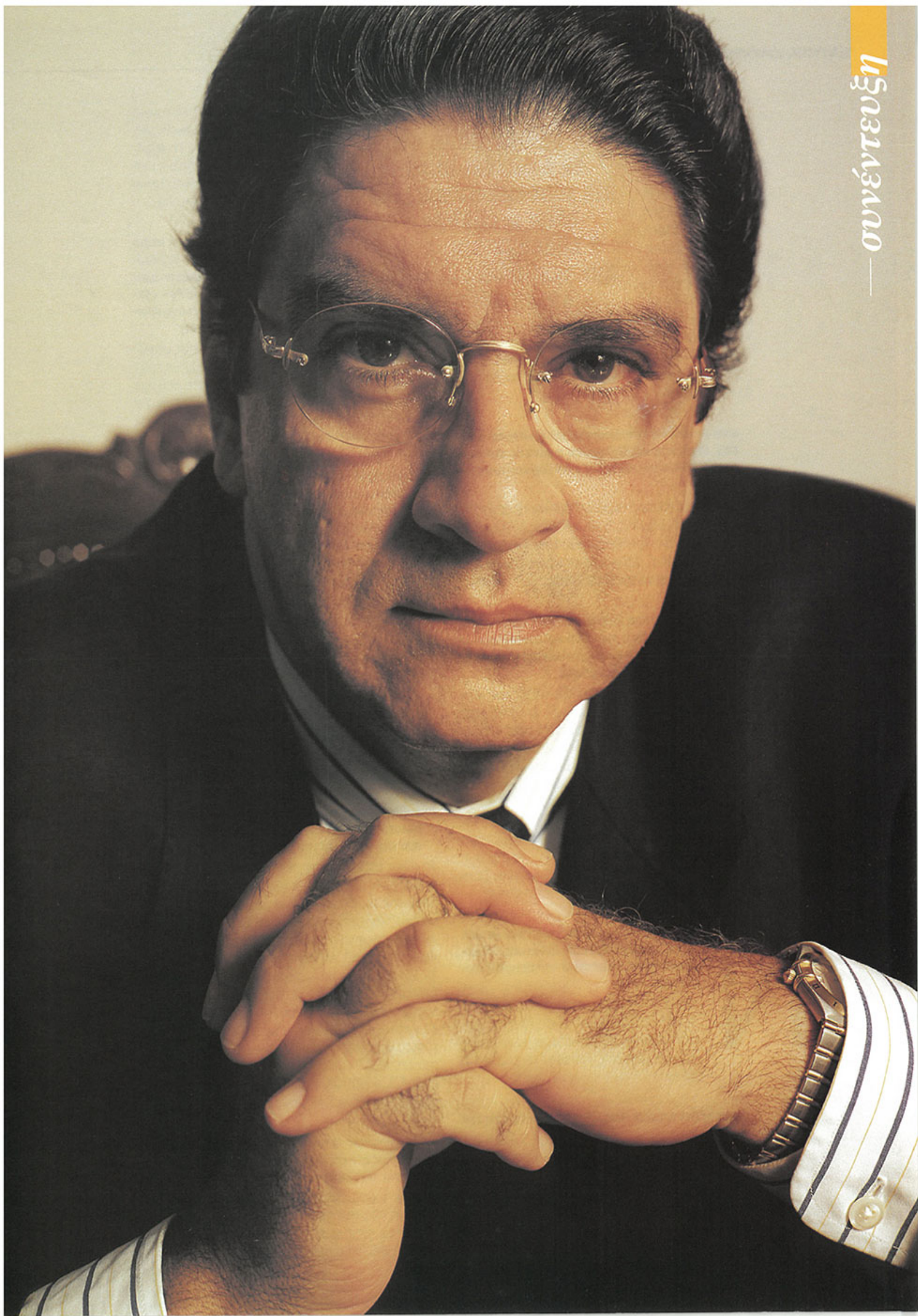
Μιλάει ακόμη για την υποβάθμιση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και τους κινδύνους που ελλοχεύουν, αλλιά δηλώνει αισιόδοξος για τις προοπτικές του κλάδου αρκεί -όπως και στη ναυτιλία- να αμβλυνθούν οι αντιπαραθέσεις και τα «κομματικά παιχνίδια» να μπουν στο περιθώριο.

Όσο για την πλεύση του κόμματός του, ο κ. Βασίλης Μαγγίνας υποστηρίζει ότι η Ν.Δ. με σύνεση και σοβαρότητα θα «αρμενίσει ίσια».

Κύριε Μαγγίνα, πριν από λίγο καιρό, ο πρόεδρος της Ν.Δ. μιλώντας στα «Ναυτικά Χρονικά» είχε τονίσει ότι είναι υπέρ της ίδρυσης ιδιωτικών ναυτικών σχολών. Εσείς θα βλέπατε εφικτή την ίδρυση Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου;

Η παιδεία -ασφαλώς και η ναυτική- είναι ύψιστης προτεραιότητας για μας. Είναι η πιο αποδοτική, μακροπρόθεσμα, επένδυση για την ελληνική κοινωνία. Στο πλαίσιο αυτό, υπάρχει χώρος για τη δραστηριοποίηση και του ιδιωτικού τομέα στην Ανώτερη και Ανώτατη Εκπαίδευση, βεβαίως και στο χώρο των ναυτικών και ναυτιλιακών σπουδών. Είμαστε -και πρέπει να παραμείνουμε- πρωτοπόροι στη ναυτιλία και τον εφοπλισμό. Πιστεύω, συνεπώς, ότι αν οργανωθεί και σχεδιασθεί σωστά, μπορεί να υπάρξει ένα Πανεπιστήμιο Ναυτικών και Ναυτιλιακών Σπουδών, που θα αφορά όχι μόνο τη «ναυτική τέχνη», αλλιά και οικονομικές, ναυτιλιακές, ειδικές νομικές κ.λπ. σπουδές.

Στην ίδια συνέντευξη, ο κ. Καραμανλής, αναφερόμενος στην ακτοπλοΐα, εξήρε τις προσπάθειες ανανέωσης του στόλου, αλλιά μίλησε για «απαρχαιωμένο ρυθμιστικό σύστημα». Ευθέως, κ. Μαγγίνα: η Ν.Δ. θα καταργήσει τις άδειες σκοπιμότητας;



Είναι ένα πρόβλημα. Γνώμονας πρέπει να είναι η διατήρησή μας ψηλά μέσα από το σκληρό ανταγωνισμό και η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στους Έλληνες και ξένους στη χώρα μας. Υπάρχει σήμερα το ευρωπαϊκό πλαίσιο, ο ανταγωνισμός, που κανείς δεν μπορεί να αγνοήσει. Άλλωστε, η εποχή του «προστατευτισμού» παύει να υπάρχει. Είναι θέμα που θα δούμε με πολλή προσοχή και ευθύνη.

Είναι γνωστό ότι ασχολείστε με την εξωτερική πολιτική. Πιστεύετε ότι διατηρείται ο εθνικός χαρακτήρας της ελληνικής ναυτιλίας στην Ευρώπη του 21ου αιώνα;

Το πιστεύω απολύτως. Παρά τα λάθη και τις αρνητικές αποφάσεις και ρυθμίσεις, η ναυτιλία μας θα συνεχίσει την παράδοσή της. Χρειάζεται ασφαλώς τη στήριξη της πολιτείας. Επί Ν.Δ., είμαι βέβαιος ότι θα κάνουμε το καλύτερο προς αυτή την κατεύθυνση.

Κύριε Μαγγίνα, στους επιχειρηματικούς κύκλους επικρατεί η άποψη ότι η σημερινή κυβέρνηση έχει τη δυνατότητα να δώσει λύσεις αγνοώντας το πολιτικό κόστος. Θα ήθελα την άποψή σας.

Εδώ, κ. Παυλιδών, ισχύει αυτό που λέει ο λαός μας: «Την ανάγκη, φιλοτιμία ποιούμενος...», ο κ. Σημίτης, προσθέτω εγώ, εμφανίζει ως γενναίες πολιτικές αποφάσεις αυτά που επιβλήθη το εθνικό συμφέρον να γίνουν. Να διορθωθούν, δηλαδή, τα εγκληματικά λάθη της δεκαετίας του '80 στην ελληνική οικονομία. Αυτά που κάνουμε τώρα, έπρεπε να τα έχουμε κάνει 10 και 15 χρόνια πριν. Έπρεπε ήδη να ήμασταν στην ΟΝΕ. Την πορεία αυτή ανέκοψε ο λαϊκισμός και η ανευθυνότητα του ΠΑΣΟΚ τη χαμένη δεκαετία του '80. Και τώρα, η απλή διόρθωση των δικών τους λαθών εμφανίζεται ως... σοβαρή πολιτική, που δεν μετράει το κόστος.

Α εξειδικεύω το προηγούμενο ερώτημα: Η Ν.Δ., αν αύριο είναι στην κυβέρνηση, θα προχωρήσει στη δημιουργία παράλληλου νηολογίου;

Δεν θέλω να περάσω σε υποσχέσεις. Όλα αυτά θα τα δούμε. Ένα είναι βέβαιο. Η ναυτιλία είναι παράδοση, ιστορία, πηγή πλούτου και εργασίας. Για μας έχει κορυφαία θέση.

Ποιος ρόλος ταιριάζει στο υπουργείο Ναυτιλίας τον 21ο αιώνα;

Πάντως, όχι ο σημερινός. Ο ρόλος του πρέπει να είναι στρατηγικός, σχεδιασμού και στήριξης του εφοπλισμού και των ναυτικών επαγγελματιών και όχι γραφειοκρατικός και καμιά φορά «αστυνομικός». Χρειάζεται ελευθερία στη δράση του πλοίου για να πετύχει στο κόστος και άρα στον ανταγωνισμό. Αυτό θα σημαίνει καλύτε-

Σήμερα, αντί το ελληνικό κράτος με το κύρος του να ενισχύει τη ναυτιλία μας στα τέσσερα σημεία του ορίζοντα, είναι η ελληνική ναυτιλία, η ελληνόκτητη, που διαφημίζει και προβάλλει το ελληνικό όνομα και τα ελληνικά χρώματα

ρες μέρες και για τους ναυτικούς μας. Όταν μια επιχείρηση δεν πάει καλά, και οι εργαζόμενοι δεν πάνε καλά...

Το ελληνικό πλοίο πρέπει να ταξιδεύει με σύνθεση πληρώματος που εξασφαλίζει αντίστοιχο κόστος;

Νομίζω πως υπαινιχθήκα ήδη την απάντησή μου στο προηγούμενο ερώτημά σας. Ο Έλληνας ναυτικός θα προστατευθεί, ενώ θα αναβαθμισθεί ο ρόλος του στο ελληνικό πλοίο. Ας μην ξεχνάμε, άλλωστε, πως όποιος θέλει να δουλέψει -και ξέρει τη δουλειά του- δεν έχει τίποτα να φοβηθεί.

Ο πρόεδρος του ΝΕΕ, ο κ. Γράτσος, έχει πει ότι στην Ελλάδα υπάρχει πολύ καλή τεχνολογία επισκευής και κατασκευής πλοίων, αλλά με την πολιτική που ακολουθείται σιγά σιγά θα τη χάσουμε. Συμφωνείτε με αυτή την εκτίμηση;

Είναι ακριβές ότι η ναυπηγοεπισκευαστική λειτουργία κινδυνεύει. Φταίει πολλή γι' αυτό. Αψυχολόγητες κρατικοποιήσεις, όκαιρες και λαθρομενές ιδιωτικοποιήσεις, συνδικαλιστική διαφθορά και πολλή αλήθεια. Χρειάζεται φροντίδα, που μπορεί να καταστήσει ανταγωνιστικό το ελληνικό ναυπηγείο.

Υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα;

Περιθώρια υπάρχουν, μεγάλα μάλιστα, αρκεί ΥΕΝ, τράπεζες, ιδιωτικός τομέας και εργαζόμενοι να συνειδητοποιήσουν τις δυνατότητες και τις προοπτικές.

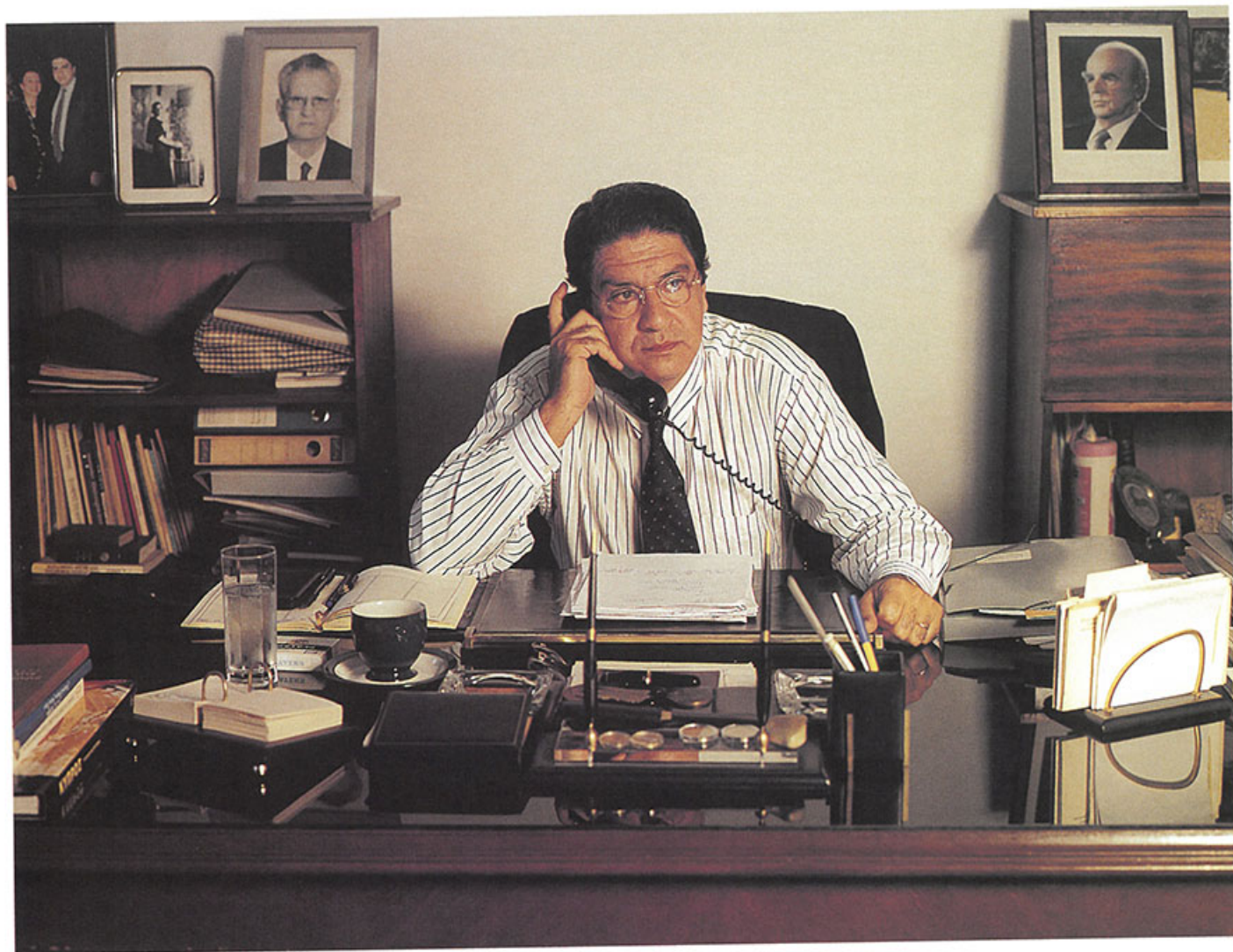
Επιστρέφω στην εξωτερική πολιτική. Μια εθνική στρατηγική στην άσκηση της ευνοεί μακροπρόθεσμα την ελληνική ναυτιλία;

Το κύρος της χώρας μας, διεθνώς, μετά το 1996, είναι μικρό, είναι λίγο. Ένας από τους παράγοντες αναβάθμισής του θα είναι μία στρατηγική, στις βασικές γραμμές της οποίας θα συμφωνούν οι περισσότεροι. Δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε σε όλα. Μπορούμε όμως στα βασικά. Άλλωστε, πάντοτε την τελική ευθύνη των χειρισμών θα έχει η εκάστοτε κυβέρνηση. Με δεδομένα λοιπόν αυτά, με αναβαθμισμένο το διεθνές κύρος της χώρας, η δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας θα ενισχυθεί. Δυστυχώς, σήμερα, αντί το ελληνικό κράτος με το κύρος του να ενισχύει τη ναυτιλία μας στα τέσσερα σημεία του ορίζοντα, είναι η ελληνική ναυτιλία, η ελληνόκτητη, που διαφημίζει και προβάλλει το ελληνικό όνομα και τα ελληνικά χρώματα.

Κατά καιρούς, όλα τα κόμματα έχουν εκφραστεί υπέρ μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Δεν ξέρουμε όμως πώς την εννοεί το καθένα. Εσείς;

Σε όλους τους σημαντικούς τομείς, άρα και στον τομέα της ναυτιλίας, θα πρέπει να αμβλύνουμε τις διαφορές και τις αντιπαράθεσεις. Στα βασικά μπορούμε, σχεδόν όλοι, να συμφωνήσουμε. Τα βασικά πρέπει





να τα εξαιρέσουμε από τα κομματικά παιχνίδια και τους φθηνούς ανταγωνισμούς. Η κοινωνία μας απαιτεί συνεννόηση και συναντίληψη στα καίρια θέματα. Ο πολίτης δεν ανέχεται πλέον να πληρώνει τους άκριτους ανταγωνισμούς των πολιτικών του. Ασφαλώς, λοιπόν, οι κυριότερες πολιτικές δυνάμεις μπορούμε να συνεννοηθούμε σε θέματα που αφορούν τη ναυτιλία. Και κάθε κυβέρνηση ή υπουργός να μην αναστρέφει το έργο του προηγούμενου.

Η ναυπηγοεπισκευαστική λειτουργία κινδυνεύει. Φταίνε πολλὰ γι' αυτό. Αψυχολόγητες κρατικοποιήσεις, άκαιρες και λαθεμένες ιδιωτικοποιήσεις, συνδικαλιστική διαφθορά και πολλὰ ἄλλα

Γνωρίζω τις σχέσεις σας με το σκάφος αναψυχής. Η υπάρχουσα υποδομή των μαρινών και τα προβλήματα στον εθνικό αερομεταφορέα σας προβληματίζουν όταν σκέπτεσθε το μέλλον του θαλάσσιου τουρισμού;

Η υστέρησή μας και στο χώρο των μαρινών και στην Ο.Α. είναι τραγική. Ελπίζω με την Ο.Α. να γίνει κάτι. Για τις μαρίνες χάσαμε πολλούς πόρους από το 2ο Παλαιο Στήριξης. Πάντως, αν βιασθούμε τα επόμενα πέντε χρόνια, πιστεύω ότι το παιχνίδι δεν θα χαθεί.

Κύριε Μαγγίνα, ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ μετατρέπονται σε Α.Ε. και το Δημόσιο διατηρεί το 51% του μετοχικού κεφαλαίου τους. Θα ήταν «τολημρό» το να δούμε κάποτε ιδιωτικά λιμάνια;

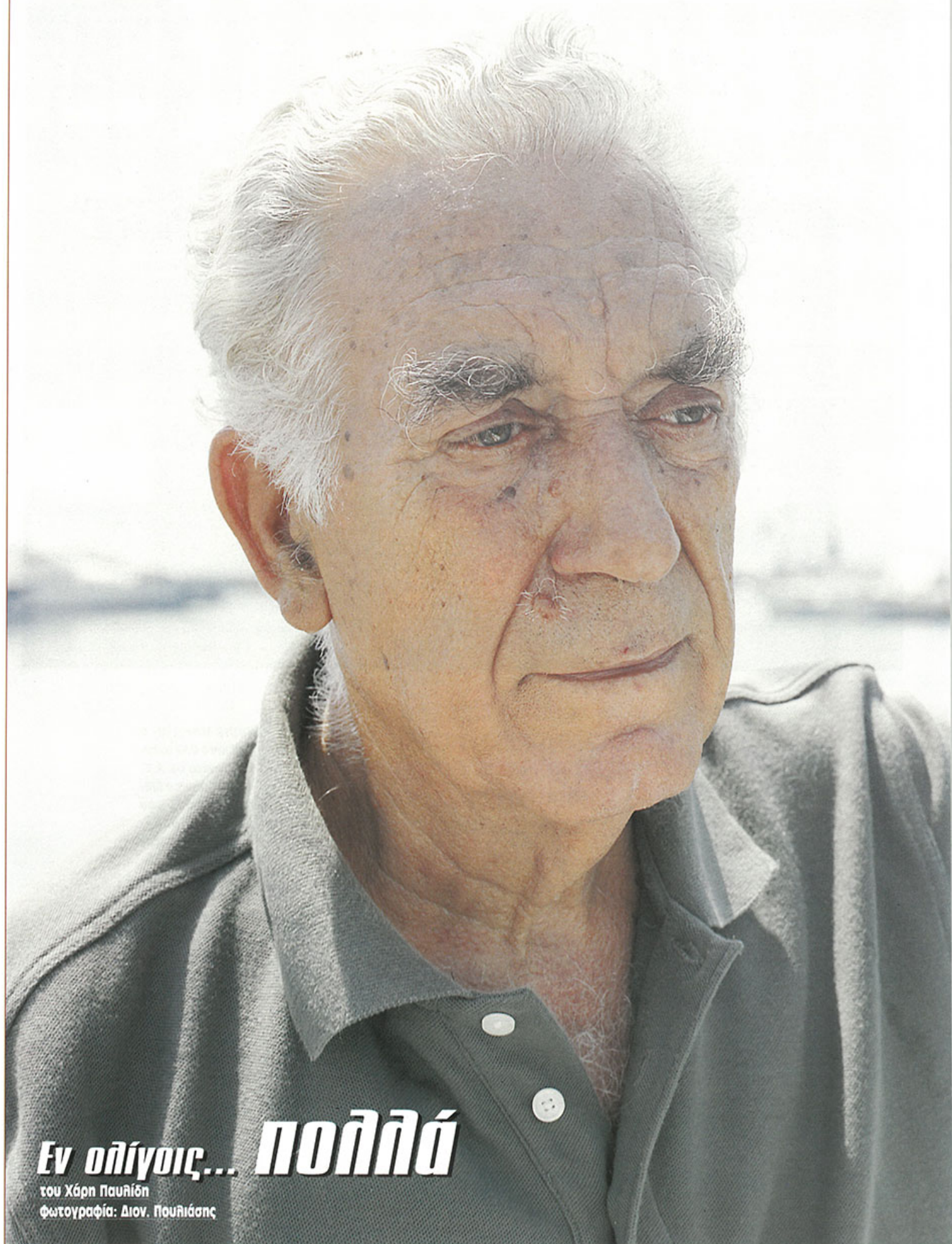
Γιατί να είναι τολημρό, όταν χώρες όχι περισσότερο ναυτικές από μας έχουν κατά κύριο λόγο ιδιωτική διαχείριση στα μεγαλύτερα λιμάνια τους; Πολιτική βούληση χρειάζεται και απόφαση για πραγματικό και όχι ψευδελπίγραφο εκσυγχρονισμό.

Κλείνοντας, έχετε την αίσθηση ότι αρμενίζουμε στραβά ή ότι ο γιαλός είναι στραβός;

Δυστυχώς, πάντα «στραβά αρμενίζουμε». Ο γιαλός ίσιος ή στραβός είναι αυτός που είναι.

Με ποιο τρόπο θα τον «ισιώσει» η Ν.Δ.;

Η Ν.Δ., με σύνεση και σοβαρότητα, θα «αρμενίσει ίσια», προς ένα καλύτερο αύριο για τον ελληνικό λαό και την ελληνική ναυτιλία. ♦♦



Εν ολίγοις... ποδηλά

του Χάρη Παυλίδη
Φωτογραφία: Διον. Πουλιόσης

Θα ακύρωνα όλες τις αποφάσεις του υπουργού Ναυτιλίας

Κύριε Καψή, ένα «πλοίο» σαν το ΠΑΣΟΚ μπορεί να αντεπεξέλθει στον ανταγωνισμό των «πλοίων» νέας τεχνολογίας;

Όλα τα μεγάλα ναυαγία ήταν πλοίων νέας τεχνολογίας, με κορυφαίο παράδειγμα τον «Τιτανικό», που ήταν το καμάρι της «νέας τεχνολογίας» του καιρού του. Το παλαιό δοκιμασμένο σκαρί μετράει.

Ο «καλός ο καπετάνιος» φαίνεται μόνο στη φουρτούνα ή και στους ελιγμούς μέσα στο λιμάνι;

Στη φουρτούνα. Αλλά η χειρότερη φουρτούνα ξεσπάει, ενίοτε, μέσα στο λιμάνι.

Τα αποτελέσματα των ευρωεκλογών δημιούργησαν «θαλασσοταραχή» στο λιμάνι του Πειραιά;

Σίγουρα ναι... Και κάνει το ταξίδι περισσότερο ενδιαφέρον.

Μήπως πρέπει να αλλάξετε δρομολόγιο;

Σημασία δεν έχει τόσο η πορεία, αλλά το λιμάνι όπου πρέπει να φθάσεις. Την πορεία την προσδιορίζουν οι άνεμοι και τα ρεύματα.

Ως έμπειρος ψαράς, γνωρίζετε τι φταίει όταν δεν τσιμπάνε τα ψάρια;

Το... δόλωμα!

Σκεφθήκατε ποτέ ποια θα ήταν η πρώτη σας απόφαση ως υπουργού Ναυτιλίας;

Χωρίς δισταγμό, θα ακύρωνα και θα ανέστρεφα όλες τις αποφάσεις του σημερινού υπουργού. Και θα ήμουν τότε σίγουρος ότι η ρότα μου είναι σωστή.

Την πεποίθησή του ότι η ελληνική ναυτιλία δεν πρόκειται να αφελημισθεί διατυπώνει ο βουλευτής της Β' Πειραιά του ΠΑΣΟΚ κ. Γιάννης Καψής, παλαιός και έγκριτος δημοσιογράφος και πρώην υφυπουργός και αναπληρωτής υπουργός Εξωτερικών. Λακωνικός ο κ. Καψής, ξέρει με λίγες λέξεις να ασκεί σκληρή κριτική. Η φράση του «θα ακύρωνα όλες τις αποφάσεις του σημερινού υπουργού» -στην ερώτηση τι θα έκανε αν ήταν υπουργός Ναυτιλίας- λέει πολλά.

Υπάρχουν περιθώρια άσκησης εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής με τα σημερινά δεδομένα;

Δεν υπάρχουν περιθώρια να καθυστερήσουμε άλλο στην εκπόνηση και εφαρμογή μιας ευφυούς και μακροπρόθεσμης ναυτιλιακής πολιτικής. Τα σημερινά δεδομένα δεν είναι τίποτα άλλο παρά ένας λυσσώδης ανταγωνισμός.

Σας ικανοποιεί το σημερινό επίπεδο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών;

Ασφαλώς όχι. Θα γινόμουν ενθουσιώδης εκσυγχρονιστής, αν ο εκσυγχρονισμός άρχιζε από την ακτοπλοΐα μας και όχι από το μοίρασμα της πίτας.

Αγαπημένος προορισμός;

Πορεία με ξάστερο ουρανό προς το λιμάνι της αλήθειας.

Θα κολυμπήσετε και πάλι στα βαθιά της Β' Πειραιά;

Είμαι πολύ νέος ακόμη για να πιάσω τα ρηχά... Εκεί μαζεύει, πολύ συχνά, βούρκο! ➡

Ποιος είναι ο Γιάννης Καψής

Γεννήθηκε στην Αθήνα στις 16-2-29. Είναι παντρεμένος με την Ελευθερία Δετοράκη με την οποία έχει αποκτήσει δύο γιους. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ: Εξελέγη βουλευτής της Β' Πειραιά στις εκλογές του 1993 και του 1996.

Πρόεδρος της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Μετέχει στις Διαρκείς Επιτροπές: 1) Παραγωγής-Εμπορίου, 2) Εθνικής Άμυνας-Εξωτερικών Υποθέσεων, 3) Ευρωπαϊκών Υποθέσεων της Βουλής και 4) Πρόεδρος της Επιτροπής Ελληνοβρετανικής Φιλίας.

Είναι, επίσης, αναπληρωτής γραμματέας της Επιτροπής Διεθνών Σχέσεων της Κ.Ε. του Κινήματος.

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ - ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ: Διετέλεσε εξωκοινοβουλευτικός υφυπουργός Εξωτερικών από 23-4-82 έως 5-6-85 και από 26-7-85 έως 23-9-87, υφυπουργός Προεδρίας από 28-1-87 έως 23-9-87, αναπληρωτής υπουργός Εξωτερικών από 23-9-87 συνεχώς έως 2-7-89, οπότε επήλθε κυβερνητική μετοβολή. Ως υπουργός διαπραγματεύθηκε τη συμφωνία για τις αμερικανικές βάσεις στην Ελλάδα ('83) και την ελληνοτουρκική συμφωνία της Άγκυρας ('89).

Διετέλεσε γραμματέας της Νεολογίας των Φιλελευθέρων.

Μέλος της ΕΣΗΕΑ, του Διεθνούς Ινστιτούτου Τύπου και της Διεθνούς Ομοσπονδίας Δημοσιογράφων. Ασχολήθηκε επαγγελματικά με τη δημοσιογραφία από το 1946 και πολύ γρήγορα ανέλαβε διευθυντικές θέσεις. Μεταξύ άλλων διετέλεσε διευθυντής του «Ταχυδρόμου» και της εφημερίδας «Τα Νέα».

Το 1970 συνεληφθη από τη δικτατορία και φυλακίσθηκε για δύο χρόνια. Στις 17-4-1994, στο 3ο Συνέδριο του ΠΑΣΟΚ, εξελέγη μέλος της Κεντρικής Επιτροπής. Επανεξελέγη από το 4ο Συνέδριο, το 1996.

Ιδρυτικό μέλος του Ομίλου «Γιώργος Γεννηματάς» (Οκτώβριος 1995).

Εξέδωσε τα βιβλία «Χαμένες πατρίδες» 1960, «Αδούλωτες θάλασσες» 1968, «Γεννηθήτω Δημοκρατία» 1972, «Κουβεντάζοντας στο Κρεμλίνο» 1981, «Κουβεντάζοντας στην Πολωνία» 1981, «Τρεις μέρες του Μάρτη» 1990, «Στρατηγική ιδού η φρεγάτα σου» 1991, «1922, Η Μαύρη Βίβλος» 1993, «Το τελευταίο σταυροδρόμι» 1996.

Ο Γιάννης Καψής έχει τελειώσει τη Νομική Σχολή Αθηνών.

Δεν αναγνωρίζει το YEN την υπηρεσία σε ξένα πλοία

Δεν είναι διατεθειμένος να αναγνωρίσει την υπηρεσία Ελλήνων πλοιάρχων σε υπό ξένη σημαία πλοία, μη συμβεβλημένα με το NAT, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Η διοίκηση της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, με υπόμνημα που υπέβαλε προ μηνός στον κ. Σουμάκη, ζητούσε αναγνώριση υπηρεσίας, εφόσον έχει εξαγοραστεί στο NAT. «Τέτοια περίπτωση δεν υπάρχει» δήλωσε κατηγορηματικά ο υπουργός. Αντιθέτως, όπως τόνισε σε σχετική ερώτηση, θα ικανοποιήσει το αίτημα της ΠΕΠΕΝ να μη σύρονται στα δικαστήρια οι πλοίαρχοι, όταν οι λιμενικοί διαπιστώνουν μεταφορά υπεράριθμων επιβατών. Οι πλοίαρχοι υποστηρίζουν ότι «οι κυρώσεις θα πρέπει να επιβάλλονται στους πραγματικά υπεύθυνους και καρπούμενους τα έσοδα των υπεραρίθμων».

Επίσης, σύμφωνα με εξαγγελία του YEN, πλήρης κάλυψη των συνταξιούχων του NAT θα υπάρξει και το 2000, μετά την εξασφάλιση των σχετικών κονδυλίων από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Τα καυτά αιτήματα της Ένωσης Πλοιάρχων που χρήζουν άμεσης επίλυσης είναι τα ακόλουθα:

1. Αναγνώριση της υπηρεσίας στα υπό ξένη σημαία πλοία εφόσον εξαγορασθεί η υπηρεσία στο NAT.

Τα υπό ελληνική σημαία ποντοπόρα πλοία δεν είναι παραπάνω από 600. Ο δε αριθμός των προσφερομένων αξιωματικών περίπου 3.500 άτομα. Στα 600 αυτά πλοία εργάζονται περίπου 1.500 αξιωματικοί. Οι υπόλοιποι, που αφορούν το 50% και πλέον, αναγκάζονται για να εξασφαλίσουν τα προς το ζην να εργασθούν σε υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα πλοία, με αποτέλεσμα, αν και είναι πραγματικά ναυτικοί με μεγάλη υπηρεσία, να μη δύνανται να αποκτήσουν τα διπλώματά τους. Παράδειγμα: Έλληνας αξιωματικός πήρε αγγλικό δίπλωμα υποπλοιάρχου με υπηρεσία αποκτηθείσα σε ελληνόκτητο πλοίο υπό ξένη σημαία. Θα αναγκαστούν δηλαδή Έλληνες αξιωματικοί να αποκτήσουν κοινοτικά διπλώματα και θα απολέσει το NAT τις εισφορές τους ή θα καθηλωθούν στο βαθμό του υποπλοιάρχου/ανθυποπλοιάρχου εφόσον δεν υπάρχει ικανός αριθμός πλοίων υπό ελληνική σημαία για να ναυτολογηθούν;

2. Υπεράριθμοι.

Πάγιο αίτημα της ΠΕΠΕΝ είναι η καταπολέμηση του φαινομένου των υπεραρίθμων, το οποίο οδηγεί τους πλοιάρχους μας στα ποινικά δικαστήρια και πειθαρχικά συμβούλια, όπου εξοντώνονται επαγγελματικά, και στην επιβολή υπέρογκων προστίμων, με αποτέλεσμα η αξιοπρέπειά τους να καταρρακώνεται, η δε κοινωνική και οικογενειακή υπόστασή τους να εξισώνεται με αυτή των παραβατών του κοινού ποινικού κώδικα. Η ΠΕΠΕΝ επανειλημμένως έχει υποβάλει προτάσεις που αποβλέπουν στη λύση του προβλήματος. Σε περίπτωση στυχλήματος θα βρεθούν άνθρωποι στη θάλασσα χωρίς σωσίβια ή τα μέσα διάσωσης δεν θα επαρκούν.

Μια απλή τροπολογία λύνει το πρόβλημα, αρκεί οι κυρώσεις να επιβάλλονται στους πραγματικά υπεύθυνους και καρπούμενους τα έσοδα των υπεραρίθμων και όχι στα δημιουργούμενα εξιλαστήρια θύματα. Οι πλοίαρχοι, καλούμενοι σε απολογία, εισπράττουν την απόφαση των κατά τόπους λιμεναρχείων, ότι η απολογία τους κρίνεται αβάσιμη, ανεπαρκής ή αναληθής. Και όχι μόνο γι' αυτό το λόγο, αλλά και για τον αμέσως κατωτέρω, αλλά και άλλους: π.χ. καθυστέρηση στον κατάπλου/απόπλου, έστω και αν η καθυστέρηση διετάχθη ή αποφασίσθηκε για μεταφορά ασθενούς.

3. Συνθέσεις.

Οι συνθέσεις των πλοίων προσδιορίζονται από Προεδρικά Διατάγματα. Ο νόμος αναφέρει ότι ο πλοίαρχος καταρτίζει το πλήρωμα και συνομοιογεί συμβάσεις, οι οποίες γίνονται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, ειδικά μετά την πρόσφατη εφαρμογή του ISM στα πλοία. Οι ελλείψεις πληρώματος γίνονται σκόπιμα από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για να ελαφρύνουν το λειτουργικό κόστος. Παρ' όλη αυτά, τα πρόστιμα επιβάλλονται στον πλοίαρχο. Ο οποίος δεν έχει ούτε την αρμοδιότητα ούτε τη δυνατότητα εξευρέσεως και πρόσληψης πληρώματος.

4. Οι πλοίαρχοι στα ποντοπόρα πλοία

Οι πλοίαρχοι στα ποντοπόρα πλοία υποχρεούνται να προσκομίζουν τα ναυτιλιακά έγγραφα στον προξενικό λιμενάρχη -εάν υπάρχει- στα λιμάνια κατάπλου ή στους κατά τόπους επίτιμους προξένους. Η μη συμμόρφωση σε αυτό επισύρει πειθαρχικές και ποινικές κυρώσεις. Παλαιότερα, που η παραμονή των πλοίων στους λιμένες ήταν μακρά και όλο το πλήρωμα Έλληνες, πιθανόν να δικαιολογούνταν. Σήμερα όμως, με την ελάχιστη παραμονή των πλοίων στα λιμάνια και τον τεράστιο φόρτο εργασίας των πλοιαρχών μετά την άφιξη των πλοίων σε κάποιο λιμάνι, η πρακτική αυτή είναι υπερβολική. Εάν λάβουμε υπόψη ότι ελάχιστοι Έλληνες υπηρετούν στα υπό ελληνική σημαία πλοία, φαίνεται σχεδόν αδύνατο ο πλοίαρχος να έχει χρόνο να επισκεφθεί τον προξενικό λιμενάρχη ή να διαθέσει χρόνο για επίσκεψη του λιμενάρχη στο πλοίο.

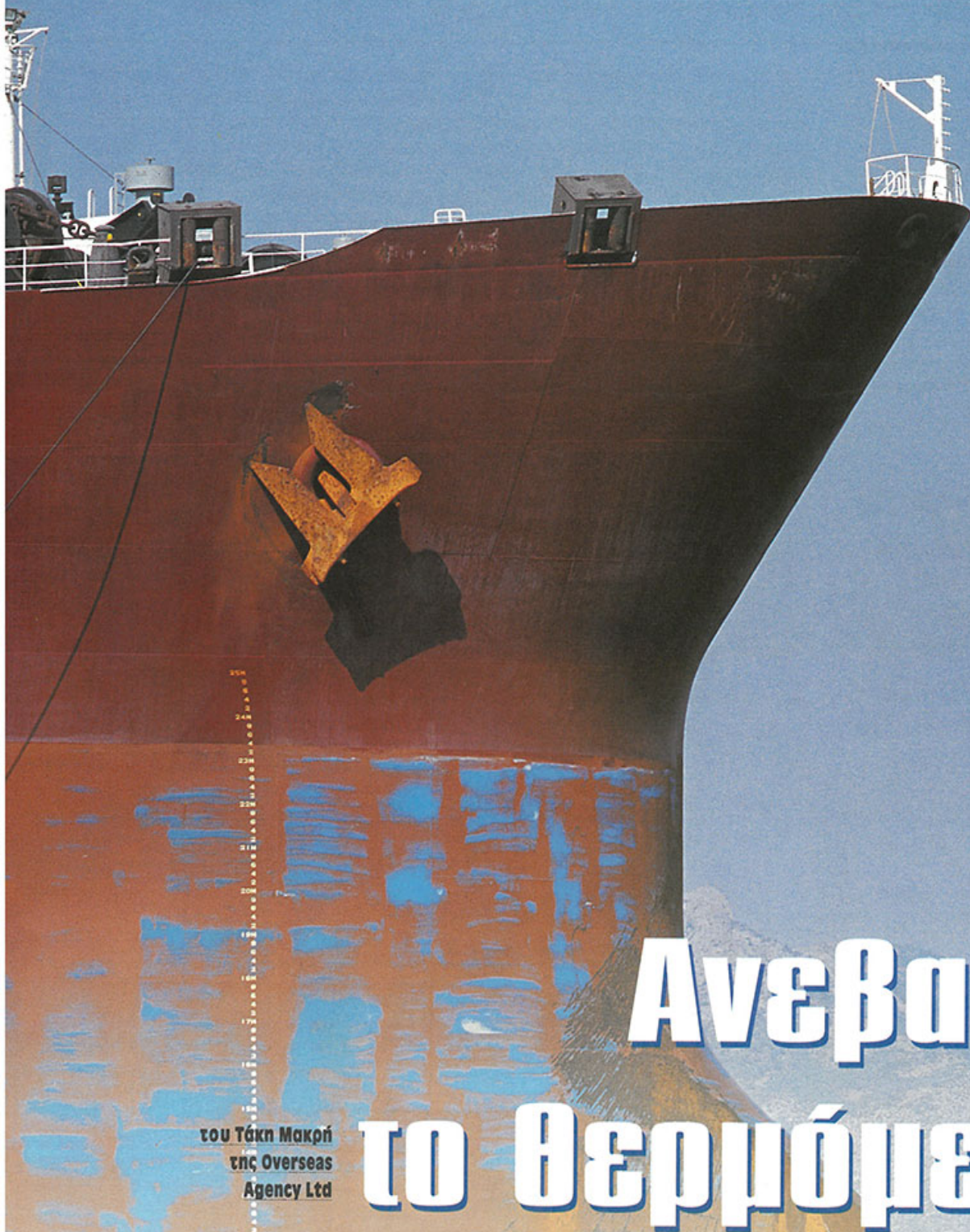
Οι τοπικές αρχές, μεταξύ αυτών και οι τοπικοί λιμενάρχες, παραλαμβάνουν όλη τα έγγραφα του πλοίου, όπως ήταν η πρόθεση του νομοθέτη, και οι προξενικοί λιμενάρχες δύνανται να τα ζητούν από τα τοπικά λιμεναρχεία και αρχές, και όχι να δίδουν τους πλοίαρχους.

Για τους λόγους αυτούς το ΥΕΝ ανακοινώνει κατά διαστήματα εγκυκλίους ή εκδίδονται Προεδρικά Διατάγματα τα οποία σκοπό έχουν τον πραγματικό υπεύθυνο, όπως ήταν η πρόθεση του νομοθέτη. Χαρακτηριστικά αναφέρονται η εγκύκλιος του κ. Καταιφάρ 4-2-85, αρ. πρωτ. 70019/932, που αφορά επιβολή προστίμων για αντικανονικές συνθέσεις πλοίων, τα Προεδρικά Διατάγματα 425, 426, 427, το ΦΕΚ 245 24-1-95, «Ευθύνες πλοιοκτητών και ναυτικών πρακτόρων περί υπεραρρίθμων επιβατών», το ΦΕΚ 569-13/1-5-74 «Περί διαδικασίας διαπιστώσεως μεταφοράς υπεραρρίθμων», η εγκύκλιος του ΥΕΝ ΔΠΑ-Γ 20-9-95, αρ. πρωτ. 3131/4795 «Περί καταβολής επιβληθέντων προστίμων».

Η πρόθεση του νομοθέτη ήταν όλη από αυτή που σήμερα εφαρμόζεται και γι' αυτό πρέπει να προσαρμοστεί η υπάρχουσα σχετική νομοθεσία κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις και οι επιβαλλόμενες κυρώσεις να στοχεύουν τους πραγματικά υπεύθυνους. ♦♦

**Μια απλή τροπολογία
λύνει το πρόβλημα
σχετικό με τους
υπερρρίθμους
ορκεί οι κυρώσεις
να επιβάλλονται στους
πραγματικά υπεύθυνους
και καρπούρενους
τα έσοδα**





του Τάκη Μακρή
της Overseas
Agency Ltd

Ανεβαίνει το θερμόμετρο

Η καλοκαιρινή περίοδος που διανύσαμε και ήδη ανήκει στο παρελθόν μάς επιφύλαξε τρία σπάνια φαινόμενα, που ήταν η έκλειψη του ηλίου (απογοήτευσε όμως πολλούς καθ' όσον την περίμεναν πιο θεαματική), ο καύσωνας που ήλθε καθυστερημένος το τρίτο δεκαήμερο του Αυγούστου και η άνοδος του θερμόμετρου στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων bulkcarriers, ναυπηγήσεως μετά το 1980.

Κάθε αξιόλογη μονάδα από τα λίγα

panamax και handymax bulkcarriers προσείλκυσε το ενδιαφέρον των αγοραστών, οι οποίοι στο θέμα αυτό δεν έκαναν καθόλου διακοπές, με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός να συντηρήσει τις τιμές στα υψηλά επίπεδα των τελευταίων μηνών και σε μερικές περιπτώσεις να τις ωθήσει αρκετά προς τα άνω.

Πρωταγωνιστές ήταν και πάλι οι Έλληνες, κυρίως του Πειραιά, αλλά και του Λονδίνου, όπως άλλωστε ήταν αναμενόμενο. Βέβαια δεν μπορούμε να πούμε ότι το ενδιαφέρον υπήρξε το ίδιο για τα πα-

λαιότερα bulkcarriers και για τα tweendeckers παρότι και εδώ τα πράγματα δεν ήταν τελείως ήρεμα και αναφέρθηκαν πράξεις στις οποίες και πάλι μεγάλο μερίδιο είχαν οι Έλληνες.

Αντίθετα, στον τομέα των tankers συνεχίστηκε το βαρύ κλίμα που είχε διαμορφωθεί τους τελευταίους μήνες και η δραστηριότητα ήταν σημαντικά μειωμένη, ενώ οι λίγες πωλήσεις που αναφέρθηκαν κατά τις τελευταίες ημέρες δεν αρκούν για ασφαλή συμπεράσματα ως προς την κίνηση κατά το άμεσο μέλλον.

αγοραπωλησίες πλοίων

Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων η παροδική και φυσιολογική κάμψη του καλοκαιριού φαίνεται ότι ακολουθείται από σημαντική επαναδραστηριοποίηση. Τις πρώτες ημέρες του Σεπτεμβρίου παρατηρήθη ξαφνική και ίσως μη αναμενόμενη άνοδος των τιμών, σε επίπεδα αγγίζοντα τα USD 130 ανά τόνο light και σε μία περίπτωση φορτηγού πλοίου επιτεύχθηκαν τα USD 133 ανά τόνο light, ενώ είναι πλέον γνωστό και δεδομένο ότι το 1999 θα καταρριφθούν όλα τα ρεκόρ διαλύσεων και για τα πλοία ξηρού φορτίου και για τα tankers. Φαίνεται όμως ότι προς το παρόν τα άμεσα και μεγαλύτερα οφέλη από αυτές τις «αποσύρσεις» είναι για τα παραμένοντα σε υπηρεσία handy size bulkcarriers.

Ενδεικτικά αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, και οι ακόλουθες πωλήσεις από τις αρχές Αυγούστου έως και τις 10 Σεπτεμβρίου 1999:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

1) Τα Capesize «FIRST MERCURY», 171.000 DWT ναυπηγήσεως 1996 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 28.000.000 στην Pacific Basin του Hong Kong • «FIRST SUN», 151.000 DWT ναυπηγήσεως 1991 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 19.300.000 σε Έλληνες αγοραστές του Λονδίνου (ASTRON MARITIME).

2) Τα Panamax «ORIENTAL NOVA», 70.000 DWT ναυπηγήσεως 1996 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 18.700.000 σε Έλληνες αγοραστές του Λονδίνου • «LAUTAN STAR», 69.616 DWT ναυπηγήσεως 1993 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 14.300.000 επίσης σε Έλληνες αγοραστές του Λονδίνου • «SEA SUCCESS», 69.755 DWT ναυπηγήσεως 1987 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 9.700.000 σε Έλληνες αγοραστές του Πειραιά (SEA PIONEER) • «SUCCESS BULKER», 64.120 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 4.750.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές • «LAKE ANNA» και «LAKE AURTHUR», 61.000 DWT ναυπηγήσεως 1986 στην Αργεντινή, αντί δολαρίων ΗΠΑ 13.000.000 συνοδικά σε αγοραστές του Πειραιά (STARLADY MARINE). 3) Τα Handysize «UNISON», «DEVOTION», «FRUITION», 44.700 DWT ναυπηγήσεως

1978 στη Σουηδία, με γερανούς 4 x 25 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 9.300.000 συνοδικά σε μη αναφερθέντες αγοραστές, • «MARINE WORLD», 43.611 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, με γερανούς 4 x 30 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 8.300.000 σε Έλληνες αγοραστές • «OCEANIC SUCCESS», 42.223 DWT ναυπηγήσεως 1991 στην Ιαπωνία, με γερανούς 4 x 25 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 11.500.000 σε Έλληνες αγοραστές του Πειραιά (TECHNOMAR) • «PANDIAS», 41.000 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, με γερανούς 4 x 25 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 8.300.000 σε Ιταλούς αγοραστές.

4) Το Container «CAP BLANCO», ναυπηγήσεως 1984 στην Κορέα, μεταφορικής ικανότητας 2.145 TEU, αντί δολαρίων ΗΠΑ 12.000.000 με ναύλωση 4 ετών προς δολάρια ΗΠΑ 12.250 ημερησίως σε μη αναφερθέντες αγοραστές.

5) Επίσης, τα μικρότερα: • «GREAT CHEER», ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία, με γερανούς 5 x 25 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 2.800.000 σε Έλληνες αγοραστές • «ORION GLORY», 22.217 DWT ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία, με γερανούς 2 x 25 τόνων και φορτωτήρες 2 x 25 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 2.450.000 σε Έλληνες αγοραστές και τα Tweendeckers • «DURMITOR», «LOVCEN», 17.300 DWT ναυπηγήσεως 1982 στη Γερμανία, με φορτωτήρες 1 x 125, 4 x 35 και 4 x 10 τόνων και μεταφορική ικανότητα 604 containers, αντί δολαρίων ΗΠΑ 4.800.000 συνοδικά, επίσης σε Έλληνες αγοραστές.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

1) Το Aframax «SILVER VENUS», 94.993 DWT ναυπηγήσεως 1990 στην Ισπανία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 17.500.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές.

2) Τα Product «ASCENSION», 59.850 DWT ναυπηγήσεως 1976 στη Νορβηγία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 2.300.000 σε Έλληνες αγοραστές • «SACHEM», 31.000 DWT ναυπηγήσεως 1974 στη Φινλανδία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.400.000 σε Έλληνες αγοραστές (STYGA) • «NORDFARER», 29.998 DWT ναυπηγήσεως 1988 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 12.500.000 σε

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 1 ΧΡΟΝΟ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1998

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
MATA K.	24.500	1983	BULGARIA	1.700.000	GREEKS
MASTER PANOS	28.300	1977	JAPAN	1.800.000	GREEKS
LAUSANNE	37.200	1985	JAPAN	7.000.000	GREEKS
YAQUI	41.000	1984	JAPAN	6.250.000	GREEKS
MOUNT PENTELI	63.570	1980	JAPAN	3.250.000	GREEKS
HAWLEE	65.000	1977	JAPAN	2.000.000	GREEKS
SPACE	69.040	1984	JAPAN	6.250.000	GREEKS

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
PORT BRIAC	22.000	1973	JAPAN	1.500.000	GREEKS
EKAVI I	63.900	1984	JAPAN	ENBLOC	GREEKS
PRIAMOS I	63.900	1983	JAPAN	42.000.000	GREEKS
PATROKLOS I	63.900	1981	JAPAN	42.000.000	GREEKS
KOTUKU	250.000	1975	SWEDEN	2.600.000	PETRONAV
GOLAR GLASKOW	275.000	1992	KOREA	45.000.000	TANKER PACIFIC, SINGAPORE
GOLAR STIRLING	302.000	1992	KOREA	45.000.000	TANKER PACIFIC, SINGAPORE

3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
FLASH	FREEDOM	15.500	1971	JAPAN	115/LDT	INDIANS
CHRISTINA II	B/C	26.490	1973	JAPAN	119/LDT	INDIANS
NEWAYS	B/C	69.889	1972	YUGOSLAVIA	102/LDT	CHINESE
P&O NEDLLOYD	CO/NER	48.500	1972	GERMANY	112/LDT	CHINESE
LIVERPOOL	TANKER	25.900	1969	FRANCE	128/LDT	INDIANS

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 10 ΧΡΟΝΙΑ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1989

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
PAC MAJESTY	20.254	1976	-	5.500.000	CHINESE
POLYCHRONIS	26.782	1977	JAPAN	8.500.000	GREAT EASTERN
PACIFIC DAWN I	30.868	1981	JAPAN	ENBLOC	CHINESE
OCEAN EMERALD I	30.868	1980	JAPAN	21.000.000	CHINESE
FASTERN THEMIS	38.406	1974	-	8.500.000	UNKNOWN
LUCKY VICTORY	43.000	1984	JAPAN	18.000.000	UNKNOWN
SOUTHERN WEALTH	68.641	1986	JAPAN	24.000.000	S.G. LIVANOS
LIA	69.444	1978	JAPAN	14.500.000	TURKISH
ALEXITA	122.000	1972	JAPAN	13.000.000	DUTCH
HORYU MARU	132.597	1980	JAPAN	29.600.000	NORWEGIANS

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
NEW VENTURE	37.410	1975	JAPAN	8.250.000	UNKNOWN
PETROBULK SATURN	65.979	1982	-	23.500.000	NORWEGIANS
JASTELLA I	87.427	1982	SPAIN	ENBLOC	PARETO INVESTMENTS
JARMONA I	87.427	1981	SPAIN	50.000.000	PARETO INVESTMENTS
THALASSINI NIKI	103.738	1974	SWEDEN	18.600.000	NORWEGIANS
FORTUNA	155.506	1976	SWEDEN	20.700.000	FINISH
HAPPY SAILOR	423.642	1976	JAPAN	43.000.000	SMEDVIG GROUP

3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
TETI	B/C	15.291	1970	190/LDT	CHINESE
ZONICA	B/C	106.995	1970	262/LDT	BANGLADESHIS
TEXACO MINESOTA	TANKER	19.675	1943	235-240/LDT	THAI

Βιετναμέζους αγοραστές • «SARPINDO», «PALAPA», «PRIMUBA», «PRIBUMI», 16.370 DWT ναυπηγήσεως 1979 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 5.600.000 συνοδικά σε αγοραστές της Σιγκαπούρης.

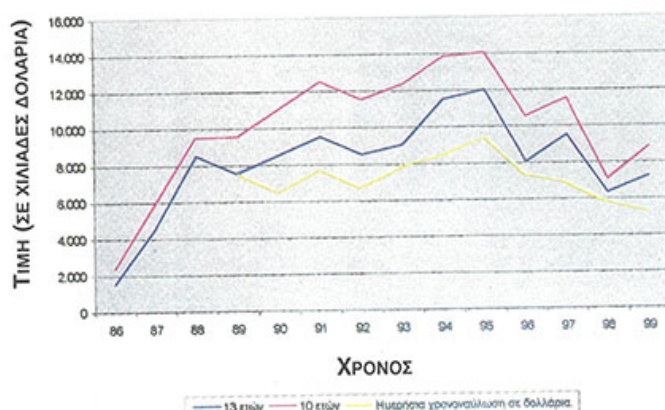
ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

- 1) Το ΜΤ «MEGA BUCK», 138.367 DWT 24.083 LDT, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 124 ανά τόνο light σε αγοραστές του Λονδίνου για μεταπώληση πιθανόν σε διαλυτές του Μπανγκόλαντες.
- 2) Το ΜΤ «ZVETINA», 121.000 DWT 19.516 LDT, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 70 ανά τόνο light σε αγοραστές της Τουρκίας.
- 3) Το Β/Κ «YANNIS K», 27.170 DWT 7.156 LDT, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 123,5 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας.
- 4) Το Μ/Τ «SAO LUIS» (3 decker), 17.270 DWT 8.612 LDT, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 133 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας.
- 5) Το Β/Κ «MONICA NARISA», 55.057 DWT 14.063 LDT, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 110 ανά τόνο light σε αγοραστές του Βιετνάμ.
- 6) Το Μ/Τ «SKAGERAK», 123.900 DWT 19.277 LDT, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 111 ανά τόνο light σε αγοραστές της Κίνας.
- 7) Τα Β/Κ's «ELISA P», «GEORGIOS P», 82.00 DWT 15.500 LDT, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 126 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας. ➡

ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ (ΕΛΑΧΙΣΤΗ-ΜΕΓΙΣΤΗ)
BULK CARRIERS 35.000 TOW ΗΛΙΚΙΑΣ 13 ΚΑΙ 10 ΕΤΩΝ

Χρόνος	Έτος κατασκευής	Τιμή (σε χιλ. δολάρια) 13 ετών	Τιμή (σε χιλ. δολάρια) 10 ετών	Ημερήσια χρονοαύλωση (σε δολάρια)
1986	1973	1.500	2.300	
1987	1974	4.500	5.800	
1988	1975	8.500	9.500	
1989	1976	7.500	9.500	7.500
1990	1977	8.500	11.000	6.500
1991	1978	9.500	12.500	7.700
1992	1979	8.500	11.500	6.700
1993	1980	9.000	12.300	7.900
1994	1981	11.500	13.800	8.400
1995	1982	12.000	14.000	9.400
1996	1983	8.000	10.500	7.350
1997	1984	9.500	11.500	6.900
1998	1985	6.300	7.000	5.800
1999	1986	7.200	8.800	5.300

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΙΜΩΝ





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**

Η ακτοπλοΐα «πλέει» με δύο ταχύτητες

του Χάρη Παυλίδη

Σε ένα χρόνο από σήμερα, πολλά θα έχουν αλλάξει. Πιο απλά, όπως έλεγε πλοιοκτήτης μετά τη συμφωνία Επιχειρήσεων Αττικής - Γραμμών Στρίντζη, «όσα υπολογίζαμε ότι θα συμβούν εντός της επόμενης πενταετίας γίνονται ορατά λίγο πριν από την έλευση του 2000». Είναι όμως έτσι η κατάσταση ή μήπως οι αλλαγές αφορούν τις μεγάλες εταιρείες; Δηλαδή, την ελληνική ακτοπλοΐα αποτελούν οι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο επιχειρήσεις και μερικές ακόμη αξιόλογες ή μήπως πίσω από τη βιτρίνα υπάρχει μία αθέατη πλευρά, που όλοι θέλουμε να αγνοούμε;



το ερώτημα είχε απαντήσει, πριν από λίγο καιρό, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος χωρίς περιστροφές ομολόγησε ότι «η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα σε ολόκληρο τον κόσμο που τα πλοία της έχουν όριο ηλικίας τα 35 χρόνια». Ασφαλώς, ο υπουργός παραβίαζε «ανοιχτές

πόρτες» αναφερόμενος στο όριο ηλικίας, αλλά η άποψή του δεν απέχει από την πραγματικότητα. Μια πραγματικότητα όμως που δεν αφορά τα «γηρασμένα» πλοία, αλλά το άνοιγμα της ψαλίδας ανάμεσα στα σύγχρονα πλοία και σε αυτά που δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες. Και φυσικά, η Ελλάδα δεν είναι μόνο η μόνη χώρα στον κόσμο με αυξημένο όριο ηλικίας στα πλοία, αλλά και η μόνη χώρα στον κόσμο με ανύπαρκτες λιμενικές υποδομές, τηρουμένων των αναλογιών.

Παρ' όλη αυτά, τα τελευταία χρόνια οι επενδύσεις σε πλοία νέας τεχνολογίας άρρηκτα έχουν χάρτη της ακτοπλοΐας, κάτι που ως ένα βαθμό έγινε αισθητό στις οικονομίες των νησιών. Είναι λοιπόν αντιληπτό ότι αυτή την ώρα ζούμε τα πρώτα σημάδια των αλλαγών που έρχονται, με πλοία πιο γρήγορα, πιο ασφαλή και κυρίως με πλοία παροχής υψηλών υπηρεσιών. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο «χορός» του εκσυγχρονισμού ξεκίνησε από την Αδριατική, έφθασε στην Ακτή Τσεχία και, όπως δείχνουν τα πράγματα, θα καλύψει όλο το λιμάνι. Παρ' όλη αυτά, το ζητούμενο παραμένει. Η ελληνική ακτοπλοΐα κινείται... με δύο ταχύτητες. Η αλήθεια είναι ότι κινείται με τόσο μεγάλη ταχύτητα, που δύσκολα μπορεί να διακρίνει κανείς αυτόν που ακολουθεί.

Εδώ ακριβώς εντοπίζεται το πρόβλημα. Τι θα γίνει με εκείνα τα πλοία τα οποία πολύ σύντομα θα κληθούν να ανταποκριθούν στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον που θα προκύψει στις θαλάσσιες μεταφορές μετά την πλήρη απελευθέρωση; Η άποψη ότι κάποιοι θα βρεθούν εκτός, αν δεν προσαρμοσθούν στα νέα δεδομένα, είναι υπεραπλοσμένη, και αυτό γιατί η πολιτεία δεν είχε την προνοητικότητα να εκσυγχρονίσει το νομοθετικό πλαίσιο και να δώσει κίνητρα για την αντικατάσταση του στόλου. Και το ερώτημα τίθεται ευθέως: Αν δεν υπήρχε ο Π. Παναγόπουλος για να αναλάβει επιχειρηματικό ρίσκο, αν δεν τοίλιμυσε ο Π. Σφηνιάς ή ο Γ. Στρίντζης, θα μιλούσαμε σήμερα για το μέλλον και τη νέα εποχή που έρχεται στην ακτοπλοΐα; Ασφαλώς όχι, και αυτό αποτελεί γεγονός που γνωρίζει καλύτερα από όλους τους ενδιαφερόμενους η ίδια η κυβέρνηση. Μπορεί τώρα ο υπουργός να δηλώνει ότι «δεν υπάρχουν πλοία μονοπωλία στην ελληνική ακτοπλοΐα», αλλά και αν ισχύει αυτό, έγινε ερήμην όλων των κυβερνήσεων. Αξίζει χαρακτηριστικά να επισημανθεί ότι το καθεστώς της άδειας σκοπιμότητας δεν φαίνεται να κλονίζεται, τουλάχιστον προς το παρόν. Θα πείτε ότι αν η πολιτεία δεν ελέγχει την αγορά, πώς θα διασφαλισθεί η σύνδεση των μικρότερων νησιών με τον κύριο κορμό της

ακτοπλοΐας; Σωστά. Ποιος πιστεύει όμως σοβαρά ότι μια επένδυση τόσων δια. δρχ. γίνεται για να καλύψει... σκοπιμότητες; Η νέα εποχή της ακτοπλοΐας θα συνδυάζει μεγάλες εταιρείες και μικρές, που είτε θα συνεργάζονται με τις μεγάλες είτε θα συγκρανεθούν μεταξύ τους. Όσον αφορά την πλήρη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, είναι ακόμη μακριά. Εκείνο που ίσως εμφανιστεί συντομότερα είναι η μερική απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, η οποία θα δίνει τη δυνατότητα στην επιχείρηση να επιλέγει τη γραμμή, ενώ οι άγονες γραμμές θα επιδοτούνται από την πολιτεία και θα εξυπηρετούνται από επιχειρήσεις οι οποίες θα συνεργάζονται με τις μεγάλες περιφερειακές.

Ασφαλώς και πολλὰ θα αλλάξουν τα επόμενα χρόνια στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Ασφαλώς και οι αποστάσεις θα μειωθούν, με αποτέλεσμα να αναπτυχθούν πολλὰ νησιά του Αιγαίου. Τίποτα όμως δεν θα γίνει αν, παράλληλα με τις τεράστιες επενδύσεις, δεν προχωρήσουν

και τα έργα υποδομής στα λιμάνια. Κακά τα ψέματα. Το u n d e r ο ν δίκτυο δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις βασικές ανάγκες της σύγχρονης ακτοπλοΐας. Τα παραδείγματα πλοίων που ταλαιπωρούνται στα λιμάνια των νησιών, ακυρώνοντας στην πράξη το πλεονέκτημα της ταχύτητας, είναι πολλὰ.

Πάντως, στο σύνολό τους οι ακτοπλοϊκοί εφοπλιστές όχι μόνο έχουν κατανοήσει την ουσία της «επόμενης μέρας», αλλά και προετοιμάζονται γι' αυτή. Ο εκσυγχρονισμός των εταιρειών ηαϊκής βάσης είναι μια ευχάριστη εξέλιξη, η οποία, σε συνδυασμό με πρωτοβουλίες όπως των Επιχειρήσεων Αττικής και των Γραμμών Στρίντζη, οδηγεί σε ευχάριστα συμπεράσματα για το μέλλον. Κλείνοντας, θα πρέπει να επαναλάβουμε μια βασική προϋπόθεση για τη «νέα εποχή της ακτοπλοΐας». Η πολιτεία δεν αρκεί να μείνει θεατής των εξελίξεων. Δεν πρέπει από τον πλήρη παρεμβατισμό να βρεθεί στο άλλο άκρο, αυτό της αδράνειας. Πρέπει να θεσπίσει τους κανόνες του «παιχνιδιού» και να είναι ρυθμιστής. Αν η κυβέρνηση πιστεύει ότι πρέπει να υπάρχει υπουργείο Ναυτιλίας, πρέπει να υπερασπίσει την ύπαρξή του προχωρώντας σε επαναπροσδιορισμό του ρόλου του. Το YEN της «νέας εποχής» πρέπει να έχει στρατηγικό χαρακτήρα και κυρίως να τρέχει με τις ίδιες ταχύτητες που αναπτύσσουν τα πλοία νέας τεχνολογίας. ➤

Τι θα γίνει με εκείνα τα πλοία τα οποία πολύ σύντομα θα κληθούν να ανταποκριθούν στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον που θα προκύψει στις θαλάσσιες μεταφορές μετά την πλήρη απελευθέρωση;

Ο πρόεδρος της ΝΕΛ, κ. Ι. Αντωνίου, ανοίγει τα χαρτιά του στα «Ναυτικά Χρονικά»

Ο ανταγωνισμός στην ακτοπλοΐα, προς όφελος του καταναλωτή

Το 1972, με έδρα τη Μυτιλήνη, ιδρύθηκε η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου με τη συγκέντρωση τοπικών κεφαλαίων. Η εταιρεία έχει αποκτήσει στην πορεία της και λειτουργεί τα επιβατηγά-οχηματαγωγά «Θεόφιλος», «Μυτιλήνη», «Σαπφώ», «Αλκαίος» και «Άγιος Ραφαήλ». Από τον Αύγουστο του 1995, οι μετοχές της εταιρείας διαπραγματεύονται στο ΧΑΑ. Οι μέτοχοί της είναι περίπου 7.500. Στο «τιμόνι» της ΝΕΛ βρίσκεται ο κ. Γιάννης Αντωνίου, που κατέχει τη θέση του προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου.

του Νάσου Πουθακίδα

Τους τελευταίους μήνες ο πρόεδρος της ΝΕΛ βρίσκεται στο προσκήνιο με τις δηλώσεις του για το ρόλο της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ), για τις άδειες σκοπιμότητας, για την «κόντρα» του με τον κ. Π. Σφηνιά των Μινωικών. Στη συνεδρίαση της ΓΕΑΣ, ο κ. Αντωνίου αντάλλαξε σε οξείς τόνους κουβέντες με τον γενικό γραμματέα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αθ. Τσουροπλή.

Στη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά» ο κ. Αντωνίου αναλύει τα σχέδια της ΝΕΛ, τις νέες παραγγελίες, τη θέση του για τα μεγάλα επιχειρηματικά σχήματα, για το επίπεδο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, για το θεσμικό πλαίσιο. Ακόμη, ο πρόεδρος της ΝΕΛ αναφέρεται στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη και τον Π. Σφηνιά, ενώ σχολιάζει και την εισαγγελική έρευνα για το ΧΑΑ.

Κύριε Αντωνίου, ποια είναι η σημερινή εικόνα της ΝΕΛ;

Η εταιρεία διαθέτει σήμερα 6 πλοία,

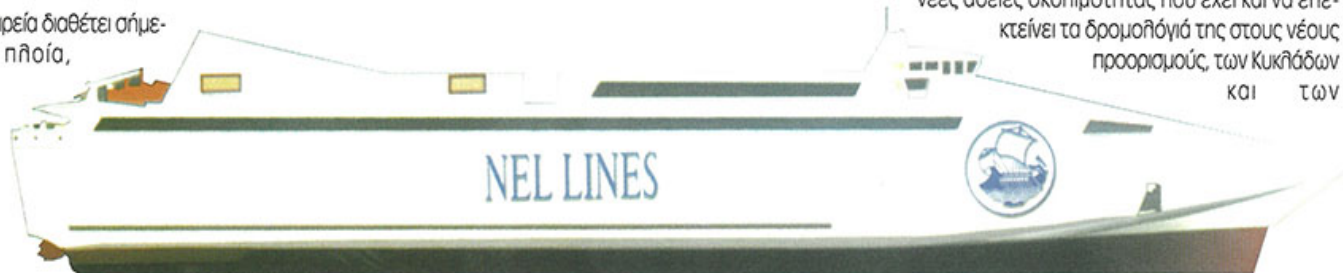
συνολικής δυναμικότητας μεταφοράς 6.962 επιβατών και 1.880 αυτοκινήτων. Η ΝΕΛ τα δύο τελευταία χρόνια έχει εισέλθει σε φάση επέκτασης και εκσυγχρονισμού, ακολουθώντας επενδυτική πολιτική η οποία αποβλέπει κυρίως στην επέκταση του στόλου της, στον εκσυγχρονισμό των ήδη υπάρχοντων πλοίων, καθώς

«Το ΥΕΝ δεν τήρησε το πνεύμα του νόμου και χορήγησε προσφάτως νέες άδειες σκοπιμότητας για τη γραμμή Χίου-Μυτιλήνης»

και στη βελτίωση των λειτουργιών της εταιρείας.

Ποιες είναι οι νέες παραγγελίες της;

Η εταιρεία παρέλαβε πριν από δύο και πλέον μήνες ένα νέο πλοίο, το «Ταξιδάρης», το οποίο πρόκειται να εξυπηρετήσει τις αυξημένες ανάγκες για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων και έχει ήδη δρομοποιηθεί στη γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης. Ένα νέο υπεράυχον πλοίο τύπου CORSAIRE 1200 ναυπηγείται ήδη στη Γαλλία. Το νέο αυτό πλοίο έχει τη δυνατότητα μεταφοράς 1.100 επιβατών και 220 αυτοκινήτων, ταχύτητα πλεύσης 36 μιλίων και θα καλύπτει την ίδια απόσταση στο μισό χρόνο απ' ό,τι τα συμβατικά πλοία που χρησιμοποιούνται σήμερα. Επιπλέον, η εταιρεία, μετά την αύξηση του κεφαλαίου της, θα προχωρήσει άμεσα στην παραγγελία ακόμη δύο πλοίων νέας τεχνολογίας, ταχύτητας πλεύσης 36-40 μιλίων ανά ώρα, που θα της επιτρέψουν να εκμεταλλευθεί τις νέες άδειες σκοπιμότητας που έχει και να επεκτείνει τα δρομολόγια της στους νέους προορισμούς, των Κυκλάδων και των





Σποράδων.

δο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών;

Και βέβαια θα βελτιωθεί. Ας μην ξεχνάμε ότι το ανταγωνιστικό περιβάλλον μεταξύ των εταιρειών της αγοράς είναι τις περισσότερες φορές προς όφελος του καταναλωτή. Ο ανταγωνισμός είναι αυτός που θα οδηγήσει σε συνεχή εκσυγχρονισμό των στόλων και σε βελτίωση των παρεχομένων προς το επιβατικό κοινό υπηρεσιών.

Πότε θα παραληφθεί το πρώτο πλοίο και πού θα δρομολογηθεί;

Το νέο πλοίο θα παραδοθεί στη ΝΕΛ το Φεβρουάριο του 2000 και θα δρομολογηθεί κυρίως στη γραμμή των Κυκλάδων, καθώς και στην κύρια γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης.

Τα άλλα πλοία;

Τα άλλα δύο πλοία νέας τεχνολογίας, που θα παραγγελθούν έως το τέλος του χρόνου, στόχος μας είναι να δρομολογηθούν τα επόμενα δύο χρόνια. Πρόκειται για υπερσύγχρονα πλοία, τα οποία θα συνδέουν τους παραπάνω προορισμούς τόσο με τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας όσο και με τα λιμάνια νησιών του βορειοανατολικού Αιγαίου.

Γιατί πιστεύετε ότι έως το 2004 θα έχουν επικρατήσει τρία, το πολύ τέσσερα επιχειρηματικά σχήματα;

Η τάση που επικρατεί στην ελληνική ακτοπλοία σήμερα είναι η δημιουργία στρατηγικών συμμαχιών, που αποβλέπουν σε λειτουργία των εταιρειών υπό κοινά προγράμματα δράσης. Τα επιχειρηματικά σχήματα που θα δημιουργηθούν θα πραγματοποιούν ευκολότερα επενδύσεις και θα αναβαθμίζουν συνεχώς τις υπηρεσίες προς το επιβατικό κοινό. Οι μικρές εταιρείες θα είναι δύσκολο, αν όχι ανέφικτο, να λειτουργήσουν αποτελεσματικά στη νέα ανταγωνιστική αγορά που θα δημιουργηθεί. Η άρση του cabotage το 2004 θα οδηγήσει οριστικά πλέον στην προσαρμογή της ελληνικής ακτοπλοίας στα ευρωπαϊκά δεδομένα. Η ΝΕΛ θα είναι μία από τις λίγες εταιρείες που θα κυριαρχήσουν στο νέο περιβάλλον.

Με αυτά τα σχήματα θα βελτιωθεί το επίπεδο

Επέκταση και σε τουρκικά λιμάνια

Κύριε Αντωνίου, έχετε αναφερθεί σε επέκταση της δραστηριότητας της ΝΕΛ και σε τουρκικά λιμάνια. Πού βρίσκεται ο σχεδιασμός και πότε θα υλοποιηθεί;

Η νέα κατάσταση που διαμορφώθηκε στα Βαλκάνια δημιούργησε μία νέα αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατικού κοινού από την Ασία στην Ευρώπη, μέσω Ελλάδας. Η ΝΕΛ μελετά τη δημιουργία του θαλάσσιου δρόμου Τσεσμέ-Βόλος-Ηγουμενίτσα-Μπόρι Ιταλίας (μετά την κατασκευή του τούνελ της Κατάρρας, που σύντομα θα ολοκληρωθεί), επιτυγχάνοντας την ταχύτερη σύνδεση της Μέσης Ανατολής με την Ιταλία. Τα δεδομένα είναι πολύ ευνοϊκά, η μελέτη της γραμμής έχει προχωρήσει σε σημαντικό βαθμό και, καθώς εχόντων των πραγμάτων, πιθανόν να προχωρήσουμε σε υλοποίηση εντός του ερχομένου έτους. Μελετάμε επίσης την πιθανότητα επέκτασής μας και σε άλλα τουρκικά λιμάνια, εάν τα δεδομένα και οι συνθήκες το επιτρέψουν.

Σε συνέντευξή σας κατηγορήσατε τον υπουργό Ναυτιλίας ότι εξυπηρετεί συμφέροντα συγκεκριμένης εταιρείας. Από την πλευρά του, ο κ. Σουμάκης υποστήριξε ότι όταν σας εγκρίνουν άδειες σκοπιμότητας όλα είναι καλά, σε αντίθετη περίπτωση διαμαρτυράστε. Τι απαντάτε;

Είμαι υπέρ του ανταγωνισμού και υπέρ της κατάργησης των αδειών σκοπιμότητας εφόσον και η δική μας επέκταση σε άλλες γραμμές είναι μέρος της στρατηγικής μας. Πιστεύω ότι η χορήγηση αδειών σκοπιμότητας για τις

γραμμές Λέσβου σε Μινωικές και Στρίντζη είναι κάπως εσπευσμένη, εφόσον η άρση του cabotage δεν προβλεπόταν έως προσφάτως πριν από το 2004, διάστημα ικανό για να προετοιμαστούν οι εταιρείες του κλάδου σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Η βασική ένστασή μας είναι ότι δεν ακολουθήθηκαν νομοθετημένες διαδικασίες, θεσμοί και πρακτικές, που εφάρμοζε το ΥΕΝ, καθώς και ότι δεν τηρήθηκε το πνεύμα του Π.Δ. 684/76, σύμφωνα με το οποίο δεν πρέπει να διαταράσσεται η οικονομική ισορροπία του προϋπάρχοντος στη γραμμή πλοιοκλήτη. Αντίθετα, όταν εμείς ζητήσαμε άδεια για Πειραιά-Ηράκλειο, το αίτημά μας απερίφθην με το επιχείρημα ότι πλήττονται οικονομικά οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη γραμμή, και παρά το γεγονός ότι η κίνηση της συγκεκριμένης γραμμής είναι πολυπληθής από αυτή της γραμμής Πειραιά-Μυτιλήνης και εξυπηρετείται από λιγότερα σε αριθμό πλοία.

Ο κύριος Σφηνιάς δήλωσε προσφάτως ότι η γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου δεν είναι μονοπωλιακή, αφού έχουν δρομολογήσει πλοία η συνεταιρισμός σας ΑΝΕΚ και η εταιρεία Αγούδημου. Το σχολιάζετε;

Ο κ. Σφηνιάς προσπαθεί τους τελευταίους μήνες να διαφυλάξει τα συμφέροντα της εταιρείας του με άστοχες και παραπλανητικές δηλώσεις, πρωταγωνιστώντας στη δημιουργία άσχημου κλίματος στον ακτοπλοϊκό κλάδο. Πριν από τις δηλώσεις αυτές όμως, ας μπει στον κόπο να εξετάσει τα πραγματικά δεδομένα της αγοράς. Μπορεί στη γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου να εκτελούν δρομολόγια, εκτός από τις Μινωικές, η ΑΝΕΚ και η εταιρεία Αγούδημου, από τη συγκεκριμένη γραμμή όμως διακινούνται 1.200.000 επιβάτες ετησίως και είναι δρομολογημένα μόνο τέσσερα πλοία. Αντίθετα, στη γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης, με 60.000 επιβάτες το χρόνο, θα είναι δρομολογημένα 10 πλοία αν υλοποιηθούν οι επιπλέον άδειες που χορηγήθηκαν. Ας γίνει λοιπόν η χορήγηση των επιπλέον αδειών σκοπιμότητας με βάση τα δεδομένα της κάθε γραμμής, χωρίς να ευνοείται κάποια εταιρεία εις βάρος άλλων.

Πώς σχολιάζετε την εισαγγελική έρευνα στο ΧΑΑ;

Το ελληνικό χρηματιστήριο έχει εισέλθει τα τελευταία χρόνια σε φάση μεγάλης ανόδου και έχει προσελκύσει μεγάλο μέρος του επενδυτικού κοινού. Είμαι υπέρ της εισαγγελικής έρευνας σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν υπονοησίες ατασθαλιών ή διασπορά ψευδών ειδήσεων, οι οποίες θα βλάψουν άμεσα τον μικρομεσαίο επενδυτή. ➡

Τα «Ναυτικά Χρονικά»,
 εδώ και αρκετούς μήνες,
 είχαν προβλέψει αυτό
 που συνέβη αρχές
 Σεπτεμβρίου.
 Η συμφωνία των
 Επιχειρήσεων Αττικής
 και των Γραμμών
 Στρίντζη επιβεβαίωσε με
 τον πλέον πανηγυρικό
 τρόπο τη νέα αντίληψη, η
 οποία θα είναι κυρίαρχη
 τα επόμενα
 χρόνια στην ακτοπλοΐα.
 Η συμφωνία, μισού
 τρισεκατομμυρίου
 δραχμών, επισημοποίησε
 μια σχέση που ξεκίνησε
 πριν από μερικούς μήνες
 με επαφές μεταξύ των
 πλοιοκτητών, οι οποίες
 πύκνωσαν τις τελευταίες
 εβδομάδες με τη
 συμμετοχή στελεχών των
 δύο επιχειρήσεων.

ΕΠΑΤΤ

του Χάρη Παυρίδη

ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ:

Μια συνεργασία που αλλιάζει ποδή...



Περικλής Παναγόπουλος



Γεράσιμος Στρίντζης



Είναι γεγονός ότι οι δύο πλευρές φρόντισαν και τελικά κατάφεραν να κρατήσουν αυτές τις συναντήσεις μακριά από τα φώτα της δημοσιότητας. Παρ' όλα αυτά, το γεγονός ότι οι δύο επιχειρήσεις σχεδόν αδιαφορούσαν για τα τεκταινόμενα στην ακτοπλοΐα, δημιούργησε κάποιες υποψίες, αρκετές ώστε να προκαλέσουν τις πρώτες φήμες μέσα στο καλοκαίρι. Φήμες όμως που δεν είχαν συνέχεια, καθώς και οι επαφές γίνονταν σε επίπεδο κορυφής. Μόνο τις τελευταίες ημέρες του Αυγούστου η έντονη κινητικότητα των στελεχών και των δύο επιχειρήσεων άρχισε να φωτίζει την υπόθεση, που αλλιάζει ουσιαστικά το χάρτη της ακτοπλοΐας, δημιουργώντας νέα δεδο-

μένα. Έτσι λοιπόν, όταν ανακοινώθηκε επισήμως η υπογραφή της συμφωνίας, δεν ήταν τόσο η έκπληξη όσο το ενδιαφέρον για την επόμενη ημέρα, που ξεκινάει με την παρουσία πλέον ενός ακτοπλοϊκού κολλοσσού.

Η πρώτη αίσθηση είναι ότι οι δύο επιχειρήσεις θα αποκτήσουν το επόμενο διάστημα ισχυρό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους. Και αυτό γιατί η χρηματιστηριακή αξία και των δύο αγγίζει τα 500 δις. δρχ., ενώ ο στόλος τους φθάνει τα 16 πλοία. Αν μάλιστα συνυπολογισθεί το γεγονός ότι βρίσκονται υπό ναυπήγηση 11 πλοία (6 των Επιχειρήσεων Αττικής και 5 των Γραμμών Στρίντζη), γίνεται αντιληπτό ότι ο συνολικός στόλος των 27 πλοίων καθιστά τις δύο επιχειρήσεις πρώτη δύναμη στο χώρο της ακτοπλοΐας.

Τώρα πλέον η είσοδος των Επιχειρήσεων Αττικής στις γραμμές του Αιγαίου είναι γεγονός, το οποίο αντιμετωπίζεται με ψυχραιμία. Προς το παρόν, δεν πρόκειται να υπάρξουν ανακοινώσεις, είναι όμως

βέβαιο ότι οι αποφάσεις που θα ληφθούν για τη νέα περίοδο θα επιφέρουν ραγδαίες αλλαγές στο σημερινό καθεστώς. Όσον αφορά τις γραμμές της Αδριατικής, το δύο νέα πλοία των γραμμών Στρίντζη αλληλά και τα δύο νέα των Επιχειρήσεων Αττικής θα δρομολογηθούν άμεσα, με αποτέλεσμα η ενίσχυση να επιφέρει και εδώ την απόληξη του ανταγωνισμού.

Σύμφωνα με πληροφορίες, είναι πιθανόν πολύ σύντομα, ίσως και τις επόμενες ημέρες, να γίνει σημαντική αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου των Επιχειρήσεων Αττικής. Το συμφωνητικό προβλέπει να συμμετέχουν στο μετοχικό κεφάλαιο των Επιχειρήσεων Αττικής, στην επικείμενη αύξηση, οι ίδιοι μέτοχοι. Επιπλέον, στην υπογραφή-σα συμφωνία ορίζεται ότι στο Διοικητικό Συμβούλιο των Γραμμών Στρίντζη, το οποίο είναι εννεαμελής, θα συμμετέχουν οι Επιχειρήσεις Αττικής με πέντε μέλη. Όσον αφορά το Διοικητικό Συμβούλιο των Επιχειρήσεων Αττικής, το οποίο είναι πενταμελής, θα ζητηθεί από τους μετόχους να γίνει επταμελής, ώστε να συμμετέχουν σε αυτό ο πρόεδρος των Γραμμών Στρίντζη, Γεράσιμος Στρίντζης, και ο διευθύνων σύμβουλος Παναγιώτης Στρίντζης.

Η αγορά του πακέτου μετοχών (ποσοστό 38% επί ποσού 40 δισ. δρχ.), εκτός του ότι διευρύνει τις προοπτικές και για τις δύο εταιρείες, έχει και μια άλλη προοπτική. Όπως μας έλεγε κορυφαίο στέλεχος των Επιχειρήσεων Αττικής, «η συμ-

Οι δύο επιχειρήσεις θα αποκτήσουν το επόμενο διάστημα ισχυρό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους



φωνία στοχεύει στο να υπερβούμε τη λογική ότι ένα συν ένα μας κάνει δύο. Εμείς θέλουμε να κάνουμε παραπάνω από δύο!».

Ως προς το τι ακριβώς σημαίνει αυτή η σιβυλλική δήλωση, απάντηση θα πάρουμε το προσεχές διάστημα. Να είναι μόνο η επέκταση των δραστηριοτήτων σε νέες γραμμές εντός και εκτός Ελλάδος ή μήπως και κάποιες άλλες δραστηριότητες, που θα προκύψουν από αυτή τη συνεργασία;

Το βέβαιο είναι ότι τόσο ο Περικλής Παναγιώπουλος όσο και ο Γεράσιμος Στρίντζης είναι ίσως οι μόνοι που ξέρουν τις συνέργειες που θα προκύψουν από αυτή τη συμφωνία.

Ασφαλώς, η συμφωνία δεν πέρασε απαρατήρητη από την κυβέρνηση, η οποία διά στόματος του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας χαρακτήρισε θετική τη συνεργασία. Ο κ. Σουμάκης τόνισε ότι «η συνεργασία των δύο μεγάλων ακτοπλοϊκών εται-

ρειών είναι ένα μήνυμα προς όλους» και συμπλήρωσε ότι «ο δρομολογημένος εκσυγχρονισμός της ακτοπλοΐας, για να υλοποιηθεί έγκαιρα, χρειάζεται τη συνεργασία τέτοιου μεγέθους εταιρειών, που διαθέτουν τεράστια κεφάλαια». ➡

“Substantial reduction in lub oil consumption”

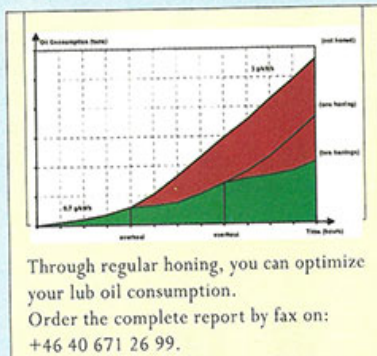
Regular deglazing and honing of engine cylinder liner surfaces can cut your lub oil costs dramatically. It can also notably increase time between overhauls and correspondingly increase the service life of your engines.

Chris-Marine develops methods and manufactures portable engine maintenance machines, tailored for all types of slow speed and medium speed marine and stationary diesel engines. Precision made machines for deglazing and honing, surface and valve grinding, wear edge and carbon deposit removal.

Decades of close co-operation with all the major engine manufacturers ascertains that the Chris-Marine precision machines are the obvious choice of modern, cost-conscious shipping companies. Contact us to find out how you can improve engine efficiency and save money.

Agent for Greece and
Cyprus: Kaminco,
c/o Kaminis Co. Ltd.

CHRIS-MARINE
THE OPTIMUM SOLUTION



“The substantial reduction in lub oil consumption and the resulting savings we have experienced since we began using Chris-Marine honing equipment is impressive.” Claes Svensson, Chief Engineer, M/S Peter Pan, TT-Line, Hamburg.

τα νέα της ακτοπλοΐας

Η Minoan Lines διευκρινίζει

Διευκρινίσεις για τα αποτελέσματα της Ενοποιημένης Κατάστασης Ισολογισμού (εξαμήνου 1.1.99 - 30.6.99) έδωσε στη δημοσιότητα η Minoan Lines. Παράλληλα, παρουσιάζει την πορεία της εταιρείας με βάση τα αποτελέσματα του επταμήνου 1999. Αναλυτικότερα, μεταξύ άλλων αναφέρονται: α) Η απόκλιση μεταξύ του α' εξαμήνου 1998 και του αντίστοιχου 1999 οφείλεται στο γεγονός ότι το 1998 είχε επιτευχθεί έκτακτη κερδοφορία ύψους 1,5 δισ. δρχ., από την πώληση των δύο πλοίων της εταιρείας «Κησσο» και «Festos».

Για το ίδιο χρονικό διάστημα, το 1999 έχουν ληφθεί υπ' όψιν αυξημένες αποσβέσεις κατά 613 εκατ. δρχ.

Επίσης, τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του α' εξαμήνου 1999 εμφανίζονται επιβαρυνμένα κατά 600 εκατ. δρχ., περίπου.

Ταυτόχρονα, λόγω της ενσωμάτωσης στον όμιλο από την 1.1.99 των εταιρειών Air Greece, Minoan Cruises και Minoan Highspeed, απορροφήθηκαν ζημιές ύψους 585 εκατ. δρχ., λόγω της αδράνειας στην οποία περιήλθε η Minoan Highspeed (τελεί υπό εκκαθάριση)

και της χαμηλής έως αδρανούς περιόδου εκμετάλλευσης των παγίων στοιχείων της Minoan Cruises και της Air Greece.

β) Ήδη, τα αποτελέσματα της Minoan Lines για το επτάμηνο του 1999 ανέρχονται μετά τα χρηματοοικονομικά έξοδα και πριν από τις αποσβέσεις σε 5,7 δισ. δρχ., παρουσιάζοντας έναντι των αντίστοιχων του 1998 αύξηση 14% (1998: 5 δισ. δρχ. προ της πώλησης πλοίων).

Θετικά εξελίχθηκε και ο μήνας Αύγουστος, και το γεγονός αυτό δημιουργεί βάσιμες ενδείξεις ότι στο τέλος αυτής της χρονιάς τα καθαρά κέρδη της εταιρείας θα προσεγγίσουν το στόχο της, δηλαδή τα 12,8 δισ. δρχ., αύξηση σημαντική

σε συνάρτηση με αυτή του έτους 1998. Σε αυτό συμβάλλει και το γεγονός ότι θα υπάρχει μεγάλη βελτίωση στα χρηματοοικονομικά μεγέθη λόγω της αυξημένης ρευστότητας

από την τελευταία αύξηση μετοχικού κεφαλαίου, κατά την οποία η εταιρεία συγκέντρωσε 77,4 δισ. δρχ.



Αύξηση κερδών για τις Επιχειρήσεις Αττικής

Σημαντική αύξηση πωλήσεων και κερδών παρουσίασε ο Όμιλος Επιχειρήσεων Αττικής κατά το α' εξάμηνο 1999 σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 1998. Συγκεκριμένα, ο κύκλος εργασιών από την εκμετάλλευση των τεσσάρων υπερασύγχρονων επιβατηγών-οχηματογωγών πλοίων Superfast στις γραμμές Ελλάνδος-Ιταλίας αυξήθηκε κατά 22,6% (12,2 δισ.δρχ.) Τα κέρδη προ τόκων δανείων και αποσβέσεων αυξήθηκαν κατά 18,4% και ανήλθαν σε 4,7 δισ.δρχ., ενώ τα καθαρά κέρδη του ομίλου μετά από αποσβέσεις και πληρωμές τόκων ανήλθαν σε 2,7 δισ. δρχ., σημειώνοντας αύξηση 14,8% από το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

Εξάλλου, κατά το α' εξάμηνο του 1999, τα τέσσερα

Superfast μετέφεραν 195.381 επιβάτες (51.226 περισσότεροι επιβάτες σε σύγκριση με το α' εξάμηνο του 1998 - αύξηση 35,5%), 51.306 φορτηγά (14.934 περισσότερα - αύξηση 41,1%) και 36.269 Ι.Χ. αυτοκίνητα (9.308 περισσότερα - αύξηση 34,5%). Κατέκτησαν την πρώτη θέση σε μερίδιο αγοράς στο σύνολο των γραμμών Ελλάνδος-Ιταλίας σε επιβάτες με 29,9% (έναντι 22,91% του α' εξαμήνου 1998), σε φορτηγά με 27,6% (έναντι 21,6% του α' εξαμήνου 1998) και τη δεύτερη θέση σε Ι.Χ. αυτοκίνητα με ποσοστό 26,9% (έναντι 22,6% του α' εξαμήνου 1998). Σημειώτεον ότι στη γραμμή Ελλάνδος-Ιταλίας δραστηριοποιούνται περίπου 35 πλοία.



Η Royal Caribbean Cruises Ltd., η οποία αντιπροσωπεύεται στην Ελλάδα από τη Navigator, ανακοίνωσε αύξηση 11,9% στα έσοδα του β' τριμήνου του τρέχοντος οικονομικού έτους. Το καθαρό εισόδημα την ίδια περίοδο έφθασε τα 99,3 εκατ. δολλάρια. Το συνολικό ακαθάριστο εισόδημα ήταν 617,7 εκατ. δολλάρια.

«Το 1999 θα είναι μία ακόμη καλή χρονιά για τον κλάδο της κρουαζιέρας. Είμαστε ιδιαίτερα ικανοποιημένοι από τη συνεχιζόμενη τάση κερδοφορίας της εταιρείας μας» ανέφερε ο πρόεδρος

και διευθύνων σύμβουλος κ. Richard D. Fain. «Το νεότευκτο "Voyager of the Seas" μόλις ολοκλήρωσε τις θαλάσσιες δοκιμές χωρίς να αντιμετωπίσει το παραμικρό πρόβλημα. Προσβλέπουμε στη σύντομη ένταξή του στο στόλο μας, το χρόνο που διανύουμε».

Η Royal Caribbean Cruises Ltd. προσφέρει κρουαζιέρες στην Αλάσκα, στις Μπαχάμες, στη Βερμούδα, στην Καραϊβική, στην Ευρώπη, στη Χαβάη, στο Μεξικό, στο Κανάλη του Παναμά, στη Ρωσία και στη Σκανδιναβία.

Κέρδη - ρεκόρ για τη Royal Caribbean Cruises



Τι δήλωσε ο υπουργός

Κανονοποιημένος από την κίνηση και την εξυπηρέτηση των επιβατών στα λιμάνια κατά τη φετινή καλοκαιρινή περίοδο δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης. Για τις επτά βλάβες που παρουσιάστηκαν και τις μικροκαθυστερήσεις στις αφιστοναχωρήσεις πλοίων, ο κ. Σουμάκης τόνισε: «Αυτά συμβαίνουν. Δεν μπορείς να δομάσεις τα στοιχεία της φύσης». Ο υπουργός αναφέρθηκε στη συμπεριφορά πληρωμάτων, που δεν είναι η πρόποση, ενώ κάλεσε και το επιβατικό κοινό να αλληλέστυση (δεν μπορεί κάποιος σε ένα πλοίο να θέλει τέσσερις και πέντε καρέκλες για τις αποσκευές του) προς όφελος όλων.

Η κίνηση από τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφίνας το τρίμηνο Ιουνίου-Αυγούστου, με βάση στοιχεία του ΥΕΝ, ήταν η ακόλουθη:



ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΡΑΦΗΝΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ ΙΟΥΝΙΟΥ - ΙΟΥΛΙΟΥ-ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ			ΟΧΗΜΑΤΑ			ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ		
	1998	1999	ΗΜΕΡΗΣΙΑ	1998	1999	ΗΜΕΡΗΣΙΑ	1998	1999	ΗΜΕΡΗΣΙΑ
ΣΥΝ. ΙΟΥΝΙΟΥ	508.127	460.013		73.745	75.497		2.652	2.679	
ΣΥΝ. ΙΟΥΛΙΟΥ	844.816	932.105		145.782	164.050		3.120	3.324	
ΣΥΝ. ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ	901.952	935.951		157.770	166.442		3.413	3.352	
ΓΕΝ. ΣΥΝΟΛΟ	2.256.893	2.330.068	3,24%	379.295	407.988	7,56%	9.185	9.355	1,85%
		73.175							

ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΡΑΦΗΝΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟ ΙΟΥΝΙΟΥ-ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

ΛΙΜΑΝΙ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΟΧΗΜΑΤΑ		ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	56%	56%	68%	70%	25%	25%
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	26%	28%	17%	17%	64%	64%
ΡΑΦΗΝΑ	18%	16%	15%	12%	11%	11%
	100%	100%	99%	100%	100%	100%

Άνεμος εκσυγχρονισμού στα πορθμεία Ρίου - Αντιρρίου

Ο άνεμος εκσυγχρονισμού που πνέει αργά αλλά σταθερά στην ακτοπλοία άρχισε να... φυσάει και στην πορθμειακή γραμμή Ρίου-Αντιρρίου. Πλοιοκτήτες αλλά και η κοινοπραξία των εργαζομένων στα φεριμπόουτ, θέλοντας να γίνουν ανταγωνιστικοί, «αποντών» στην κατασκευή της γέφυρας με νέα πλοία ή με σκάφη ηλικίας μέχρι 10 ετών. Στην τελευταία συνεδρίασή της, η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, υπό την προεδρία

του γενικού γραμματέα του ΥΕΝ Αθ. Τσουροπλή, ενέκρινε τη χορήγηση πέντε αδειών σκοπιμότητας για τη γραμμή Ρίου-Αντιρρίου. Εκπρόσωπος των πλοιοκτητών, υποστηρίζοντας το αίτημα για νέα άδεια σκοπιμότητας, ανέφερε στα μέλη της ΓΕΑΣ: «Πρέπει να εκσυγχρονιστούμε για να γίνουμε ανταγωνιστικοί στη γέφυρα. Εκτιμούμε ότι τον πρώτο, ίσως και το δεύτερο χρόνο λειτουργίας της γέφυρας, τα τιμολόγια για τα τροχοφόρα θα είναι μικρά, όμως στη συνέχεια η τιμολογιακή πολιτική θα αλλοιάξει και θα είναι ακριβότερα. Θέλουμε νέα πλοία για καλύτερες υπηρεσίες προς το κοινό». Η γέφυρα αναμένεται να είναι έτοιμη το 2005 και υπολογίζεται ότι το αντίτιμο διέλευσης θα είναι ακριβότερο απ' ό,τι το εισιτήριο στα πορθμεία. Ενστάσεις ακούστηκαν ως προς το αν είναι σε θέση αμφίδρομα σκάφη να εκτελούν δρομο-

λόγια λόγω μορφολογίας στο λιμάνι του Αντιρρίου, όμως η ΓΕΑΣ αποφάσισε να χορηγηθούν άδειες σκοπιμότητας και σε αμφίδρομα πλοία. Η ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα ικανοποιημένη από την εξέλιξη εκσυγχρονισμού των πορθμείων της συγκεκριμένης γραμμής και τώρα αναμένει τα επόμενα βήματα από άλλους πλοιοκτήτες, όπως π.χ. στη γραμμή Κέρκυρας-Ηγουμενίτσας. Οι πέντε άδειες σκοπιμότητας θα υλοποιηθούν σε διάστημα 18 μηνών. Η ΓΕΑΣ στη 10η φετινή συνεδρίασή της ενέκρινε τα ακόλουθα αιτήματα για χορήγηση νέων αδειών σκοπιμότητας: Στην ΑΝΕ «Κωνσταντίνος», στη Ν.Ε. «Άγιος Ελευθέριος», στη Ν.Ε. «Εργαζομένων Π/Θ Ρίου-Αντιρρίου» και στους Καρνεά-Λαλούση. Ακόμη, ικανοποιήθηκε αίτημα για νεότευκτο ή πλοίο 10ετίας στην ΑΝΕ «Ελένη».

Δεύτερο όχι της ΓΕΑΣ σε ΝΕΛ για Κρήτη

Με το σκεπτικό ότι οι ανάγκες της Κρήτης εξυπηρετούνται την παρούσα περίοδο κατά τον καλύτερο τρόπο, η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών απέρριψε το αίτημα της ΝΕΛ για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας στη γραμμή Πειραιά ή Λαυρίου-Ηρακλείου.

Ακόμη, στο σκεπτικό τονίζεται ότι σε λίγους μήνες οι κρητικές εταιρείες θα δρομολογήσουν νεότευκτα πλοία, με αποτέλεσμα να μειωθεί και ο χρόνος ταξιδιού από Πειραιά προς Κρήτη και τανάπαλιν. Είναι η δεύτερη φορά το τελευταίο εξάμηνο που η ΓΕΑΣ απορρίπτει παρόμοιο αίτημα της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου.

Όπως ανέφερε στα μέλη της ΓΕΑΣ ο πρόεδρος της ΝΕΛ Ι. Αντωνίου, η εταιρεία επιθυμεί τώρα και όχι μετά το 2004 να δρομολογήσει νεότευκτο πλοίο στο Ηράκλειο. «Όπως οι Μινωικές έλαβαν άδεια σκοπιμότητας για Χίο-Μυτιλήνη, έτσι και η ΝΕΛ θέλει να δρομολογήσει σκάφος της

στο Ηράκλειο. Μάλιστα, ο χρόνος ταξιδιού θα μειωθεί περίπου κατά το ήμισυ» είπε χαρακτηριστικά ο κ. Αντωνίου.

Η ΓΕΑΣ ενέκρινε όλα τα αιτήματα της ΝΕΛ για τρο-



ποποίηση αδειών σκοπιμότητας που αφορούν τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίων στη γραμμή Πειραιά-Κυκλάδων-Β. Αιγαίου-Αγ. Κωνσταντίνου-Σποράδων και απέρριψε τέταρτο αίτημα για επέκταση δρομολογιακής γραμμής σε Πάρο-Νάξο-Σαντορίνη.

Στο τελευταίο αίτημα αντέδρασαν έντονα οι πλοιοκτήτες Κων. Αγαπητός, Γερ. Στρίντζης και Γ. Γούτος, οι οποίοι υποστήριξαν ότι δεν είναι δυνατόν η ΝΕΛ να επεκταθεί σε κάθε γραμμή.

Από την πλευρά του, ο κ. Αντωνίου ισχυρίστηκε ότι η ΝΕΛ ζητεί επεκτάσεις δρομολογιακών γραμμών επειδή τα νέα πλοία της θα αναπτύσσουν ταχύτητα 42 κόμβων, με αποτέλεσμα να εκτελούν δύο και τρία δρομολόγια καθημερινά.

Η Επιτροπή ικανοποίησε αίτημα της ΑΝΕΝ (θυγατρική της ΑΝΕΚ) για άδεια σκοπιμότητας στη γραμμή Κισσάμου-Αντικυθήρων-Κυθήρων-Πελοποννήσου, ενώ ο Αντ. Αγαπητός απέσυρε αίτημά του για χορή-

γηση άδειας σκοπιμότητας στο ταχύπλοο SeaSpeed για τη γραμμή Πειραιά-Σύρου-Τήνου-Μυκόνου-Πάρου-Νάξου. Το πλοίο, τύπου καταμαράν, έχει μήκος 52 μέτρα, αναπτύσσει ταχύτητα 46 κόμβων και έχει δυνατότητα μεταφοράς 447 επιβατών.

Στο πλαίσιο υλοποίησης των επενδυτικών προγραμμάτων της, η ΑΝΕΚ υπέγραψε με το νορβηγικό ναυπηγικό οίκο FOSEN την ανάθεση ναυπήγησης δύο υπερσύγχρονων επιβατηγών-οχηματογωγών πλοίων υψηλών ταχυτήτων και προδιαγραφών. Παράλληλα έκλεισε option για άλλα δύο. Το κόστος απόκτησης των δύο πλοίων ανέρχεται στο ποσό των 205.000.000 ευρώ (102.500.000 ευρώ το κάθε πλοίο). Η συμφωνία προβλέπει την παράδοση του πρώτου πλοίου τον Οκτώβριο του 2000 και του δεύτερου τον Μάιο του 2001, καθιστώντας έτσι εφικτή τη στρατηγική αναδιάρθρωση του στόλου της ΑΝΕΚ και την άμεση επιχειρησιακή αξιοποίηση των νέων πλοίων. Τα βασικά τεχνικά

χαρακτηριστικά των νέων πλοίων είναι:

Μήκος: 200,64 μ.

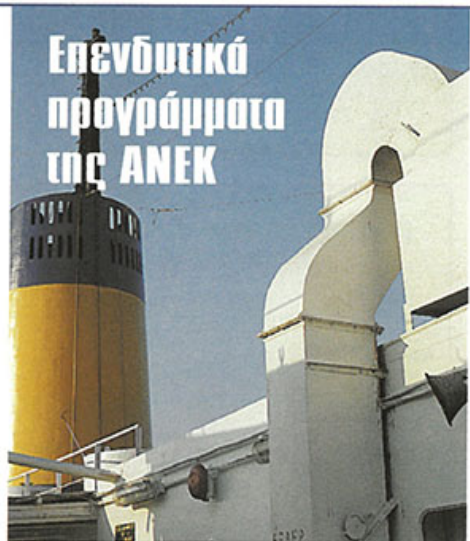
Πλάτος: 25,8 μ.

Ταχύτητα: 30 μιλίων.

Ιπποδύναμη κύριων μηχανών: 69.000 ίπποι.

Θα μεταφέρουν 1.850 επιβάτες από τους οποίους: 808 σε κρεβάτια διαφόρων θέσεων, 200 σε αεροπορικά καθίσματα και 842 επιβάτες στη Γ' θέση. Η μεταφορική ικανότητα κάθε πλοίου θα είναι 130 φορτηγά οχήματα ευρωπαϊκών διαστάσεων και 120 Ι.Χ. οχήματα σε δύο υπόγειο γκαράζ. Θα διαθέτουν επίσης μεγάλους κοινόχρηστους χώρους, υπερπολυτελή σαλόνια, μία μεγάλη και δύο μικρές πισίνες.

Επενδυτικά προγράμματα της ΑΝΕΚ



Νέο πολυτελές κρουαζιερόπλοιο



Στη Ρόδο παρουσίασε η εταιρεία «Fesival Cruises» και ο πρόεδρος της, κ. Γιώργος Πουλιδής, το «Mistral». Πρόκειται για το πρώτο από τη νέα της σειρά κρουαζιερόπλοίων το οποίο παρουσιάστηκε στο νησί των Ιννποτών με την ευκαιρία του καλοκαιρινού προγράμματός του στη Μεσόγειο.

Το κρουαζιερόπλοιο «Mistral», κάθε εβδομάδα, ξεκινά το ταξίδι του από την Γενόβα, μέσω της Νάπολι, και φθάνει στο Κατάκολο. Από εκεί, συνεχίζει για τη Σαντορίνη, τη Μύκονο, τη Ρόδο, το Γύθειο και επιστρέφει στην Γενόβα, κάνοντας έναν πλήρη τουριστικό κύκλο γνωριμίας με τη Μεσόγειο.

Το 47.900 τόνων ευρωπαϊκό κρουαζιερόπλοιο είναι ένα πλοίο-ορόσημο στην ιστορία κατασκευών της γαλλικής ναυπηγικής, τα δε εγκαίνιά του έγιναν παρουσία του Γάλλου πρωθυπουργού Lionel Jospin, από την κ. Claude Deschamps, σύζυγο του αρχηγού της γαλλικής ομάδας ποδοσφαίρου, που θριάμβευσε στους αγώνες 1998 World Cup Finals.

Η επόμενη κίνηση του Π. Σφηνιά

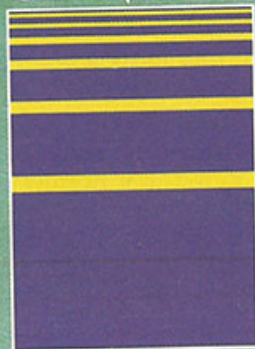
Στην αναμενόμενη στρατηγική κίνηση προέβη η Minoan Flying Dolphins, ανακοινώνοντας, πρόσφατα, την απόκτηση του επιβατηγού-οχηματογωγού «SuperCat Χαρούλη» από την εταιρεία «Βασιλέτι Ν.Ε.» του Γιώργου Γούτου. Έτσι, από το επόμενο καλοκαίρι, η MFD θα προσφέρει στους επιβάτες της πλήρες πρόγραμμα ποδηλατών αναχωρήσεων από Ραφήνα και Πειραιά προς το νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων.

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

ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΜΕ ΜΕΤΟΧΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Επιμέλεια: Γ. Ηλιάπουλος

Ενα αξίωμα της οικονομίας αναφέρει ότι η δυναμική συμπεριφορά της οποιασδήποτε αγοράς ορίζει επίπεδα τιμών, στα οποία εναρμονίζεται η προσφορά προς τη ζήτηση, με συνέπεια οι πωλητές να είναι πρόθυμοι να πωλήσουν τόσα, όσα ακριβώς επιθυμούν να αγοράσουν οι αγοραστές. Με άλλα λόγια, ο «μηχανισμός των τιμών» προσδιορίζει το «σημείο ισορροπίας» όπου η ζήτηση εξισούται με την προσφορά.

Η βασική αυτή αρχή έχει μεταφερθεί και στις κεφαλαιαγορές, όπου επί αιώνες καταβάλλονται μεγάλες προσπάθειες για να προσδιορισθούν κάποια βασικά αξιώματα, που να αποσαφηνίζουν τη δυναμική της συμπεριφοράς της αγοράς κινητών αξιών, παρά το γεγονός ότι είναι αδύνατον να ορισθούν μαθηματικές συναρτήσεις που να περιγράφουν και να δίνουν με ακρίβεια το νόμο της προσφοράς και της ζήτησης. Πάντως, σύμφωνα με τις επικρατούσες απόψεις, οι διακυμάνσεις των τιμών που αφορούν τις κινητές αξίες και κατά κύριο λόγο στις μετοχές εξαρτώνται άμεσα από τις αποκαλούμενες ορθολογικές προσδοκίες, δηλαδή την απόδοση (κατά κανόνα υπό μορφή μερίσματος στις ώριμες αγορές) που αναμένεται με βάση την επένδυση που επιχειρείται.

Βέβαια, στις απόψεις αυτές υπάρχει και ο αντίλογος. Διότι αν η συναλλησασόμενη στις κεφαλαιαγορές υιοθετούσαν αυτή τη συμπεριφορά, τότε φαινόμενα όπως η γαλλική κρίση των ομοιόγων κατά το 16ο αιώνα, η κρίση της τουλίας στην Ολλανδία κατά το 17ο αιώνα, η κατάρρευση του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης τον Οκτώβριο του 1929 ή η Μαύρη Δευτέρα τον Οκτώβριο του 1987 στη Νέα Υόρκη, θα ήταν πρακτικά αδύνατο να εμφανισθούν.

Με γνώμονα τις ορθολογικές πάντα απόψεις, περισσότερο πρόσφατα φαινόμενα, όπως η κρίση των χρηματιστηρίων παραγών του 1994 και οι διαδοχικές διεθνείς χρηματιστηριακές κρίσεις κατά το φθινόπωρο του 1997 και κατά το φθινόπωρο του 1998, είναι στην κυριολεξία ανεξήγητα. Κατά συνέπεια, πέραν των αυστηρά οικονομικών κριτηρίων όπως η βελτίωση ή η επιδείνωση των βασικών μεγεθών της οικονομίας που αφορούν το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον, εντός του οποίου κινείται και αναπτύσσεται η κεφαλαιαγορά, οι κερδοφορίες των επιχειρήσεων και οι μερισματικές αποδόσεις των τίτλων ή οι αναπροσαρμογές παγίων και οι κεφαλαιοποιήσεις αποθεματικών, που συνήθως

καταλήγουν σε δωρεάν διανομές μετοχών, υπάρχουν και καθαρά ψυχολογικά κίνητρα και αντιδράσεις που επηρεάζουν την κεφαλαιαγορά στο σύνολό της ή συγκεκριμένους τίτλους.

Οι ψυχολογικοί παράγοντες δεν είναι εύκολο να ερμηνευθούν, καθώς πολλές φορές δεν συσχετίζονται με το γενικότερο οικονομικό και πολιτικό κλίμα που επικρατεί κατά την περίοδο της εμφάνισής τους.

Σύμφωνα με τη θεωρία των λογικών προσδοκιών, όλοι οι συναλλησασόμενοι σε μια αγορά κατέχουν σε αδρές γραμμές τις ίδιες πληροφορίες και, συνεπώς, η οποιαδήποτε μελλοντική διακύμανση των τιμών οφείλει να είναι ομοιογενής, ακολουθώντας το ρυθμό των εκτιμώμενων αποδόσεων.

Η τάση αυτή είναι δυνατόν να ανατραπεί μόνο όταν οι εκτιμήσεις των συναλλησασομένων πα-

**Σε όλες τις
ανεπτυγμένες αγορές,
οι μετοχές υψηλού
κινδύνου διέπονται από
ειδικό καθεστώς, ώστε
ο μέσος επενδυτής
να έχει όσο το δυνατόν
πληρέστερη επίγνωση
των κινδύνων που
αντιμετωπίζει**

ρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις, και συχνά παρατηρούνται φαινόμενα που επηρεάζουν κινήσεις μετοχών κατά παράβαση κάθε λογικής προσδοκίας. Το πρόβλημα λοιπόν ανάγεται στο εάν και κατά πόσον μία πληροφορία που αφορά την αξία μιας μετοχής και είναι γνωστή στο ευρύ κοινό προκαλεί ομοιογενείς αντιδράσεις.

Αποδεικνύεται, πρακτικά, πως κάτι τέτοιο δεν ισχύει και υπάρχει πληθώρα περιπτώσεων τόσο από το ελληνικό όσο και από τα ξένα χρηματιστήρια, που ενισχύει την άποψη, η οποία υποστηρίζει ότι κατά τη διάρκεια βραχυχρόνιων κερδοσκοπικών κινήσεων, ο κάθε συναλλησασόμενος υιοθετεί σειρά προσωπικών εκτιμήσεων, οι οποίες εξαρτώνται άμεσα από τις προσδοκίες του ως προς την αναμενόμενη συμπεριφορά των άλλων συναλλησασομένων.

Προσπαθεί δηλαδή να κερδοσκοπήσει, με βάση την ερμηνεία που δίδει στα ψυχολογικά, κατά κύριο λόγο, κίνητρα των υπολοίπων επενδυτών που συμμετέχουν στην κίνηση. Σε αδρές γραμμές, οι συναλλησασόμενοι είναι δυνατόν να ομαδοποιηθούν σε κατηγορίες που εμφανίζουν κοινά χαρακτηριστικά.

Μια πρώτη κατηγορία είναι οι σχετικά άπειροι, οι οποίοι δεν έχουν ασχοληθεί ιδιαίτερα με τη μετοχή ή τις μετοχές τις οποίες αγοράζουν κατά τη διάρκεια μιας φάσης κερδοσκοπικής κίνησης και αδυνατούν να διαβλέψουν τα περιθώρια των διακυμάνσεων, καθώς αγνοούν τα ιστορικά στοιχεία της μετοχής ή των μετοχών, τα οποία παρέχουν συνήθως σχετικά ασφαλείς ενδείξεις ως προς το εύρος των πιθανών διακυμάνσεων των τιμών.

Μια δεύτερη ομάδα συγκροτούν εκείνοι που, διαβλέποντας το ενδεχόμενο μιας κερδοσκοπικής κίνησης, προσπαθούν να επιτύχουν χαμηλά επίπεδα τιμών, πλην όμως η ταχύτητα του ρυθμού της ανοδικής κίνησης τους υποχρεώνει συχνά να τοποθετούνται σε σημαντικά υψηλότερα επίπεδα τιμών.

Τέλος, μια τρίτη ομάδα αποτελούν εκείνοι που και μεν έχουν τοποθετηθεί εγκαίρως, αλλά δεν ρευστοποιούν στα κατάλληλα επίπεδα τιμών, κατατρυχόμενοι από την προσδοκία ακόμη περισσότερων κερδών.

Όσοι παρακολουθούν προσεκτικά τα τεκταινόμενα στο ελληνικό χρηματιστήριο, είναι σε θέση να θυμούνται δεκάδες περιπτώσεις μετοχών, όπου διάφορες «ήσυχες» και «εμπιστευτικές» πληροφορίες υπήρξαν η αφετηρία εντονότατων κερδοσκοπικών κινήσεων, στις οποίες συμμετείχαν χιλιάδες επενδυτές, ωθούμενοι από την τολμηρή προσδοκία ότι θα κέρδιζαν (αναλογικά) τόσα, όσα θα κέρδιζαν περίπου και οι πηγές των πληροφοριών, και κατέληξαν τελικά στην οδυνηρή απώλεια των κεφαλαίων τους.

Μέτρα για την προστασία του επενδυτικού κοινού

Σε όλες τις ανεπτυγμένες αγορές, οι μετοχές υψηλού κινδύνου διέπονται από ειδικό καθεστώς, ώστε ο μέσος επενδυτής να έχει όσο το δυνατόν πληρέστερη επίγνωση των κινδύνων που αντιμετωπίζει.

Ορισμένα μέτρα, που θα ήταν δυνατόν να ισχύσουν και στην ελληνική κεφαλαιαγορά για να προστατεύσουν τους επενδυτές ώστε να μην επαναληφθούν οι ιστορίες της ΛΑΥΡΕΤΙΚΗΣ, της ΜΑΓΡΙΖΟΣ, της ECON, της ΕΛΒΙΕΜΕΚ και των άλλων

των λαμπρών «χρυσωρυχείων» του παρελθόντος είναι:

1. Αυστηρή εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος 350/85 περί αναστολής και διαγραφής εταιρείας από τον Πίνακα Διαπραγμάτευσης, όπως επίσης και του μεταγενέστερου Προεδρικού Διατάγματος περί επιτήρησης εταιρείας.

2. Εισαγωγή εταιρείας υπό επιτήρηση, μετά την εμφάνιση δύο συνεχών ζημιολογών χρήσεων.

3. Θεσμοθέτηση ειδικής κατηγορίας μετοχών

υψηλού κινδύνου στον Πίνακα Διαπραγμάτευσης, με γνώμονα τη χρηματοοικονομική εξέλιξη των εταιρειών που αντιπροσωπεύουν, συνεκτιμών και εξωλογιστικών χρηματοοικονομικών δεδομένων που προκύπτουν από τα πιστοποιητικά των ορκωτών ελεγκτών.

4. Κατάργηση του ορίου διακύμανσης της τιμής για τις μετοχές υψηλού κινδύνου.

5. Έλεγχος όρων των συναληθασσομένων για συναληθαγές ανώτερες των 5 εκατ. δρχ., ανά συνεδρίαση, σε μετοχή υψηλού κινδύνου.

6. Υποχρεωτική δημοσιοποίηση της πηγής πληροφοριών που αφορούν μετοχές υψηλού κινδύνου από οικονομικούς και μη συντάκτες, στον ίδιο χώρο που δημοσιεύονται οι πληροφορίες.

7. Δημιουργία ειδικού ηλεκτρονικού αρχείου για τις συναληθαγές σε μετοχές υψηλού κινδύνου.

8. Έμση παρέμβαση των αρμοδίων αρχών σε περιπτώσεις παραβίασης της χρηματιστηριακής νομοθεσίας και των ανωτέρω μέτρων.

Η μηνιαία μεταβολή των τιμών των μετοχών των νουτιλιακών εταιρειών που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΞΙΑ 1/9/99

Μετοχή	Αρ. μετοχών	Τιμή 1/9	Χρημ/κή αξία (δισ.)
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	4.458.000	6.280	27.996
ΕΠ. ΑΤΤ.	75.686.400	5.230	395.840
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	2.531.720	14.055	35.583
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	53.194.500	7.700	409.598
ΝΕΛ	31.277.470	3.085	96.491
ΣΤΡΙΠΤΖΗΣ	37.125.616	4.131	153.366
ΑΝΕΚ	30.919.764	7.190	222.313

ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΟΧΩΝ

Μετοχή	Τιμή 1/7	Τιμή 1/9	Μεταβολή %	Μέση ημερήσια εμπορευσιμότητα	Όγκος περιόδου
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	2.990	6.280,1	10%	0,63	1.267.020
ΕΠ. ΑΤΤ.	3.650	5.230	43%	0,36	12.518.694
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	6.885	4.055	104%	0,68	774.630
ΜΙΝΩΙΚΕΣ*	5.970	7.700	29%	0,63	15.104.264
ΝΕΛ*	1.160	3.085,1	66%	1,34	18.993.045
ΣΤΡΙΠΤΖΗΣ	2.050	4.131	102%	1,41	23.422.495
ΑΝΕΚ	4.930	7.190,4	6%	1,12	13.594.359

*Προσαρμογή τιμών επί του νέου αριθμού μετοχών

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΑΑ

Τιμή 1/7	Τιμή 1/9	Απόδοση (%)
4.124,79	5.379,57	30,23

ΜΕΓΙΣΤΑ - ΕΛΑΧΙΣΤΑ

Μετοχή	Μέγιστο	Ημερ/νία	Ελάχιστο	Ημερ/νία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	6.555	1-Σεπ	2.765	1-Ιουλ
ΕΠ. ΑΤΤ.	3.500	2-Αυγ	5.690	1-Σεπ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ	14.055	1-Σεπ	6.575	1-Ιουλ
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	8.335	1-Σεπ	5.055	30-Ιουλ
ΝΕΛ	3.085	1-Σεπ	1.142	1-Ιουλ
ΣΤΡΙΠΤΖΗΣ	4.131	1-Σεπ	2.020	1-Ιουλ
ΑΝΕΚ	7.400	1-Σεπ	4.690	1-Ιουλ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΧΑΑ (1/7-1/9)

Κύκλος εργασιών	Μέση ημερήσια κίνηση (δισ. δρχ.)
10.741	240

ΔΕΙΚΤΕΣ ΧΑΑ

Κλάδος	Τιμή 1/7	Τιμή 1/9	Απόδοση (%)
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ	8.873,31	10.359,21	17%
ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ	2042,95	3573,34	75%
ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ	3.940,04	6.536,13	66%
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	2.338,79	3.203,38	37%
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ	2.723,55	4.218,10	55%
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	1566,95	2363,79	51%
LEASING	902,32	1638,12	82%
ΔΙΑΦΟΡΕΣ	3.472,79	5.901,43	70%
ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ	698,68	1555,50	123%
FTSE/ASE 20	2.433,26	2.895,60	19%

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ

ΑΝΘΗΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16, 16121
Τηλ: 7295306, 7295307, ΓΡΑΜΜΗ ΙΣΟΝ (FAX): 7290326
email: epend@ath.forthnet.gr

MEMORIES

ΦΩΤΟ: ΑΡΧΕΙΟ ΝΙΚΟΥ ΣΙΜΟΥ



Μία ιστορική φωτογραφία που έχει άμεση σχέση με τα «Ναυτικά Χρονικά». Είναι αρχές της δεκαετίας του '60. Το συντακτικό προσωπικό του περιοδικού φωτογραφίζεται, έχοντας στο μέσο τον ιδρυτή του περιοδικού Δημήτρη Κωττάκη. Διακρίνονται ο Ευστάθιος Μπάτης, ο Παναγιώτης Τζουνάκος, ο Σάββας Παπαδόπουλος και ο Μανώλης Σίμος.

Δεκαετία του '60. Ο μεγαλοεφοπλιστής Σταύρος Νιάρχος, στα γραφεία της εταιρείας του στο Λονδίνο, υπογράφει συμβόλαια νέων παραγγελιών.





1η Μαρτίου του 1960.
Ένας εκδότης τοποθετείται
στη θέση του προέδρου του
Οργανισμού Λιμένος
Πειραιώς. Είναι ο Πάνος
Αθανασιάδης, εκδότης της
οικονομικής εφημερίδας
«Ναυτεμπορική». Την πε-
ρίοδο εκείνη, στην εξουσία
ήταν κυβέρνηση του
Κωνσταντίνου Καραμανλή.



σας προσκαλεί
στο

PANAFON MONEY SHOW'99



Κεντρική αιγίδα
ΕΛΛΗΝΟΓΕΡΜΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ



ΚΥΡΙΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ



ΑΓΡΟΤΙΚΗ
ΖΩΝΙΣΗ



ΑΓΡΟΤΙΚΗ
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

ΧΟΡΗΓΟΣ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ



ΧΟΡΗΓΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΠΡΩΪΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ

THE
FRANCHISE
CO.

Πρόγραμμα εκδηλώσεων



• 27-28 Μαρτίου
Γιάννενα

• 23-24 Απριλίου
Χανιά

• 25-26 Απριλίου
Ηράκλειο

• 15-16 Μαΐου
Αθήνα

• 28-29 Μαΐου
Βόλος

• 5-6 Ιουνίου
Λάρισα

• 19-20 Ιουνίου
Αλεξανδρούπολη

• 16-17 Οκτωβρίου
Κύπρος

• 30-31 Οκτωβρίου
Ρόδος

• 13-14 Νοεμβρίου
Αθήνα

• 20-21 Νοεμβρίου
Καβάλα

• 27-28 Νοεμβρίου
Πάτρα

• 4-5 Δεκεμβρίου
Κέρκυρα

• 11-12 Δεκεμβρίου
Θεσσαλονίκη



ΧΟΡΗΓΟΣ

EFFECT
COMPUTER APPLICATIONS

ΧΟΡΗΓΟΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ
& ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

TCN
TOTAL COMMUNICATION NETWORK

ΧΟΡΗΓΟΣ

Vision
THE ART OF
DISPLAY & DESIGN

Τη μεγάλη προσφορά της θηραϊκής γης στην ελληνική ναυτιλία κατέγραψε, σε εκδήλωση για τους απόμαχους ναυτικούς της Σαντορίνης, ο συνεργάτης των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Χρ. Ντούνης. Σε μια πολύ ενδιαφέρουσα ομιλία του, ο κ. Ντούνης ουσιαστικά απέτισε φόρο τιμής στην πολύχρονη προσφορά της θηραϊκής ναυτιλίας και στους ανθρώπους της, τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και σε καιρό πολέμου, για να φτάσει μέχρι των ημερών μας και σε αυτούς που συνεχίζουν επάξια τη μακρά ναυτιλιακή παράδοση.

του Χρήστου Ε. Ντούνη

Η Σαντορίνη, παρ' όλο που θα μπορούσε να υποχθεί στα νησιά με γόνιμο έδαφος, αλλιά και πλούσιο λόγω της «θηραϊκής γης» υπέδαφος, ευρισκομένη στο νοτιότερο άκρο των Κυκλάδων, αποτέλεσε ανέκαθεν ναυτικό σταθμό στις μετακινήσεις στο Αιγαίο. Η θέση της είχε ευεργετική επίδραση στην ενασχόληση των κατοίκων με τη θάλασσα, την καλλιέργεια ναυτικού κλίματος και ναυτικής παράδοσης.

Η επίδοση των κατοίκων της θήρας στα θαλάσσια έργα απέκτησε διαστάσεις με το θαλάσσιο εμπόριο, τα πλοία και τους ναυτικούς της στο δεύτερο ήμισυ του 19ου αιώνα, που το νησί διέθετε περί τα 150 ιστιοφόρα, μικρά και μεγάλα, από τα οποία περί τα 50 ήταν άνω των 100 τόνων και τα υπόλοιπα μικρότερα, κυρίως τρεχαντήρια.

Τα ιστιοφόρα σκάφη ανήκαν σε Σαντορινιούς караβοκύρηδες και τα κινούσαν Σαντορινιοί πλοίαρχοι και ναυτικοί. Ο αριθμός των Σαντορινιών ναυτικών δεν φαίνεται να ήταν προσδιορισμένος με αρκετή ακρίβεια, αφού απογραφικά ανήκαν στην περιφέρεια των Κυκλάδων με βάση τη Σύρο, ενώ από την άλλη πλευρά πολλοί από αυτούς είχαν μετακινηθεί στον Πειραιά και τα άλλα Κυκλαδονήσια.

Εκτιμάται πάντως ότι ο σχετικός αριθμός ανερχόταν στους 1.500 ναυτικούς (Σπανδωνής, 1.593 το 1890). Ο αριθμός αυτός, που φαίνεται να κάλυπτε τις ανάγκες των θηραϊκών ιστιοφόρων, θεωρείται αρκετά σημαντικός σε αναλογία προς τον πληθυσμό του νησιού και δίκαια κατατάσσει τη Σαντορίνη στις ναυτικές πατρίδες της χώρας μας, αφού με ένα τέτοιο ναυτικό δυναμικό το εισόδημα των κατοίκων του νησι-



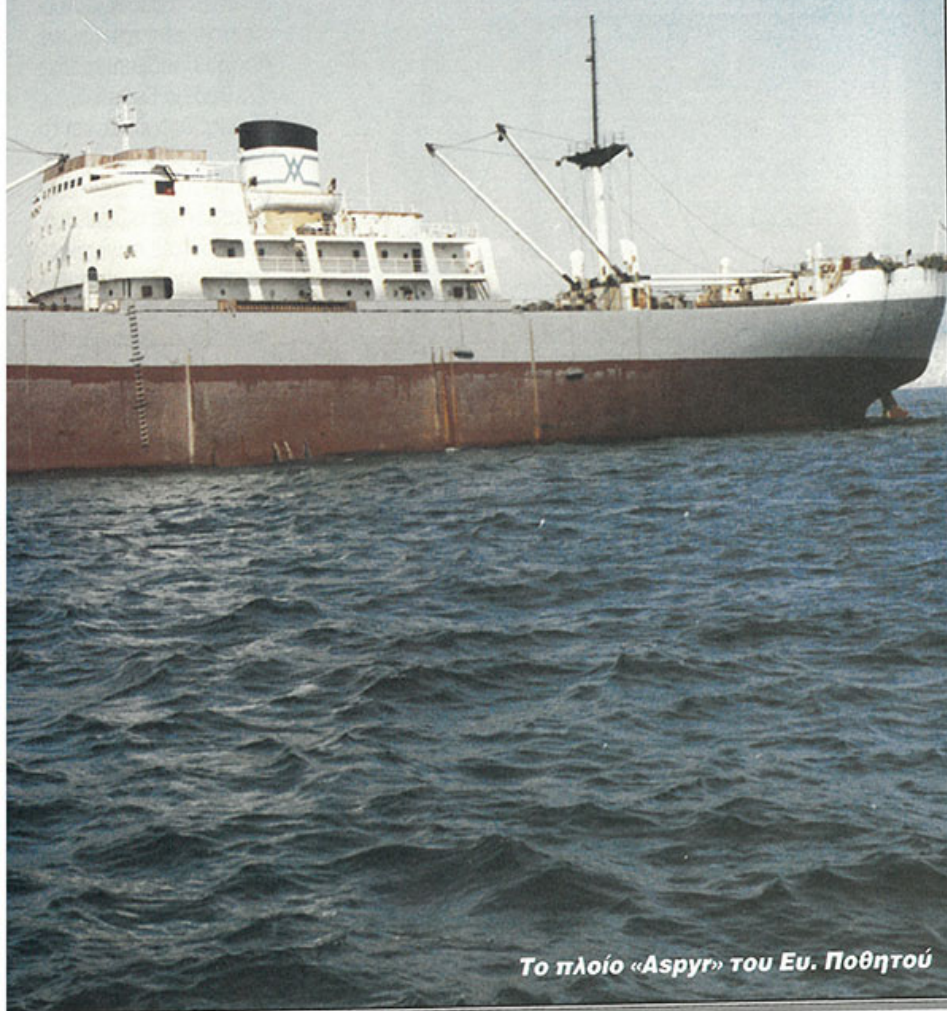
ού εξαρτάται ουσιαστικά από τη θάλασσα -τη ναυτιλία του νησιού.

Πράγματι, έτσι είναι. Η Σαντορίνη αποτελεί μια ναυτομάνα περιοχή, με πολύ γνωστούς πλοίαρχους και εφοπλιστές, που τίμησαν και κόσμησαν, αλλιά και κοσμούν ακόμη, το χώρο της ναυτιλίας. Τα πλούτη του νησιού από τη θάλασσα έκαναν γρήγορα εμφανή την ύπαρξή τους στη Σαντορίνη, με τα αρχοντόσπιτα πλοίαρχων, εφοπλιστών και ναυτικών. Και δεν είναι μόνο η μεγαλοπρεπής παρουσία τους,

αλλιά περισσότερο ο πλούσιος εξοπλισμός και διάκοσμός τους με σκεύη, έπιπλα και χρυσάφια, άγνωστα στις στεριανές κοινωνίες της πατρίδας μας.

Στενός φίλος, παραδοσιακός Σαντορινιός πλοίαρχος, έλεγε στη γυναίκα του, καταγόμενη από το απομακρυσμένο στεριανό αρβανιτοχώρι: το Χαλάνδρι!! (σωστά ακούσατε, το Χαλάνδρι): «Όταν, γυναίκα, εμείς στη Σαντορίνη τρώγαμε με ασπένια μαχαιροπύρουνα της Βενετίας και της Μαρσαλίας, εσείς ζούσατε

Σαντορίνη



Το πλοίο «Aspyr» του Ευ. Ποθητού

σε καλύβες και πάνω στα δέντρα».

Δεν είχε βέβαια και πολύ άδικο!!! Όμως ο χρόνος προχωράει, ο ατμός μπαίνει στη ζωή μας, αλλιά και στη θάλασσα. Ο εφοπλισμός της Σαντορίνης εισήλθε με καθυστέρηση στον ατμό. Τα πρώτα σαντορινιά βαπόρια εμφανίστηκαν στο τέλος της πρώτης δεκαετίας του 1900, δηλαδή σχεδόν 30 χρόνια μετά τα πρώτα ανδριώτικα, κεφαλονίτικα, θιακά και συριανά βαπόρια.

Το πρώτο βαπόρι το 1909, το «Τριάντης» του Λουκά Νομικού, και στη συνέχεια το «Εμμανουήλ

Ρούσσος». Ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος βρίσκει τους Σαντορινιούς πλοιοκτήτες με οκτώ βαπόρια. Όμως, αλήθεια, ποιοι ήταν οι λόγοι μιας τόσο υπερβολικής καθυστέρησης; Εδώ φαίνεται ότι συνέβη κάτι που εμφανίστηκε τόσο έντονα στη γαλαξιδιώτικη ναυτιλία. Δηλαδή, στην περίπτωση των Σαντορινιών πλοιοκτών, φαίνεται να υποτίμησαν τη ναυτιλικότητα του ατμού και θεωρούσαν υποτιμητικό να κυβερνήσουν σκάφος που η ταχύτητά του δεν εξαρτιόταν από τις ναυτικές ικανότητες του ίδιου του πλοιοάρ-

Ο εφοπλισμός της Σαντορίνης εισήλθε με καθυστέρηση στον ατμό.

Τα πρώτα σαντορινιά βαπόρια εμφανίστηκαν στο τέλος της πρώτης δεκαετίας του 1900, δηλαδή σχεδόν 30 χρόνια μετά τα πρώτα ανδριώτικα, κεφαλονίτικα, θιακά και συριανά βαπόρια

χου, αλλιά από τη μηχανική ενέργεια, ανεξάρτητα της ναυτοσύνης του.

Όμως, θα πρέπει ακόμη να αναφερθεί ότι η έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των Σαντορινιών δεν ενθάρρυνε τη συγκέντρωση επαρκών κεφαλαίων, που απαιτούσε η αγορά ατμόπλοιων από το εξωτερικό.

Παρ' όλο αυτά, τα πρώτα βαπόρια στη Σαντορίνη απέκτησαν πλοίαρχοι και, ως βαπορίσαιοι πλοίαρχοι, οι ίδιοι τα πρωτοταξίδεψαν. Από караβόκυρηδες έγιναν εφοπλιστές και άρχισαν να οργανώνονται σε γραφεία και όχι από το σπίτι τους, όπου ήταν κατά κανόνα με τα ιστιοφόρα. Οι περισσότεροι έφυγαν από τον τόπο τους, μετοίκησαν στη Σύρο, στον Πειραιά, αλλιά και στο Λονδίνο.

Ας μην ξεχνάμε όμως ότι οι εφοπλιστές μας, οι μεγάλοι και οι μικροί, οι γνωστοί και οι άγνωστοι, είναι όλοι τους δημιουργοί. Είναι όλοι τους χρήσιμοι Έλληνες. Και οι Σαντορινιοί εφοπλιστές είναι χρήσιμοι Σαντορινιοί. Όλοι τους είναι δημιουργήματα της θάλασσας και του αλμυρού ιδρώτα, όλοι τους. Άλλος λιγότερο και άλλος περισσότερο, έχουν συμπαρασταθεί στους συμπατριώτες τους και σε προσωπική βάση αλλιά και γενικότερα, με έργα κοινής ωφέλειας για το νησί.

Ας μη στοθούμε σε τυχόν προσωπικές πικρίες, αλλιά ούτε και σε ιδεολογικές αγκυλώσεις. Ως ναυτική κοινωνία που τρυγάει τη θάλασσα, έχουμε ναυτικό χρέος να αναφέρουμε τα ονόματά τους και να τα προβάλλουμε στο νησί, ανάμεσα στους συμπατριώτες τους.

Είναι ένα μήνυμα ότι αυτοί οι δημιουργοί, οι χρήσιμοι στη Σαντορίνη και την Ελλαδα Έλληνες, είναι άξιοι συμπατριώτες μας, που με την

πίστη τους στη θάλασσα και τη σκληρή δουλειά, ξένοι ανάμεσα σε ξένους, δημιούργησαν ό,τι βλέπουμε εδώ στο νησί, περπατώντας στα καλντερίμια και στις ανηφορίες, σε κάθε βήμα, με την απλόχερη γενναιοδωρία τους.

Δεν είναι κακό να ομολογούμε πως ό,τι το αξιολογούμε, ό,τι το διακεκριμένο, διατηρητέο και χαρακτηριστικό της σαντορινιακής αρχιτεκτονικής, αλλιώς και πηλατιά χρήσιμο στο νησί, είναι έργο που πιστώνεται στους Σαντορινιούς εφοπλιστές και τη θάλασσα.

Ας αρχίσουμε από τον Πέτρο Νομικό (1865 - 1947) που ξεκίνησε την εφοπλιστική δραστηριότητά του το 1912 με το επιβατηγό ατμόπλοιο «Ισμήνη» και στη συνέχεια με δύο ακόμη φορτηγά ατμόπλοια, κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Τα παιδιά του Μάρκος και Ευάγγελος δημιούργησαν πριν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αλλιώς κυρίως μετά τον πόλεμο, μεγάλους εφοπλιστικούς οίκους, που δια-



Λουκάς Ν. Νομικός

κρίθηκαν διεθνώς για την αξιοπιστία τους και τίμησαν την ελληνική ναυτιλία και το ελληνικό όνομα σε διεθνές επίπεδο.

Ακόμη, αποδείχθηκαν για το νησί τους ιδιαίτερα χρήσιμοι, με έργα ευποιίας, όπως δρόμους, νοσοκομεία, σχολεία, ξενοδοχεία, τηλεφώνια, αλλιώς και υποτροφίες σε παιδιά του νησιού. Ο εκ των αδελφών Ευάγγελος είχε ανα-

Ό,τι το διακεκριμένο, διατηρητέο και χαρακτηριστικό της σαντορινιακής αρχιτεκτονικής, αλλιώς και πηλατιά χρήσιμο στο νησί, είναι έργο που πιστώνεται στους Σαντορινιούς εφοπλιστές και τη θάλασσα

πτύξει πολλή δραστηριότητα στη Νότια Αφρική, όπου είχε και πλοία με σημαία Νότιας Αφρικής, ενώ ο αδελφός του Μάρκος, επί σειράν ετών, είχε εκλεγεί βουλευτής Κυκλάδων. Θα πρέπει να ληφθεί ότι ο Μάρκος Νομικός, ως βουλευτής, είχε εισηγηθεί την εφαρμογή του Ν.Δ.

2687/1953 για την προσέλευση ξένων κεφαλαίων και στη ναυτιλία, με την έκδοση εγκριτικών πράξεων νοηδύγησης πλοίων. Άλλωστε, και το Ν.Δ. 2687/53 είναι και δημιούργημα του άξιου τέκνου της Σαντορίνης Σπύρου Μαρκεζίνη. Ο Μάρκος Νομικός υπήρξε και πρωτοπόρος στην ασφαλιστική κάλυψη για κινδύνους πολέμου από το 1916 στη χώρα μας, ενώ στη συνέχεια συνέστησε συνεταιριστικά την ασφαλιστική εταιρεία Μεσόγειος. Οι ναυτιλιακές εταιρείες και του Μάρκου και του Ευάγγελου Νομικού υπήρξαν μεταπολεμικά στην κορυφή των εφοπλιστικών οίκων της χώρας μας, διακρίθηκαν για τη σοβαρότητα, τη συνέπεια και το ήθος

τους, και πολύ γρήγορα έγιναν established και στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και κοινωνία, με κέντρο το Λονδίνο.

Άλλωστε, ποιος δεν θυμάται τη Θηραϊκή Ατμοπλοία που, μετά τον πόλεμο, με τα 3 ατμοπλοϊκά της «Μισούλης», «Κανάρης» και «Καραϊσκάκης» επέβαλε νέες αντιλήψεις υπευθυνότητας στις ατμοπλοϊκές συγκοινωνίες. Θα θυμάστε βεβαίως τι γινόταν με τους υπερρήθιμους, που ενώ σε όλη τις εταιρείες μηχανεύονταν τρόπους να υπερβούν τον καθορι-

τη διεύθυνση του εφοπλιστικού γραφείου του Πειραιά και του Λονδίνου. Μετά τον πόλεμο ασχολήθηκαν και με τα επιβατηγά. Ο Λουκάς Νομικός διετέλεσε αντιπρόεδρος και πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και για πολλά χρόνια πρόεδρος της Ενώσεως Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

Ο γιος του Νικόλαος διετέλεσε για μία επταετία πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου και ο Δημήτριος, στη συνέχεια, αντιπρόεδρος του Επιμελητηρίου. Η εταιρεία των αδελφών Νικόλαου και Δημητρίου Νομικού,

με γραφεία στον Πειραιά και το Λονδίνο, ασχολήθηκε αρχικά με μικρότερα μεσογειακά φορτηγά, για να επεκταθεί αργότερα και στα μεγαλύτερα, ενώ παράλληλα ανέπτυξε και τον κλάδο των ατμοπλοϊκών επιβατηγών, με κέντρο δραστηριότητας τον Βόρειο Ευβοϊκό, τις Βόρειες Σποράδες και το Βορειοανατολικό Αιγαίο.

Και αυτή η εταιρεία έχει ασφαλιστικά δώσει στις ατμοπλοϊκές συγκοινωνίες τη σφραγίδα της σοβαρότητας και της υπευθυνότητας. Η νέα γενιά των πλοιοκτητών της οικογένειας προσαρμόζεται στις νέες απαιτήσεις των καιρών.

Γεώργιος Σιγάλας (1867 - 1949): Πλοίαρχος ιστιοφόρων, απέκτησε το πρώτο ατμόπλοιο, το «Λουκάς», το 1912. Την εφοπλιστική δραστηριότητα συνέχισε πρώτα η γυναίκα του Καδιώ-μια πολύ δυναμική γυναίκα- και στη συνέχεια τα παιδιά του Αλέξανδρος και Νομικός (1904 - 1966), αμφότεροι πλοίαρχοι που δραστηριοποιήθηκαν κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο Αλέξανδρος συνεργάστηκε στη συνέχεια με τους αδελφούς Πηλατή.

Εμμανουήλ Γεωργ. Πηλατής (1879 - 1949):

Πλοίαρχος που απέκτησε το πρώτο ατμόπλοιο του κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, στο οποίο και πηλοάρευσε. Την εφοπλιστική δραστηριότητά του συνέχισαν οι γιοι του Γεώργιος και Ευάγγελος, αμφότεροι πλοίαρχοι, που συνεργάστηκαν με τον Αλέξανδρο Σιγάλα. Συνεργάστηκε, επίσης, με τον Αντώνιο Χάληρη και τον Ιωάννη Δρακοτό στο φορτηγό «Κυρά Παναγία II».

Εμμανουήλ Αναστ. Καραβίας: Έγινε πλοίαρ-

Οι εφοπλιστές μας, οι μεγάλοι και οι μικροί, οι γνωστοί και οι άγνωστοι, είναι όλοι τους δημιουργοί. Είναι όλοι τους χρήσιμοι Έλληνες



Διπλώμα απονομής μεταλλίου στον Λουκά Ν. Νομικό



Ευάγγελος Ποθητός

μένο αριθμό επιβατών, στην εταιρεία Νομικού όχι μόνο δεν επιτρέπονταν, αλλιώς οι πλοίαρχοι και οι πρόκτορες είχαν προβλήματα, έστω και με έναν υπερρήθιμο. Τα πλοία αυτά ήταν υποδειγματικά, εξυπηρετώντας τις ατμοπλοϊκές συγκοινωνίες για σχεδόν 40 χρόνια.

Το άλλο σκέλος της οικογένειας Νομικών είναι ο Λουκάς Νομικός (1884 - 1974). Έγινε πλοίαρχος ιστιοφόρων για να αποκτήσει συναινετικά το 1909 το πρώτο ατμόπλοιο του, το «Τριάντης». Συνέχισε την εφοπλιστική δράση του μαζί με τα δύο παιδιά του, Νικόλαο και Δημήτριο, που έγιναν πλοίαρχοι και ανέλαβαν

χος και απέκτησε ατμόπλοιο το 1910, στο οποίο και πλοίαρρευσε. Τον διαδέχθηκε ο γιος του Αναστάσιος, και αυτός πλοίαρχος, απόφοιτος της Ναυτικής Σχολής του Σαουθάμπτον. Ο γιος του Αναστασίου, Εμμανουήλ, διευθύνει την εταιρεία Karavias Shipping.

Εμμανουήλ Γεωργ. Καραβίας (- 1940): Πλοιοκτήτης του μικρού ατμόπλοιου «Γεώργιος Καραβίας», στο οποίο ήταν πλοίαρχος και ναύαγος αποβιβάσεως το 1940.

Γεώργ. Αντ. Χάλαρης (1874 - 1950): Ασχολήθηκε με τον εφοπλισμό και απέκτησε τα φορτηγά «Κυρά Παναγιά». Μεταπολεμικά συνέχισε την εφοπλιστική δραστηριότητά του ο γιος του Αντώνιος (1902 -).

Πέτρος Δακαντρός: Είχε γεννηθεί στα Φυρά, αλλά είχε εγκατασταθεί στη Μάτι για να ασχοληθεί μετά τον πόλεμο με εφοπλιστικές δραστηριότητες.

Ιδομενέας Μανωλίδης: Πλοίαρχος που απέκτησε ένα φορτηγό ατμόπλοιο το οποίο βυθίστηκε κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, χωρίς να συνεχίσει μεταπολεμικά την εφοπλιστική δραστηριότητα (Φ/Γ «Μεγαλόχαρη»).

Σπυρίδων Αθαφούζος (1859 - 1928): Γεννήθηκε στην Οία, δραστηριοποιήθηκε στη Ρωσία και από το 1922 ασχολήθηκε στον Πειραιά με εφοπλιστικές δραστηριότητες και απέκτησε τα φορτηγά πλοία «Πρίγκηπος» και «Άβυδος».

Ποθητός Μπάικας: Απέκτησε δύο πλοία κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, τα οποία βυθίστηκαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου («Ασημίνα Μπάικα»).

Κυριάκος Εμμ. Ψύχας: Πλοίαρχος και εφοπλιστής του μεσοπολέμου. Πέθανε αρκετά νέος.

Αναστάσιος Μάρκος Νομικός (1921 - 1993): Πλοίαρχος που μεταπολεμικά ασχολήθηκε με εφοπλιστικές δραστηριότητες και απέκτησε μεγάλο αριθμό σύγχρονων φορτηγών πλοίων (Tranworld Maritime Agencies S.A.). Ατυχώς, έφυγε νωρίς.

Ευάγγελος Ποθητός: Πλοίαρχος, απόφοιτος της Ναυτικής Σχολής της Ύδρας, ασχολήθηκε με εφοπλιστικές δραστηριότητες αρχικά, σε συνεργασία με τον Εμμ. Κουτσοφίδη, για να συνεχίσει μετά, ανεξάρτητος, με την εκμετάλλευση φορτηγών ατμό και επιβατηγών πλοίων. Σήμερα, τα παιδιά του έχουν αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών.

Εμμανουήλ Κουτσοφίδης (1920 - 1998): Απόφοιτος της Νομικής, εργάστηκε αρχικά στην εταιρεία Καραγιώργη, για να συνεταιριστεί στη συνέχεια με τον Ευάγγ. Ποθητό, ανεξαρτητοποιηθείς στη συνέχεια με δικό του φορτηγό πλοίο.

Αδελφοί Ρήγα: Πλοίαρχοι Νικόλαος, Ματθαίος και Ελευθέριος, ιδιοκτήτες αρχικά ιστιοφόρων και στη συνέχεια ατμόπλοιων, την περίοδο του μεσοπολέμου. Απέκτησαν τα φορτηγά πλοία «Αναστάσιος», «Νικόλαος», «Μαριέττα», «Μαρία», «Μαθίος», «Νικόλαος Ρήγας», «Αθήνη» και «Μαστρολιάς».



Από το στόλο του Ευάγγελου Ποθητού



Το «Φίλιππος», 26.000 τόνων Bulk Carrier, του Β. Ρουσσού

Γεράσιμος Μαυρομάτης: Πλοίαρχος και εφοπλιστής, με πρώτο βαπόρι το «Πρώτον».

Αριστείδης Ιωάννου Αθαφούζος: Γεννήθηκε στην Οία και σπούδασε πολιτικός μηχανικός, για να στραφεί το 1960 σε εφοπλιστικές δραστηριότητες. Απέκτησε πολλά νεότευκτα φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια. Τα παιδιά του, που συνεχίζουν τις εφοπλιστικές δραστηριότητες, έχουν επεκταθεί παράλληλα και σε άλλες δραστηριότητες, όπως ο ραδιοφωνικός και τηλεοπτικός σταθμός Σκάκι κ.λπ. Η οικογένεια Αθαφούζου είναι από τις πιο παλιές ναυτικές οικογένειες της Σαντορίνης.

Λουκάς Γεωργ. Καρράς: Ναυπηγός - μηχανικός,

νολόγος, επιθεωρητής του Lloyd's Register. Εισήλθε στον εφοπλισμό το 1964 μαζί με τους γυναικαδελφούς του Νικόλαο και Κώστα Ποντικό. Ήταν ο πρώτος Έλληνας επιθεωρητής που έφθασε σε θέση Principal στο Lloyd's. Απέδειξε την ικανότητα των Ελλήνων και στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας, όπου και διακρίθηκε.

Βασίλειος Γεωργ. Ρούσσος: Πλοίαρχος, εισήλθε στον εφοπλισμό το 1964 και απέκτησε δύο φορτηγά πλοία (Roussos G. Sons S.A.)

Πλάτων Βελώνιας: Μηχανικός Εμπορικού Ναυτικού, απέκτησε φορτηγό πλοίο κατά το

διάστημα του μεσοπολέμου. Και οι δύο γιοι του, Ιδομενέας και Μιχαήλ, ήταν πλοίαρχοι, απόφοιτοι της Ναυτικής Σχολής της Ύδρας. Ο πρώτος ήταν επί χρόνια πλοηγός στη Σύρο και καθηγητής της ΑΔΣΕΝ/Σύρου. Ο Μιχαήλ απέκτησε στη συνέχεια ένα φορτηγό πλοίο, ενώ για μερικά χρόνια υπήρξε λιμενικός αξιωματικός. Μετά την παραίτησή του έγινε πλοίαρχος και πλοηγός για ένα διάστημα και στη συνέχεια ανώτερο στέλεχος μεγάλης ναυτιλιακής εταιρείας. Ο ίδιος, πλυσίτι γνωστός στο ναυτιλιακό κόσμο, έχει για πολλά χρόνια συμμετάσχει σε ανωτάτου επιπέδου θεσμικά όργανα της ναυτιλίας και έχει θέσει τη σφραγίδα της παρουσίας του στο γίνεσθαι της ελληνικής ναυτιλίας.

Στους Σαντορινιούς εφοπλιστές θα πρέπει να περιλάβουμε και τον Μιχαήλ Καραγιώργη, του οποίου η γυναίκα ήταν, το γένος, της οικογένειας Πελεκάνου. Ο ίδιος αρχικά εργάστηκε στην εταιρεία Νομικού και στη συνέχεια ανεξαρτητοποιήθηκε με το πρώτο βαπόρι του, το «Ρούλα».

Λούλα Θανοπούλου (το γένος Βενετσάνου): Μετά το θάνα-

το του συζύγου της ανέλαβε η ίδια την ευθύνη της διαχείρισης των πλοίων «Δρέπανο», «Αιγαίον II» και «Ζέα» της ναυτιλιακής εταιρείας Rea Maritime.

Μηνάς Σιγάλας: Πλοίαρχος (1935), μέτοχος σε ατμοπλοϊκά πλοία και στη συνέχεια σε φορτηγά. Είναι γνωστή ναυτιλιακή προσωπικότητα, διατελέσας επί πολλά χρόνια πρόεδρος της Ενώσεως Εφοπλιστών της Ακτοπλοΐας.

Γεώργιος Ιακώβου Σιγάλας (1935): Μηχανικός Εμπορικού Ναυτικού, έχει δική του ναυτιλιακή εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα φορτηγά πλοία «Νέστωρ» (DWT 26.000 τόνων) και «Αστέρι» (DWT 22.000 τόνων). ♦♦

Η ανυψούμενη πλώρη του F/B «Πόρτο Λάφια»

Στο τέλος της δεκαετίας του '60 αρχές του '70 το Πέραμα έσφυζε από νέες κατασκευές οχηματαγωγών-επιβατηγών. Υπήρχαν μεγάλες ανάγκες στις πορθμιακές γραμμές και συνέχεια δημιουργούνταν και νέες.

Η χούντα των συνταγματαρχών έδινε δάνεια αβέρτα. Αρκούσε να πάρει ένας εφοπλιστής μαζί του, παρέα, ένα φίλο του συνταγματάρχη εν στολή, και το δάνειο από την ΕΤΒΑ είχε κιόλας εγκριθεί.

Ο ναυπηγός Γιάννης Σωτηριάδης για να προλάβει τις παραγγελίες έστειλε στο Πέραμα τρία ναυπηγεία, το «Σωτηριάδης Ι», το «Σωτηριάδης ΙΙ» και το «Σωτηριάδης ΙΙΙ». Οι Σωτηριάδης ήταν οικογένεια ναυπηγών από τον Πόντο, που κατέφυγε στη Ρωσία, όπως και ο Μήτσος ο Αναστασιάδης με τον συνέταιρό του Ανέστο Τσορτανίδη. Ο πατέρας του Γιάννη Σωτηριάδη και ο θείος του ήταν γνωστοί ναυπηγοί στο Πέραμα.

Η επιτυχία του F/B «Αφαία» των Αδελφών Λεούση, που ναυπηγήθηκε από τον Γιάννη Σωτηριάδη, έκανε το βιβλίο παραγγελιών του «Συγκροτήματος Ναυπηγείων Σωτηριάδη» να γεμίσει από παραγγελίες.

Μία από αυτές ήταν και το Ε/Γ-Ο/Χ «Μαρμάρι». Κύριος μέτοχος της νεοσύστατης ακτοπλοϊκής εταιρείας, που θα δραστηριοποιούνταν στη γραμμή Ραφήνα - Κάρυστος και Ραφήνα - Μαρμάρι ήταν ο Α' Μηχανικός Ε.Ν. Δημήτριος Παντελής, φίλος μου από το Γυμνάσιο της Κηφισιάς. Μου φαίνεται ότι πήγαινε μία τάξη πιο μεγάλη, μέχρι που μεταπήδησε στη Σχολή Μηχανικών Ε.Ν. «Ο Προμηθεύς».

Έτσι, ο δρόμος για τον τεχνικό εξοπλισμό του Ε/Γ-Ο/Χ «Μαρμάρι», έτσι ονόμασαν στην αρχή το νεο-ναυπηγούμενο σκάφος, ήταν για μένα ορθό-νοικτος.

Ο Δημήτρης Παντελής, έμπειρος τεχνικός ο ίδιος, αλλιά και ο ναυπηγός Γιάννης

Σωτηριάδης, που ήθελε να πρωτοτυπήσει, δέχθηκαν αμέσως την πρότασή μου, να αποκτήσει το ναυπηγούμενο σκάφος ανερχόμενη πλώρη.

Η ανερχόμενη αυτή πλώρη θα ήταν η πρώτη σε ελληνικό οχηματαγωγό και θα εξασφάλιζε γρήγορη είσοδο κι έξοδο των αυτοκινήτων στο σκάφος και, το σπουδαιότερο, το αυτοκίνητο που

του Απόστολου Δόμβρου,

διπλ. ηλ.εκτ./γου-μηχανολόγου

Ποιυτεχνείου Μονάχου, επίτιμου προέδρου ΕΛ.Ι.Ν.Τ.



ΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Στο λιμάνι του Μαρμαρίου



θα έμπαινε πρώτο θα έβγαине και πρώτο, και δεν θα χρειαζόταν να μπουν τα αυτοκίνητα με όπισθεν για να βγουν με το «πρόσωπο».

Επιστρατεύτηκε ο ναυπηγός Γιώργος Παπανδρόπουλος, διηλωματούχος του Πολυτεχνείου της Βιέννης, να κάνει τη μελέτη της ανερχόμενης πλώρης. Να σχεδιάσει, δηλαδή, την καμπύλη της πλώρης, στοιχείο απαραίτητο για τον υπολογισμό της διαμέτρου των υδραυλικών κυλίνδρων, που θα προμήθευε ο γερμανικός οίκος BAAS, τον οποίο αντιπροσώπευε το γραφείο μου, η Technoship.

Όλα προχωρούσαν καλά μέχρι που μια καθυστέρηση στην πληρωμή δανείου σταμάτησε το έργο. Επειδή τότε τα πλοία αυτά φτιάχνονταν με το σύστημα «Κωτσόβολος», σχεδόν χωρίς ίφεττά δηλαδή, αλλιώς μόνο με ένα υπερτιμολογημένο δάνειο από την ΕΤΒΑ, κάθε εμπόδιο προκαλούσε καθυστέρηση στη ροή του δανείου, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να μην μπορούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους προς το ναυπηγείο, και αυτό με τη σειρά του να μην μπορεί να πληρώσει τους εργάτες του, που ποθυδύριοι και απαιτητικοί δούλευαν στα ναυπηγεία-παραθαλάσσια οικοπέδα του Περάματος.

Την καταστροφή απεσόβησε ένας καινούργιος συντάκτης, ο Χρήστος Γούσης, ιδιοκτήτης μιας έκτασης οικοπέδων στη θέση Πόρτο Λάφια, στο

Στύρα της Νότιας Εύβοιας, ο οποίος για να διαφημίσει τα οικοπέδα του απαίτησε και πέτυχε το πλοίο να μετονομαστεί σε «Πόρτο Λάφια». Έτσι οι δουλειές ξεκίνησαν πάλι, ανοίχτηκαν οι σχετικές πιστώσεις για την εισαγωγή του εξοπλισμού και για να προχωρήσει το «Πόρτο Λάφια» προς την ολοκλήρωσή του.

Ο μηχανισμός της ανόδου ήταν ηλεκτροϋδραυλικός και περιελάμβανε σύστημα κίνησης και ασφάλισης του πρωαίου καταπέλτη και, επίσης, σύστημα ανόδου και ασφάλισης της πλώρας του πλοίου. Όταν ολοκληρώθηκε η εγκατάσταση και η ρύθμιση των βαλβίδων υπερπίεσης και ο ίδιος πάτησε το κουμπί από το χειριστήριο, όλοι οι παρόντες, φυσικά εμού μη εξαιρουμένου, μείναμε με το στόμα ανοιχτό. Μέσα στο βόμβο των ηλεκτροκίνητων αντλιών λαδιού άρχισε η πλώρη σιγά σιγά να αποσπάται από τις εξωτερικές λαμαρίνες του σκάφους και να ανεβαίνει. Όταν τερμάτισε και σταμάτησε σαν προσωπίδα περικεφαλαίας σηκωμένη, άρχισε αυτόματα να κατεβαίνει ο καταπέλτης του σκάφους, σταματώντας με το που ακούμπησε το μόλι.

Όλοι οι παριστάμενοι ξέσπασαν σε χειροκροτήματα. Εγώ το έπαιζα αδιάφορος και ψυχρός. Η «περδικούλα» μου όμως χτυπούσε τρελή. Στο όλο σύστημα υπήρχαν τσάρες εστίες πιθανών λαθών, που κλήιστα ο θρίαμβος μπορούσε να μετατραπεί σε φιάσκο.

Αφού απολαύσαμε όλοι το θέαμα της ψηλά αιωρούμενης πλώρης, πάτησα ένα άλλο κουμπί. Ο καταπέλτης άρχισε να ανεβαίνει. Μόλις τερμάτισε, μπήκαν σε ενέργεια οι αιχμάνσεις ασφαλείας και αμέσως μετά άρχισε η πλώρη να κατεβαίνει. Μόλις έκλεισε τελείως, μπήκαν σε ενέργεια οι αιχμάνσεις ασφαλείας της και τότε μόνο σταμάτησε ο βόμβος των ηλεκτροϋδραυλικών αντλιών.

- Κύριε Δόμβρε, ξανά από την αρχή, φώναξε ο Σωτηριάδης, για να δει το Πέραμα ότι φτιάχνουμε αγγέλους!

Φαντάζεστε τι έγινε, όταν το «Πόρτο Λάφια» έφτασε στην Κάρυστο για πρώτη φορά, στο παρθενικό του ταξίδι. Μαζί με την πλώρη του άνοιξαν και τα στόματα των παρακολουθούντων Καρυστινών.

Στην καριέρα του σκάφους αυτού, οι συμπληοκτίτες του το πούλησαν στον Αρκάδα και «αγγιτισοφόρο» ακτοπλοίο εφοπλιστή Γιώργο Γούτο, που το μετονόμασε σε «Κάρυστο», ο οποίος οργότερα το μεταπώλησε στον εφοπλιστή Ιωάννη Μιλιήνη.

Το «Κάρυστος» εξακολουθεί και ταξιδεύει στη γραμμή Ραφήνα-Κάρυστος και Ραφήνα-Μαρμάρι και η πλώρη του, τριάντα χρόνια τώρα, εξακολουθεί να ανεβοκατεβαίνει κανονικά και χωρίς πρόβλημα. Μόνο από τα ναυπηγεία Ι, ΙΙ και ΙΙΙ του Σωτηριάδη δεν έμεινε τίποτα, όπως και απ' όλα τ' άλλα του Περάματος. ➡

Πριν από 72 χρόνια



Πειραιάς: η Τρούμπα

- Στις 7 Σεπτεμβρίου εκδόθηκε η απόφαση του Διαρκούς Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης για την υπόθεση της σύγκρουσης του γαλλικού α/π «*Lotus*» με το τουρκικό α/π «*Boz-Kourt*», για την οποία γράψαμε στο προηγούμενο τεύχος. Κατά την απόφαση αυτή, η οποία ελήφθη με ακραία πλειοψηφία (6 με την ψήφο του προέδρου υπέρ και 6 κατά), η ενέργεια των τουρκικών αρχών για την ποινική δίωξη του υπεύθυνου Γάλλου αξιωματικού δεν αντίκειται στις διατάξεις του διεθνούς δικαίου, εφόσον δεν υπάρχει διεθνής κανόνας που απαγορεύει στο κράτος της σημαίας του πλοίου στο οποίο συνέβη το αδίκημα να θεωρήσει ότι το αδίκημα τελέσθηκε στο έδαφός του και υπάγεται επομένως στη δικαιοδοσία των δικαστηρίων του. Κατά την άποψη των έξι δικαστών που μειοψήφησαν, το γεγονός ότι δεν υπάρχει αντίθετη δετική διάταξη δεν σημαίνει ότι η πράξη μπορεί να θεωρηθεί επιτρεπόμενη.

- Για να απομακρύνουν τους κινδύνους του μεταξύ τους ανταγωνισμού, οι ιδιοκτήτες του γενικού όρχου των γερανίων του ρουμανικού τομέα του Δούναβη ίδρυσαν συνεταιρισμό που ονομάστηκε Ένωση Γερανίων (*Uniunea Elevatorilor*). Στην ένωση μετέχουν οι Έλληνες εφοπλιστές Μ. Εμπειρίκος, Γ. Πόρτολος, Α. Δρακούλης και Ν. Γαλάτης, οι οποίοι διαθέτουν 14 γερανούς υπό ελληνική και ρουμανική σημαία. Η διεύθυνση της Ένωσης ανατέθηκε στους Α. Δρακούλη και Ν. Γαλάτη.

- Στο τρίτο συνέδριο «Διάσωσης και παροχής βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος», που συνήλθε το Σεπτέμβριο στο Άμστερνταμ, αποφασίστηκε η ίδρυση Διεθνούς Ενώσεως Διασώσεως και Παροχής Βοήθειας με έδρα το Άμστερνταμ. Στο συνέδριο πήραν μέρος 32 κράτη με πολυμελείς αντιπροσωπείες. Από τα Βαλκάνια δεν έλαβαν μέρος η Βουλγαρία και η Νοτιοσλαβία.

- Στο Δικαστικό Τμήμα του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού εκδικάστηκαν στις 5 και 10 Σεπτεμβρίου οι υποθέσεις ναυαγίου δύο ιστιοφόρων. Στην πρώτη περίπτωση το ι/φ «*Αικατερίνη*», 250 τόνων, πλέοντας από Θεσ/νίκη για Πειραιά με φορτίο αποικιακών και σιτηρών, βυθίστηκε ανοικτά της Σκύρου. Το Συμβούλιο αποφάνθηκε ότι το ναυάγιο ήταν δόλιο. Στη δεύτερη περίπτωση το ι/φ «*Αλίκη*», πλέοντας από Πειραιά για Καβάλα με φορτίο γαιανθράκων, βυθίστηκε λόγω

εισροής υδάτων ανοικτά της Μακρονήσου.

Το Συμβούλιο αποφάνθηκε ότι το ναυάγιο οφειλόταν σε ανωτέρα βία.

Σημειώνουμε ότι οι πλοιοκτήτες του ι/φ «*Αικατερίνη*» υπέβαλαν ένσταση με τον ισχυρισμό ότι το Δικαστικό Τμήμα του ΣΕΝ ήταν αντισυνταγματικό και αναρμόδιο. Η ένσταση απορρίφθηκε σύμφωνα με απόφαση του Αρχείου Πάγου κατά την οποία η ανάκριση και απόφαση του ΣΕΝ έχει διοικητικό και όχι δικαστικό χαρακτήρα και επομένως δεν υπάρχει θέμα αντισυνταγματικότητας.

- Συνήλθε στη Γενεύη η Τρίτη Συνδιάσκεψη της Κοινωνίας των Εθνών για τα θέματα συγκοινωνιών και διαμετακόμισης.

Σημαντικός υπήρξε ο ρόλος της Τεχνικής Επιτροπής του μονίμου Οργανισμού της ΚΤΕ επί των ως άνω θεμάτων, για την προπαρασκευή των μεγάλων συνδιασκέψεων. Υπογραμμίζεται η σημασία της σύμβασης για το καθεστώς των πλωτών οδών διεθνούς ενδιαφέροντος, ενώ επισημαίνεται η δυσκολία αντιμετώπισης του καθεστώτος των διαβατηρίων. Το ζήτημα θεωρείται ιδιαίτερα πολύπλοκο και προς το παρόν δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί παρά με τοπικές συμφωνίες, όπως η συναφθείσα μεταξύ Βελγίου-Λουξεμβούργου-Γαλλίας-Ολλανδίας, με την οποία καταργήθηκαν τα διαβατήρια για τους υπηκόους των χωρών αυτών.

- Η κίνηση του λιμένος Κων/πόλεως παρουσίασε μικρή αύξηση έναντι του προηγούμενου μηνός. Ως προς τις ενεργηθείσες εμπορικές πράξεις τα πλοία της ελληνικής σημαίας κατέχουν την ενδεκάτη θέση. Μεταξύ όμως των διελθόντων πλοίων η ελληνική σημαία έρχεται δεύτερη μετά την τουρκική σε αριθμό πλοίων και τρίτη μετά την ιταλική και την αγγλική σε χωρητικότητα.

- Η κίνηση των ελληνικών λιμένων ανήλθε τον περασμένο μήνα σε 156 χιλιάδες επιβάτες και 293.000 τόνους φορτίων. Ο λιμήν του Πειραιώς εμφανίζεται με 89.300 επιβάτες εσωτερικού και εξωτερικού και με 155.900 τόνους εμπορευμάτων στους οποίους πρέπει να προστεθούν και 69.155 ζώα εισαχθέντα από το εξωτερικό και το εσωτερικό.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



*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 ΠΕΙΡΑΙΑ

(Διαδικασία Ασφαλιστικών Μέτρων)

Αριθμός απόφασης 1876/1999

1145/1999

Πρόεδρος: κ. Γρηγόριος Λαπατάς

Κλειστός μισθός ναυτικού. Πρέπει να καλύπτει το βασικό μισθό και τα επιδόματα ή άλλες παροχές που προβλέπονται από τη Σ.Σ.Ν.Ε. Περιλαμβάνει και την άδεια του ναυτικού, χωρίς να καταστρατηγείται το δικαίωμα παροχής της αδειάς αυτούσιας. Ναυτικό εργατικό ατύχημα είναι και η νόσος του εργαζομένου εφ' όσον προκλήθηκε ή εκδηλώθηκε ή επιδεινώθηκε όχι από τη βαθμιαία εξασθένηση και φθορά του οργανισμού του ναυτικού, αλλά από έκτακτη και αιφνίδια ενέργεια εξωτερικού αιτίου.

(...)

II. Η συμφωνία αμοιβής του ναυτικού με πάγιο μηνιαίο μισθό, που στη ναυτική πρακτική ονομάζεται «κλειστός» και στον οποίο περιλαμβάνεται ο βασικός μισθός και τα επιδόματα, ή άλλες παροχές που προβλέπονται από τη σχετική ναυτική συλλογική σύμβαση εργασίας, είναι έγκυρη (361 Α.Κ.), με την προϋπόθεση ότι οι παραπάνω νόμιμες αποδοχές δεν είναι μεγαλύτερες από το μισθό που συμφωνήθηκε. Διαφορετικά, αν δηλαδή ο «κλειστός» μισθός δεν καλύπτει το σύνολο των ελαχίστων νομίμων αποδοχών, η συμφωνία δεν είναι έγκυρη και ο ναυτικός δικαιούται να αξιώσει τη διαφορά. Δεν είναι αναγκαίο να εξειδικεύονται οι αποδοχές που καλύπτει ο «κλειστός» μισθός, είναι δε θέμα ερμηνείας της συμβάσεως, σύμφωνα με τους κανόνες των άρθρων 173 και 200 του Α.Κ., αν περιλαμβάνονται ή όχι ορισμένες από τις νόμιμες απαιτήσεις του ναυτικού σε αυτόν. Μεταξύ των λοιπών νομίμων αποδοχών που περιλαμβάνονται στον «κλειστό» μισθό του ναυτικού είναι και εκείνη που αφορά την άδεια, η συνομολόγηση της οποίας δεν περιορίζει ούτε καταστρατηγεί το δικαίωμα παροχής της ως αυτοουσίας ούτε ενέχει παραίτηση του ναυτικού από το δικαίωμά του να λάβει την άδεια που κατά νόμο δικαιούται και η οποία, λόγω της ιδιαιτερότητας της ναυτικής εργασίας και των ειδικών συνθηκών κάτω από τις οποίες παρέχεται αυτή επί του πλοίου, συνήθως χορηγείται κατά φυσικό τρόπο (βλ. Εφ. Πειρ. 1314/1995 - ΕΝΔ 24.131 επ. και τις εκεί περαιτέρω παραπομπές).

Εφόσον ο συμφωνηθείς μηνιαίος «κλειστός» μισθός του αιτούντος ήταν μεγαλύτερος, καθ' όλη τη διάρκεια της ναυτολογίας του, από τις νόμιμες και προβλεπόμενες, από την οικεία ΣΣΝΕ («Πλοίαρχων»), μηνιαίες αποδοχές του, αυτός δεν δικαιούται υπόλοιπο δεδουλευμένων αποδοχών και συνεπώς ο ισχυρισμός ότι έχει απαίτηση, η οποία πηγάζει από την προαναφερόμενη αιτία και αναφέρεται ως «απαίτηση αναδρομικών», ελέγχεται ως αβάσιμος και απορριπτός. Επίσης, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος και ο ισχυρισμός για απαίτηση ανερχομένη στο ποσό των ... δραχμών, καθόσον δεν πιθανολογήθηκε ότι οι καθ' ων είχαν αναλάβει την υποχρέωση, με την επίδικη σύμβαση ναυτολογίας, να αποδίδουν μηνιαίως στο ναυτικό τις εισφορές του προς το ΝΑΤ, που ανέρχονταν στο ποσό των ... δραχμών, κατά μήνα.

III. Κατά την έννοια του άρθρου 1 του κωδ. Ν. 551/1915, που εφαρμόζεται και στη σχέση ναυτικής εργασίας, σύμφωνα με το άρθρο 66 του ΚΙΝΔ, ατύχημα από βίαιο συμβάν κατά την εκτέλεση ή με αφορμή την παροχή εργασίας είναι και η νόσος του εργαζομένου, εφόσον όμως προκλήθηκε, εκδηλώθηκε ή και επιδεινώθηκε όχι από τη βαθμιαία

αία εξασθένηση και φθορά του οργανισμού του, ακόμη και αν αυτή οφείλεται στους δυσμενείς μεν, συνηθισμένους όμως και σύμφυτους προς την παροχή της όρους της εργασίας, αλλά από έκτακτη και αιφνίδια επενέργεια εξωτερικού αιτίου. Τούτο συμβαίνει είτε όταν κατά την εκτέλεση της εργασίας διαμορφώθηκαν εκτάκτως δυσμενείς συνθήκες μη συμφυείς προς τους συνηθισμένους όρους της παροχής της, είτε όταν η απασχόληση του εργαζομένου εξακολούθησε, έστω και υπό κανονικές συνθήκες, μετά την εκδήλωση της νόσου, με αποτέλεσμα την επιδείνωσή της, αφού στην περίπτωση αυτή, εν όψει του ότι ο εργοδότης, που οφείλει να ρυθμίζει τα της εργασίας έτσι ώστε να προστατεύεται η ζωή και η υγεία του εργαζομένου, δεν μπορεί να αξιώσει τη συνέχιση της απασχολήσεως του τελευταίου (άρθρα 288 και 662 Α.Κ.), οι συνθήκες παροχής της εργασίας αποβαίνουν εξαιρετικά και ασυνήθιστα δυσμενείς, προσλαμβάνοντας έτσι το χαρακτήρα βίαιου συμβάντος (Ολ. Α.Π. 937/1975 - ΝοΒ 23. 1269, Α.Π. 782/1995 - ΕΝΔ 24. 63 επ.).

Ο αιτών υπηρέτησε στο πλοίο ... ως πλοίαρχος, μέχρι και την ..., όταν απολύθηκε στο ... της Βραζιλίας, όπου υπέστη και διαπιστώθηκε ιατρικώς «αγγειακό εγκεφαλικό επεισόδιο». Καθ' όλη τη διάρκεια της ναυτολογίας και πλοιαρχίας του αιτούντος, το προαναφερόμενο πλοίο ... ήταν πλήρως επανδρωμένο, κυρίως όμως με αλλοδαπούς ναυτικούς και μόνον δύο αξιωματικούς γεφύρας (πλοίαρχος-υποπλοίαρχος), δύο αξιωματικοί μηχανής (Α' και Β' μηχανικός) και ο ηλεκτρολόγος ήταν Έλληνες ναυτικοί. Ο αιτών (πλοίαρχος), με βάση το άρθρο 6 της προαναφερόμενης οικείας ΣΣΝΕ («Πλοίαρχων»), μπορούσε να ζητήσει να απολυθεί μετά παρέλευση έξι (6) μηνών από τη ναυτολόγησή του. Αυτός, όμως, υπηρέτησε ως πλοίαρχος στο παραπάνω πλοίο επί δέκα πέντε (15) μήνες, περίπου. Η μακροχρόνια ναυτολόγησή του οφειλόταν στο γεγονός ότι δεν αντιμετώπιζε έκτακτες και δυσμενείς συνθήκες εργασίας, από τις οποίες θα μπορούσε να καταπονθθεί ο οργανισμός του (αιτούντος). Άλλωστε, ο ίδιος, ενώ επικοινωνούσε τακτικά με τους καθ' ων, καθ' όλη τη διάρκεια της ναυτολογίας του, αποστέλλοντας τηλετυπικά μηνύματα και επιστολές, ουδέποτε παραπονήθηκε για δυσμενείς συνθήκες εργασίας και αντιμετώπιση εντόνων προβλημάτων. Αντιθέτως, μάλιστα, μετά παρέλευση έτους από τη ναυτολόγησή του, δέχτηκε να εκτελεί και τα καθήκοντα ελλειπόντος ανθυποπλοίαρχου. Ειδικότερα, από τις ..., όταν απολύθηκε ο υπηρέτων στο πλοίο δεύτερος ανθυποπλοίαρχος, ανέλαβε αυτός (αιτών) να εκτελεί τα καθήκοντα του τελευταίου, χωρίς να εξαναγκαστεί προς τούτο από τους καθ' ων. Περαιτέρω, κατά την ... ο αιτών απέστειλε τηλετυπικό μήνυμα στη δεύτερη καθ' ης, με το οποίο την πληροφορούσε ότι ζήτησαν να απολυθούν, κατά τον κατάπλου του πλοίου στο ... της Βραζιλίας δύο αλλοδαποί ναυτικοί, μέλη του κατωτέρω πληρώματος. Την ... αυτός (αιτών) απέστειλε στην ίδια καθ' ης (δευτέρα) νέο τηλετυπικό μήνυμα, στο οποίο ανέφερε ότι, εκτός από τους προαναφερόμενους δύο αλλοδαπούς ναυτικούς, ζήτησαν να απολυθούν στο πιο πάνω λιμάνι και άλλοι έξι (6) συνάδελφοί τους. Η δεύτερη καθ' ης κατέθεσε σε τράπεζα τον προαναφερόμενο λιμανιού της Βραζιλίας ποσό ... δολαρίων ΗΠΑ, για να εξοφληθούν οι παραπάνω οκτώ (8) αλλοδαποί ναυτικοί, ως και για να δοθούν προκαταβολές σε άλλα μέλη του πληρώματος, επιπλέον δε αυτή (δευτέρα καθ' ης) απέστειλε το από ... τηλετυπικό μήνυμα προς τον αιτούντα, με το οποίο τον πληροφορούσε ότι θα κατέφθαναν στο ... της Βραζιλίας οκτώ (8) άλλοι αλλοδαποί ναυτικοί για

να καλύψουν τις θέσεις των απολυομένων. Κατά την ..., όταν το πλοίο είχε ήδη καταπλεύσει στο προαναφερόμενο λιμάνι, ο αιτών μετέβη στην τοπική τράπεζα, προκειμένου να αναλάβει χρήματα για την εξόφληση των απολυομένων οκτώ (8) αλλοδαπών ναυτικών. Η τράπεζα, όμως, δεν είχε προς διάθεση δολάρια ΗΠΑ και έτσι καταβλήθηκε στον αιτούντα χρηματικό ποσό τοπικού νομίσματος, ακολούθως δε αυτός (αιτών), μέσω του τοπικού πράκτορα του πλοίου, βρήκε στη «μιαύρη αγορά» ποσό ... δολαρίων ΗΠΑ, εξαργυρώνοντας τοπικό νόμισμα, που αντιστοιχούσε σε ... δολάρια, προκειμένου να εξοφλήσει τους απολυομένους οκτώ (8) αλλοδαπούς ναυτικούς, οι οποίοι απαιτούσαν να πληρωθούν σε δολάρια ΗΠΑ. Οι εργασίες αυτές του αιτούντα, κατά την παραπάνω ημερομηνία ..., δεν πιθανολογήθηκε ότι του προκάλεσαν ούτε έντονη ψυχική ταλαιπωρία ούτε σοβαρή σωματική κούραση. Η κρίση αυτή του Δικαστηρίου ενισχύεται και από το με ημερομηνία ... τηλετυπικό μήνυμα που απέστειλε αυτός προς τη δεύτερη καθ' ης για ενημέρωσή της, σχετικά με τις προαναφερόμενες ενέργειές του. Επίσης, δεν πιθανολογήθηκε ότι από τις ..., όταν οι πιο πάνω οκτώ (8) αλλοδαποί ναυτικοί ζήτησαν να απολυθούν, μέχρι και τις ..., όταν τελικά απολύθηκαν, δημιούργησαν στο πλοίο έκρυθμη κατάσταση (η οποία αναφέρεται από τον αιτούντα ως «ανταρσία») και ότι οι ίδιοι αρνούντο να εκτελέσουν την υπηρεσία τους, όσα δε αντίθετα υποστηρίζει ο αιτών ελέγχονται ως αβάσιμα, λαμβανομένου μάλιστα υπόψη ότι σε κανένα από τα παραπάνω τηλετυπικά μηνύματα δεν ανέφερε αυτός (αιτών) τέτοια γεγονότα. Την επομένη ημέρα ... ο αιτών αδυνατούσε να σηκωθεί από το κρεβάτι του και μεταφέρθηκε σε τοπικό νοσοκομείο του ..., όπου διαπιστώθηκε ότι είχε υποστεί «εγκεφαλικό επεισόδιο». Έπειτα από νοσηλεία μιας εβδομάδας στην αλλοδαπή, ο αιτών αποναυτολογήθηκε και επέ-

στρεψε στην Ελλάδα. Αμέσως μόλις αφίχθη στην ημεδαπή, εισήχθη στο νοσοκομείο ... την ... και παρέμεινε εκεί νοσηλευόμενος μέχρι την ... Η διάγνωση από το ... ήταν ότι ο αιτών υπέστη «σχαμικής αιτιολογίας αγγειακό εγκεφαλικό επεισόδιο εν αποδρομή με πολλαπλά ισχαιμικά έμφρακτα και υπέρταση». Μετά την έξοδό του από το νοσοκομείο συνεστήθη σε εκείνον (αιτούντα) αποχή από την εργασία «επ' αόριστον». Ήδη, ο αιτών, από της ..., έχει κριθεί απολύτως και διαρκώς ανίκανος για το επάγγελμα του ναυτικού, εξακολουθεί να νοσηλεύεται κατ' οίκον και έχει κινήσει τη διαδικασία συνταξιοδότησής του. Εν όψει των όσων προεκτέθησαν, σε συνδυασμό με τα αναφερόμενα στη νομική σκέψη της παρούσας παραγράφου, το Δικαστήριο τούτο κρίνει ότι η πιο πάνω ασθένεια του αιτούντος δεν μπορεί να αποδοθεί σε «βίαιο συμβάν», κατά την έννοια του άρθρου 1 του Κωδ. Ν. 551/ 1915, και έτσι δεν συνιστά «εργατικό ατύχημα». Συνεπώς, ο αιτών δεν έχει κατά των καθ' ων απαίτηση αποζημιώσεως για την «πλήρη διαρκή ανικανότητά του» προς εργασία, κατ' άρθρο 3 παρ. 1 του Κωδ. Ν. 551/ 1915, ο σχετικός δε αντίθετος ισχυρισμός του πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος. Αυτός (αιτών), όμως, έχει απαίτηση κατά των καθ' ων για τους «μισθούς ασθενείας» τεσσάρων μηνών, η οποία (απαίτηση), σύμφωνα με το άρθρο 8 της οικείας και προαναφερόμενης ΣΣΝΕ («Πλοιαρχών»), ανέρχεται στο συνολικό ποσό των ... δραχμών.

Επίσης, με βάση όσα πιθανολογήθηκαν, ο αιτών έχει απαίτηση κατά των καθ' ων για την εκτέλεση των καθηκόντων τού «ελλείποντος ανθυποπλοιαρχού», επί τρίμηνο, η οποία (απαίτηση) ανέρχεται, σύμφωνα με τις διατάξεις της οικείας και προαναφερόμενης ΣΣΝΕ («Πληρωμάτων Φ/Γ πλοίων 4.500 τόνων D.W. και άνω»), στο συνολικό ποσό των ... δραχμών. ➡

FITNESS

AEROBIC

STRETCHING

ΣΟΥΗΔΙΚΗ

ΣΑΟΥΝΑ



ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΓΥΜΝΑΣΤΙΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΑΕ KWON DO ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΑΕ KWON DO

KICK BOXING

ΣΙΦΑΣΚΙΑ

ΤΟΣΟΒΟΝΙΑ

ΤΕΝΙΣ



Πραξιτέλους 183 & 2ας Μεραρχίας (πάνω από το θέατρο Αυλαία), Πασσαλιμάνι, Πειραιάς
Τηλ. 4296484 - 4296046

Μικρή μείωση του στόλου τον Αύγουστο

Μείωση κατά 62.335 κόρους παρουσίασε η δύναμη του εμπορικού στόλου τον Αύγουστο. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τον μήνα αυτό ενεγράφησαν στο νηολόγιο τρία πλοία, συνολικής χωρητικότητας 104.079 κόρων. Την ίδια χρονική πε-

ρίοδο την ελληνική σημαία υπέστειλαν πέντε πλοία, συνολικής χωρητικότητας 166.414 κόρων.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που ύψωσαν την ελληνική σημαία είναι τα 12 έτη και αυτών που διεγράφησαν από το νηολόγιο τα 23 έτη.

ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 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	ΑΚΤΑΙΑ ΣΛΟΠΣ	Ν.Π. 10660	1974	Φ/Γ-Ο/Γ Δ/Ε	ΝΑΒΕΤΡΕΝΛΕΡ ΚΡΟΥΝΤ ΕΝΑ	Ν.Π. 10662 Ν.Π. 10663	1975 1999
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 17.282 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 25 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 86.797 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 12 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
					Φ/Γ	ΤΕΚΑΠΟ	Ν.Π. 9973	1971	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΤΟΣΚΑΝΑ	Ν.ΑΝΩΡ 530	1976	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ε	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Ι	Ν.Π. 10603	1973	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ/ΧΥΔΗΝ	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	Ν.Π. 8676	1984	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Δ/Ε	ΑΣΠΙΔΟΣ	Ν.ΑΝΩΡ 561	1976	Α.Σ. (ΜΑΛΤΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 0 - ΚΟΧ: - ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 0 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 5 - ΚΟΧ: 166.414 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 23 ΕΤΗ				

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	
SW6962 21/7/99	ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ ALDEBARAN	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9759	ΜΕΚ(1) 1.400 BHP	1964	1.358	620	Μετονομάστηκε σε ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Renamed to AGIOS IOANNIS
SXMF 22/7/99	ΜΑΕΡΣΚ ΤΕΚΑΠΟ MAERSK TEKAPO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9973	ΜΕΚ(1) 25.000 BHP	1971	20.325	7.769	Μετονομάστηκε σε ΤΕΚΑΠΟ Renamed to TEKAPO
SZIV 5/7/99	ΤΑΛΟΣ TALOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ AG. NIKOLAOS	7	ΜΕΚ(2) 2X10.400 PS	1975	12.891	4.562	Μετονομάστηκε σε ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ Renamed to IERAPETRA L

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 ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXCF 2/7/99	ΤΖΙΝΙ JEANNE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.656	ΜΕΚ(1) 10.400 BHP	1982	20.885	13.094	USD 3.700.000	SAINI MARITIME CO LTD Αντικλ: Ζαφείρας Θ. τηλ. 94.80.700
SVPQ 2/7/99	ΠΕΛΑΓΟΣ PELAGOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.655	ΜΕΚ(1) 16.680 BHP	1999	39.283	22.536	-	PELAGOS SHIPPING CO. Αντικλ: Ανδρεουλάκης Σ. Τυρταίου 34-36, Γλυφάδα
SX7730 19/7/99	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ. CHRISTINA K.	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.658	ΜΕΚ(1) 1.200 BHP	1970	1.371	574	USD 205.000	ΓΟΥΕΣΤ ΚΟΣ ΙΙ. Αντικλ: Κατωπόδης Δημ. τηλ. 41.71.773
SW7749 28/7/99	ΣΗ ΣΠΙΝΤ Ι SEA SPEED I	Ε/Γ-ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.659	ΜΕΚ(2) 9.698 KW	1998	794	258	-	ΚΕΚΡΙΦΑΛΙΑ ΝΑΥΤ. ΕΤ. Αντικλ: Βελήλογγώνης Α. τηλ. 42.95.020
SXHT 16/7/99	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ ΙΙΙ EVIACENENT III	Φ/Γ-ΜΕΤ. ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ CEMENT CARRIER	ΧΑΛΚΙΔΑ HALKIDA	29	ΜΕΚ (2) 4.500 BHP	1975	4.331	2.367	USD 1.960.000	ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΝΑΥΤ. ΕΤ. Αντικλ: ΤΣΑΠΑΜΑΝΙΩΣ Π. Βουλάρη 10-12, Χαλκίδα

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX7744 16/7/99	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 16 KARAPIPERIS 16	Ρ/Κ TUG	ΠΝΕ/ΠΕΙΡΑΙΑ		ΜΕΚ(1) 838,8 KW	1984	164	49	ΛΙΡ. ΑΓΓΛΙΑΣ 195.000	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ ΝΑΥΤ. ΕΤ. Αντικλ.: Κορανηέρης Σ. τηλ.: 40.20141
SXHT 16/7/99	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ ΙΙΙ EVIACENENT III	Φ/Γ-ΜΕΤΑΦ. ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ CEMENT CARRIER	ΠΝΕ/Π.Λ/Χ ΣΙΝΓΚΑΠΟΥΡΗΣ		ΜΕΚ(2) 4.500 BHP	1975	4.331	2.367	USD 1.960.000	ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΝΑΥΤ. ΕΤ. Φαρμακίδου 10 Χαλκίδα
SX7960 2/7/99	ΙΒΑΝ ΜΟΚΡΟΥΣ IVAN MOKROUS	Ε/Γ PASS. SHIP	ΠΝΕ/Π.Λ/Χ ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ		ΜΕΚ (2) 440 BHP	1977	127	57	-	1) Γούναρης Α. 2) Θεοδωράκης Γ. 3) Ιωάννου Ν.

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVKY 20/7/99	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ PARASKEVI II	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9787	ΜΕΚ(1) 11.600 BHP	1977	16.204	14.353	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SV9264 30/7/99	ΘΙΑΚΙ THIAKI	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8672	ΜΕΚ(2) 1.320 BHP	1960	658	275	Δρχ. 55.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX6645 12/7/99	ΣΕΝΤΡΕΝΙ 5 SEDTRENI 5	Φ/Γ AMM/KO	ΗΡΑΚΛΕΙΟ IRAKLIO	25	ΜΕΚ(2) 440HP	1987	470	406	USD 530.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
J4BS 14/7/99	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ HELIOPOLIS	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	480	ΜΕΚ(1) 14.000 BHP	1977	35.646	23.246	USD 2.375.000	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		
SXHT 16/7/99	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ III EVICEMENT III	Φ/Γ-MET. ΤΣΙΜΕΝ. CEMENT CARRIER	Π.Ν.Ε./Π.Α./Χ ΣΙΝΓΚΑΠΟΥΡΗΣ		MEK(2) 4.500 BHP	1975	4.331	2.367	USD 1.960.000	ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ N.959/79 Νηολογήθηκε οριστικά στο νπολόγια Χαλκίδος με ο/α 29

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΧΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SZJW 6/7/99	ΑΠΟΛΛΩΝ APOLLON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.643	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.055	1.031
SX7098 8/7/99	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ANASTASIOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.635	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.062	480
SXBT 14/7/99	ΕΛΛΗΒΗΤΑ ELLIVITA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.637	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	40.085	25.321

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

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		
SZLY 5/7/99	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ IERAPETRA L	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ AG. NIKOLAOS	7	MEK(2) 2X10.400 BHP	1975	12.891	4.562	-	ΠΡΩΗΝ ΧΑΝΙΑ EX HANIA 21

6-10-1999

α) Φ/Γ «ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ», σημ. Μάλτας, κοχ 16145
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Απόστολος ΧΡΗΣΤΟΥ, 4183990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μιχαήλ ΛΕΒΕΝΤΗΣ, 4172596
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 2.000.000
β) Φ/Γ «ΚΑΒΟ ΜΙΤΑΡΑΣ», σημ. Μάλτας, κοχ 16145
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Απόστολος ΧΡΗΣΤΟΥ, 4183990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μιχαήλ ΛΕΒΕΝΤΗΣ, 4172596
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 2.000.000

13-10-1999

α) Φ/Γ «ΙΑΣΩΝ», Ν. Χίου 368, κοχ 728
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Στέφανος ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, 4520922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μελομένη ΜΠΑΡΛΑΜΑ, 3810449
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η προσφορά: Δρχ. 3.000.000
β) Δ/Ε «ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ», Ν.Π. 4249, κοχ 463,19
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Στέφανος ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, 4520922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μελομένη ΜΠΑΡΛΑΜΑ, 3810449
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η προσφορά: Δρχ. 3.500.000



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

Υπερκινητικότητα στις ελληνικές αερομεταφορές



Μετά την πλήρη ελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ελλάδα, νέες εταιρείες εμφανίζονται στην ελληνική αεροπορική αγορά, εξυπηρετώντας δημοφιλείς εσωτερικούς προορισμούς σε ανταγωνιστικές τιμές. Συγκεκριμένα:

Η Air Manos με δύο Shorts 360 συνδέει την Αθήνα με τη Σύρο, τη Σαντορίνη, τη Μύκονο και τη Σάμο, ενώ εκτελεί πτήσεις και μεταξύ των ίδιων νησιών. Στους άμεσους στόχους της εταιρείας είναι και η δρομολόγηση αεροσκαφών από την Αθήνα για τη Θεσσαλονίκη, τη Ρόδο και τα Χανιά. Η εταιρεία ανήκει στον όμιλο εταιρειών του κ. Μάνου Τσατσάκη.

Η Hellenic Star συνδέει την Αθήνα με τη Σύρο, με ένα Dash 7, αλλή σύντομα θα εγκαινιάσει πτήσεις από Αθήνα για Σαντορίνη, Μύκονο, Νάξο και Σκύρο.

Η Aegean ετοιμάζεται να αυξήσει τα δρομολόγια της για Θεσσαλονίκη και Ηράκλειο, ενώ τον Οκτώβριο θα εγκαινιάσει πτήσεις προς Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Κέρκυρα. Δύο ακόμη αεροσκάφη, τύπου RJ100, θα προστεθούν στο στόλο της εταιρείας τον Μάρτιο, οπότε και θα αυξηθούν τα δρομολόγια της προς τους υπάρχοντες αλλιά και τους νέους προορισμούς.

Η Cronus, συμπληρώνοντας πέντε χρόνια δυναμικής παρουσίας στο χώρο των αερομεταφορών, διαθέτει στόλο που αποτελείται από πέντε υπερσύγχρονα Boeing 737. Τον Νοέμβριο του 1999 θα προστεθεί στο στόλο της έκτο αεροσκάφος τύπου Boeing 737-300 και τον Απρίλιο του 2000 το έβδομο αεροσκάφος του ίδιου τύπου.

Ακολουθώντας σταθερή ανοδική πορεία, η Cronus προχώρησε φέτος σε ένα ακόμη σημαντικό βήμα, ενισχύοντας την κεφαλαιουχική βάση της, με τη συμμετοχή του ομίλου Λασκαρίδη. Ο όμιλος Λασκαρίδη κατέχει το 55% των μετοχών, ενώ ο Ιωάννης Μανέτας, ο οποίος είναι πρόεδρος του Δ.Σ. το 45%.

Η συμμετοχή του ισχυρότατου ομίλου Λασκαρίδη δίνει νέα πνοή και δυνατότητες στην Cronus, η οποία ισχυροποιείται με στόχο την περαιτέρω αλματώδη ανάπτυξή της. Από τον Νοέμβριο του 1999, εγκαινιάζονται νέες καθημερινές τακτικές πτήσεις προς Κω και Μυτιλήνη.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, τον περασμένο μήνα Αύγουστο ταξίδεψαν με την Cronus στο εσωτερικό και στο εξωτερικό 134.619 επιβάτες. Ο αριθμός αυτός ξεπέρασε και τις πλεον αισιόδοξες προβλέψεις, όπως ανακοινώθηκε από την εταιρεία.

Η Galaxy Airways αποτελεί τον επιχειρηματικό καρπό μιας μεγάλης επενδυτικής πρωτοβουλίας. Η Xifias SA, που αποτελεί την κορυφαία βιομηχανία ιχθυηρών στη

χώρα μας, με πολύ έντονη δραστηριότητα στις διεθνείς αγορές, απέκτησε το 75% του μετοχικού κεφαλαίου της Galaxy Airways, ενώ τη διοίκηση του αεροπορικού έργου ασκούν κορυφαία στελέχη της αεροπορικής αγοράς.

Με αυτή τη συνεργασία, η Galaxy Airways ανταποκρίνεται στις ταχύτερες αλλαγές του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος, δεδομένου ότι η Xifias SA έχει θέσει σε πλήρη εφαρμογή τα επενδυτικά της προγράμματα, ύψους 4 δισ. δρχ. Το ισχυρό οικονομικό background της εταιρείας και η εμπειρία των κορυφαίων στελεχών της διοίκησης τοποθετούν την Galaxy Airways στην καρδιά της αεροπορικής αγοράς της Μακεδονίας.

Το business plan της εταιρείας είναι προσανατολισμένο στη Βόρεια Ελλάδα, με τη δημιουργία ενός ευρύτατου δικτύου αεροπορικής σύνδεσης της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας με την Ευρώπη και άλλους διεθνείς προορισμούς.

Ωστόσο, η Galaxy Airways θα επεκτείνει τη δραστηριότητά της στην Αθήνα πολύ γρήγορα, απ' όπου και θα εκτελεί πτήσεις προς ευρωπαϊκούς προορισμούς, ενώ η οργάνωσή της της επιτρέπει να έχει πλήρη κάλυψη των αεροπορικών μεταφορών σε όλη την Ελλάδα.

Η Galaxy Airways εκτελεί τακτικά δρομολόγια από τη Θεσσαλονίκη και την Καβάλα προς αρκετές πόλεις της Γερμανίας, το Μόναχο, τη Στουτγάρδη, την Κολλωνία και το Ντύσσελντορφ, ενώ παράλληλα συνδέει με πτήσεις τούρτερ τη Βόρεια Ευρώπη με τα ελληνικά νησιά.

Εκτός των εμπειροτάτων μηχανικών και τεχνικών που διαθέτει η εταιρεία, συνεργάζεται με τη Sabena στον τομέα του maintenance.

Η Axon Airlines αποτελεί μία νέα ιδιωτική εταιρεία που συνδέει καθημερινά την Αθήνα με τη Ρώμη, το Μιλάνο και τις Βρυξέλλες με υπερσύγχρονα Boeing 737-700.

Με την επικείμενη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της επιχείρησης κατά 30.000.000 δολάρια, μέχρι το τέλος του 1999 θα υποβληθεί το αναπτυξιακό και επενδυτικό της πρόγραμμα. Στα σχέδια της εταιρείας είναι η ένταξη στο στόλο της ενός Boeing 737-700 (149 θέσεων) και τριών Boeing 717-200 (110 θέσεων), μέχρι τον Μάιο του 2000.

Με πολυτελή, άνετα δερμάτινα καθίσματα, συλλογές βιβλίων που προσφέρονται στους επιβάτες, αλλιά και απολαυστικά μενού, η εταιρεία ευελπιστεί να προσελκύσει με ανταγωνιστικούς ναύλους τους απαιτητικούς πελάτες της ελληνικής αγοράς.

Σημειώνεται ότι το Διοικητικό Συμβούλιο της Axon Airlines αποτελείται από τους Θωμά Λιακουδάκο, Ιάκωβο Ιωαννίδη, Κων/νο Αποστόλου, Γεώργιο Ζαχαριάδη και Χαράλαμφο Κούτα.

Being a Shipbroker...

... is NOT a matter of nice premises, fancy and "ultra modern" equipment, excessive noise and superficial impressions.

... is NOT a matter of being just "smart", of struggling for earnings, of concluding the "deal" at whatever sacrifice.

... is NOT a matter of just claiming you are, of merely standing between the "Principals", of being an "Intermediary".

Being a Good Shipbroker...

... is a matter of solid background, intact name, fine business record, wide recognition & international reputation.

... is a matter of well educated, highly qualified, laborious, sober Staff entirely/heartily devoted to its duty.

... is a matter of being accurately informed of developments and able to proceed with correct analysis and action.

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

- ✓ Sale & Purchase of second hand tonnage
- ✓ Newbuilding contracting



- ✓ Demolition
- ✓ Chartering
- ✓ Repairs & conversions
- ✓ Special projects



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

167, ALKIVIADOU STR., 185 35 PIRAEUS - GREECE, P.O. BOX: 80324 - 185 10 • PHONE: (01) 4297090

S & P - Newbuildings

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

Repairs & Conversions

Fax: (01) 4297810

Telex: 213484 SOGE GR

Chartering

Fax: (01) 4297191

Telex: 212744 SOGE GR

Ship-financing

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

6/1 SRETENSKY BLVRD, APPART. 15 MOSCOW, RUSSIA • PHONE: 007095 9283983/9212660/9287742 • FAX: 007095 9232880

air news

του Ηλία Μπίσια



ΟΜΙΛΟΣ LUFTHANSA Περαιτέρω αύξηση της κίνησης και της χωρητικότητας

Οι αεροπορικές εταιρείες του ομίλου της Lufthansa εξυπηρέτησαν το πρώτο εξάμηνο του έτους 1999 21,1 εκατ. επιβάτες, δηλαδή αύξηση της τάξεως του 8% σε σχέση με την ί-

δια περίοδο του περασμένου έτους. Η Lufthansa German Airlines μετέφερε συνολικά 18 εκατ. επιβάτες (αύξηση 8%) και η Lufthansa CityLine εξυπηρέτησε 2,3 εκατ. επιβάτες (αύξηση 9%). Οι πωλήσεις του ομίλου ανέρχονται σε 7,4 δισ. τόνους ανά χιλιόμετρο δηλαδή αυξήθηκαν κατά 10,1%, ενώ η συνολική χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 9,3% και ανήλ-

θε σε 10,4 δισ. τόνους ανά χιλιόμετρο. Παρά την αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά 12,2%, ο συντελεστής πληρότητας θέσεων αυξήθηκε λίγο -κατά 0,3 ποσοστιαίες μονάδες- γιατί τον Ιούνιο η πληρότητα είχε παρουσιάσει μικρή πτώση. Η πληρότητα θέσεων της Lufthansa German Airlines άγγιξε το 72,6% (αύξηση 0,2%).

Η εταιρεία περιορίσε, επίσης, περαιτέρω την

κατανάλωση καυσίμων κατά το 1998. Τη στιγμή που τα δρομολόγια των εταιρειών του ομίλου, Lufthansa, Condor και Lufthansa Cityline, αυξήθηκαν κατά 5,3%, η κατανάλωση σε κηροζίνη αυξήθηκε μόνο κατά 5%. Για κάθε 100 χιλιόμετρα καταναλώθηκαν κατά μέσο όρο 4,9 λίτρα κηροζίνης, η οποία μειώθηκε συνολικά από το 1991 κατά 1,2 λίτρα. Όμως, ο στόχος του ομίλου της Lufthansa, που ήταν η μείωση της κατανάλωσης κατά 0,1% σε ετήσια βάση, δεν επιτεύχθηκε εξαιτίας της ανανέωσης του long-haul στόλου της.

Και η Lufthansa Cargo όμως πραγματοποίησε σημαντικά βήματα στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος, καταφέροντας να μειώσει την κατανάλωση της κηροζίνης κατά 1,6%. Η εξοικονόμηση σε κηροζίνη επιτεύχθηκε λόγω της ανανέωσης του εμπορευματοκτού στόλου της με πέντε αεροσκάφη Boeing MD-11. Τα αεροσκάφη αυτά καταναλώνουν 198 γραμμάρια κηροζίνης ανά RTK (συν. τόνων ανά χιλιόμετρο).

AIR FRANCE

Αύξηση του κύκλου εργασιών τον Απρίλιο-Ιούνιο 1999

Ο κύκλος εργασιών της Air France το πρώτο τρίμηνο του οικονομικού της έτους 1999-2000 (Απρίλιος-Ιούνιος) παρουσιάζει άνοδο της τάξεως του 19,1% (φθάνοντας τα 16,5 δισ. γαλλικά φράγκα -2,5 δισ. ευρώ), σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα της περσινής χρονιάς. Τα έσοδα από την επιβατική κίνηση αυξήθηκαν κατά 22,5%, αγγίζοντας

τα 12,2 γαλλικά φράγκα. Η κίνηση των επιβατών ανήλθε σε 22,3% σε σύγκριση με την προσφορά, που άγγιξε το 21%, ανεβάζοντας το δείκτη πληρότητας κατά 0,9 ποσοστιαίες μονάδες (σταθεροποίηση στο 75,7%). Τα έσοδα από τις εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 4,5% (συνολικά, 1,7 δισ. φράγκα).

Στο χώρο των εμπορευματικών μεταφορών, οι δραστηριότητες της εταιρείας ανέκαμψαν κατά 4,5% μετά την πτώση που σημειώθηκε κατά το οικονομικό έτος 1998-1999, ανεβάζοντας την κίνηση στο 13,3%.



No way BA/AA

Απέτυχε η ολοκλήρωση της ιστορικής συμμαχίας της British Airways με την American Airlines ύστερα από τους σκληρούς όρους που έθεσε τόσο το Department of Transport των ΗΠΑ όσο και το Office of Fair Trading της Βρετανίας. Οι δύο κολλοσιμιαίοι αερομεταφορείς, πριν από την οριστική απόφαση του Department of Transport, ανακοίνωσαν ότι δεν ήταν διατεθειμένοι να υποκύψουν στις πιέσεις των αρμοδίων αρχών αφού αυτό θα καθιστούσε ασύμφορη τη συμφωνία τους.

Κερδοφορία για την Delta Airlines

Η Delta Airlines ανακοίνωσε μη ελεγχμένα καθαρά κέρδη ύψους 1,1 δισ. δολαρίων για το οικονομικό έτος 1999, που αντιστοιχούν σε αύξηση 10% σε σύγκριση με τα καθαρά κέρδη του 1 δισ. δολαρίων το οικονομικό έτος 1998. Η εταιρεία ανακοίνωσε, επίσης, μη ελεγχμένα καθαρά κέρδη 364 εκατομμυρίων δολαρίων για το τρίμηνο του Ιουνίου 1999, δηλαδή το τέταρτο τρίμηνο του οικονομικού της έτους.

Σημειώνεται ότι κατά το οικονομικό της έτος 1999 μετέφερε περισσότερους επιβάτες (106 εκατομμύρια) από οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία στον κόσμο.

Η Delta Airlines εξακολουθεί να εφαρμόζει συνετή στρατηγική εξασφάλισης των καυσίμων των αεριωθούμενων, χά-

ρη στην οποία έχει μειώσει την έκθεσή της στην αστάθεια των τιμών των καυσίμων. Εκμεταλλευόμενη τις ευνοϊκές συνθήκες στην αρχή του έτους, η εταιρεία εξασφάλισε περίπου το 80% της προβλεπόμενης κατανάλωσης σε καύσιμα των αεριωθούμενων της για το οικονομικό έτος 2000.

Κατά τη διάρκεια του τριμήνου του Ιουνίου ολοκληρώθηκε το πρόγραμμα επαναγοράς των κοινών μετοχών της Delta Airlines, ύψους 750 εκατ. δολαρίων -είχε ανακοινωθεί τον Ιούλιο του 1998 και για την ολοκλήρωσή του είχε τεθεί ως αρχικός στόχος ο Δεκέμβριος του 1999-, αντανακλώντας την εξαιρετική οικονομική κατάσταση της εταιρείας και την ικανότητά της να δημιουργεί ισχυρές ταμιακές ροές. Από τον Απρίλιο του 1996, η Delta Airlines έχει επαναγοράσει περίπου 34 εκατομμύρια κοινές μετοχές έναντι 1,7 δισ. δολαρίων.



Νέες πτήσεις της Austrian στα Βαλκάνια

Στις 27 Σεπτεμβρίου, η αεροπορική εταιρεία Austrian Airlines ξεκίνησε τρεις νέες πτήσεις εβδομαδιαίως με προορισμό την Οχρίδα. Οι νέες πτήσεις θα εκτελούνται παράλληλα με τους καθημερινούς προορισμούς της εταιρείας για τα Σκόπια. Με το συγκεκριμένο πρόγραμμα πτήσεων εξασφαλίζεται καλύτερη ανταπόκριση μεταξύ της Δυτικής Ευρώπης και των υπερπόντιων περιοχών μέσω του διεθνούς αεροδρομίου της Βιέννης.

Αναλυτικότερα, η πτήση OS 865 της Austrian θα αναχωρεί κάθε Δευτέρα, Πέμπτη και Κυριακή από το αεροδρόμιο της Βιέννης στις 10.50 π.μ. και θα φθάσει στην Οχρίδα στα 1.00 π.μ. Η πτήση της επιστροφής OS 866 θα αναχωρεί κάθε Δευτέρα, Τρίτη και Παρασκευή από την Οχρίδα στις 4.15 π.μ. με προορισμό τη Βιέννη (ώρα άφιξης 6.30 π.μ.).

Τέλος καλό για τα αεροδρόμια του Μιλάνου

Συμβιβαστική λύση, που εξυπηρετεί τελικά όλους, ανακοίνωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως προς τη διαμάχη που ξέσπασε πρόσφατα μεταξύ πολλών ευρωπαϊκών αλλή και ιταλικών αεροπορικών εταιρειών και των αρμόδιων ιταλικών αρχών. Ο λόγος της διένεξης ήταν ότι η ιταλική κυβέρνηση είχε επιτρέψει, προς αγανάκτηση πολλών, την αποκλειστική σχεδόν χρήση του αεροδρομίου Linate, το οποίο βρίσκεται πιο κοντά στην πόλη σε σχέση με το νέο αεροδρόμιο Malpensa, στην Alitalia. Σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής, μόνο οι πτήσεις Μιλάνου-Ρώμης θα εκτελούνται στο αεροδρόμιο Linate, και όλες οι υπόλοιπες πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού θα εξυπηρετούνται από το Malpensa.

Η low cost εταιρεία Go,

θυγατρική της British Airways, ανακοίνωσε ζημία προ φόρων της τάξεως των 32 εκατ. στερηλινών, ενώ στις πωλήσεις ζημία 31,61 εκατ. στερηλινών, κατά τους πρώτους 17 μήνες λειτουργίας της. Η Go αναμένεται να ανακοινώσει κέρδη μετά το 2001.

Η Virgin Atlantic μετακόμισε

Από 1ης Αυγούστου 1999, η Virgin Atlantic έχει μετακομίσει σε νέα, σύγχρονα και πιο λειτουργικά γραφεία, προσαρμοσμένα στις ανάγκες της εταιρείας και του προσωπικού της. Με αφορμή τις αλλαγές και τον εκσυγχρονισμό της Virgin Atlantic διεθνώς, το γραφείο της Αθήνας προσαρμόζεται συνεχώς στις ανάγκες των πελατών της!

Η νέα διεύθυνση της Virgin Atlantic είναι : Πανόρμου 70, 115 23 Αθήνα, τηλ. 6905300, φαξ 6997145.



Ανακατατάξεις στον όμιλο Qualiflyer

Η Swissair και το Qualiflyer Group διατηρούν την ευρωπαϊκή συμμαχία τους μετά την αποχώρηση της Austrian Airlines.

Ο διευθύνων σύμβουλος του ομίλου SAirGroup σχολίασε την αποχώρηση της Austrian Airlines, με την οποία η Swissair είχε μακρά συνεργασία 44 χρόνων ως εξής: «Κατ' αρχάς, η αποχώρηση αποτελεί συναισθηματική απώλεια. Ο συνεταιρισμός μας ήταν ο μακροβιότερος μεταξύ δύο αεροπορικών εταιρειών. Όσο για τις οικονομικές συνέπειες της αποχώρησης, είναι αντιμετωπίσιμες και δεν θα πρέπει να δημιουργήσουν πρόβλημα στο Qualiflyer Group». Σημειώνεται ότι θα χρειαστεί να βρεθεί εναλλακτική λύση για τους 15 από τους 346 προορισμούς, που προς το παρόν εξυπηρετούνται μόνο από τον όμιλο της Austrian Airlines.

Η Alitalia και η KLM συγχωνεύονται

Οι δύο γιγαντιαίοι αερομεταφορείς της Ευρώπης Alitalia και KLM θα προχωρήσουν σε απόλυτη εναρμόνιση της στρατηγικής και των στόχων τους, ύστερα από σχετική έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Οι δύο εταιρείες, ενώ θα διατηρήσουν τις επωνυμίες τους, θα συνεργάζονται σε όλες τις εκφάνσεις των δραστηριοτήτων τους και θα μοιράζονται τα κοινά έσοδα και



έξοδό τους. Όλες οι πτήσεις των δύο εταιρειών θα φέρουν τα αρχικά WC, ενώ τα αεροδρόμια της Ρώμης, του Μιλάνου και του Άμστερνταμ θα αποτελέσουν τις τρεις ενιαίες βάσεις της νέας συμμαχίας. Παράλληλα, θα εναρμονιστεί ο στόλος των δύο εταιρειών με κοινές παραγγελίες νέων αεροσκαφών, αλλά και πωλήσεις παλαιότερων. Όσο για το αεροδρόμιο του Μιλάνου, οι εταιρείες θα καλύψουν από κοινού τα έξοδα κατασκευής της νέας πτέρυγας που θα τις φιλοξενήσει.



Η Easyjet στο πλευρό των σεισμοπαθών

Μια πρωτότυπη φιλανθρωπική πρωτοβουλία εισήγαγε η εταιρεία Easyjet με σκοπό την ενίσχυση των πληγέντων του καταστροφικού σεισμού των Αθηνών, τον περασμένο Σεπτέμβριο. Σε όλες τις πτήσεις Αθήνας-Λονδίνου η εταιρεία διαθέτει φακέλους στους οποίους οι επιβάτες μπορούν, κατά τη βούλησή τους, να τοποθετούν το ποσό που επιθυμούν. Η Easyjet συνεισφέρει στην προσπάθεια αυτή με το να διηλεκτάζει κάθε ποσό που μαζεύεται και να το προσφέρει για έργα με σκοπό την ανακούφιση των πληγέντων.

Το Concorde ανανεώνεται

Περισσότεροι από 2,5 εκατομμύρια επιβάτες έχουν ταξιδέψει με το υπερηχητικό Concorde από το ξεκίνημα των πτήσεών του, το 1976.

Τη νέα χιλιετία, η British Airways έχει προγραμματίσει επένδυση 14 εκατομμυρίων στερλινών για την ανανέωση του εσωτερικού χώρου του υπερηχητικού αεροσκάφους.

Καινοτομίες στα καθίσματα, νέοι εσωτερικοί χώροι αλλά και μια νέα αίθουσα αναμονής στο αεροδρόμιο Heathrow περιμένουν τους επιβάτες του Concorde τη νέα χιλιετία. Η νέα εμφάνιση των αεροσκαφών σχεδιάστηκε σύμφωνα με τις απόψεις των ιδίων των επιβατών. Ο διευθύνων σύμβουλος της British Airways, κ. Bob Ayling, δήλωσε: «Θέλουμε να δημιουργήσουμε κομψούς εσωτερικούς χώρους, εφάμιλλους της πρωτοποριακής εξωτερικής εμφάνισης του Concorde. Επιτύχαμε τη συμμετοχή των τακτικών επιβατών μας στη διαμόρφωση των νέων αυτών χώρων. Η επένδυση αυτή αποτελεί μέρος της δέσμευσής μας απέναντι στους επιβάτες του πιο εμπορικού υπερηχητικού αεροσκάφους για τη συνέχιση των πτήσεών του τη νέα χιλιετία».



Έπειτα από τη Philippine Airlines και τη Zambia Airways, άλλος ένας εθνικός αερομεταφορέας

κατέρρευσε. Πρόκειται για τον εθνικό αερομεταφορέα του Περού **Aeroperu**, ο οποίος ναυάγησε οριστικά μετά τις άκαρπες προσπάθειες της κυβέρνησης της χώρας αυτής να βρει στρατηγικό σύμμαχο και χρηματοδότη για την προβληματική εταιρεία. Τα χρέη της εταιρείας είχαν ξεπεράσει τα 174 εκατ. δολλάρια. Οι εταιρείες Delta, American, Continental και Aeromexico, οι οποίες ήταν αρχικά ενδιαφερόμενες για σύναψη στρατηγικής συμμαχίας με την Aeroperu και για χρηματοδότησή της, αποχώρησαν από το τραπέζι των διαπραγματεύσεων, αφού η κυβέρνηση του Περού δεν ήταν διατεθειμένη να τους εξασφαλίσει προνομιακή μεταχείριση σε ορισμένες διεθνείς πτήσεις, ενώ παράλληλα απέτυχε στη σχεδίαση ενός εφικτού business plan για την άμεση βιωσιμότητα της εταιρείας.

ΤΕΤΡΑΔΙΑ Unicef '99



Ένα εμβόλιο θα μπορούσε να σώσει
τις ζωές πολλών παιδιών στον πλανήτη

Ποτέ ένα τετράδιο

δεν "Έλυσε" ΤΟΣΑ

Προβλήματα...

Καταστήματα UNICEF

Αθήνα: Ξενίας 3, Πλ. Μαβίη, τηλ. (01) 77 99 056

Αργείο: Καλύβα 10, τηλ. (0641) 31 185

Ηράκλειο Κρήτης: Μιχελιδάκη 19, τηλ. (081) 28 34 42

Θεσ/νίκη: Ι. Δέλλιου 2, Πλ. Συντριβανιού, τηλ. (031) 26 55 32

Πάτρα: Καραϊσκάκη 102 & Ερμού, τηλ. (061) 27 77 85

Περίπτερα UNICEF

Αθήνα: Πλ. Κάνιγγος-Κοραή & Σταδίου-Πλ. Συντάγματος

Γλυφάδα: Αθηνών & Ι. Μεταξά

Καλλιθέα: Πλ. Δαβάκη

Μαρούσι: Πλ. Εθν. Αντιστάσεως

Πειραιάς: Β. Γεωργίου & Ηρ. Πολυτεχνείου

Θεσσαλονίκη: Τσιμισκή & Γούναρη



Τα τετράδια είναι σχεδιασμένα από σπουδαστές Γραφιστικής του ΙΕΚ ΑΚΜΗ

unicef 

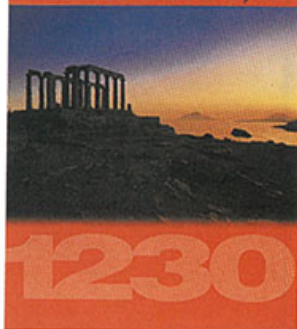
Ξενίας 1, 115 27 Αθήνα,
τηλ. (01) 74 84 184



το κύπελλο που τους απενεμήθηκε για την κατάκτηση της 2ης θέσης στην κατηγορία ORC Club.

Για έκτη συνεχή χρονιά το πλήρωμα του ιστιοπλοϊκού σκάφους «Zantino - Telestet» ανέβηκε στο βάθρο των νικητών του 36ου Ράλλι Αιγαίου. Στη φωτογραφία, ο κυβερνήτης Τάκης Στρούζας, ο γενικός γραμματέας της ΕΙΟ κ. Βασιλειάδης και το γυναικείο πλήρωμα του σκάφους, με

ΧΡΕΙΑΖΕΣΤΕ ΞΕΝΑΓΟ;



Μια νέα υπηρεσία πρόβαλλε πρόσφατα η Telestet. Η υπηρεσία, η οποία ονομάζεται Smart Tourist Guide (Έξυπνος Τουριστικός Οδηγός), σας ξεναγεί μέσω του κινητού σας στις σημαντικότερες αρχαιολογικές τοποθεσίες της Ελλάδας.

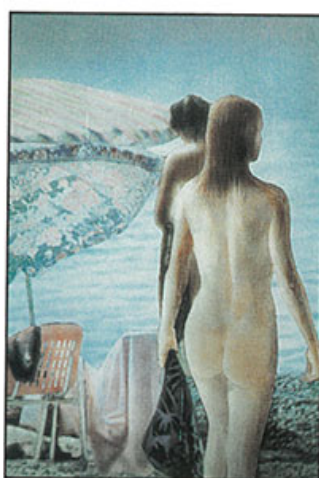
Καλώντας τον αριθμό 1230, το δίκτυο εντοπίζει αυτόματα αν ο συνδρομητής βρίσκεται κοντά σε ένα από τα 18 αρχαιολογικά μνημεία για τα οποία διατίθεται ηχογραφημένη ξενάγηση. Η ξενάγηση περιλαμβάνει, εκτός των μνημείων της Αττικής, και αυτά των Θεσσαλονίκης, Ρόδου, Κρήτης, Κέρκυρας, Αρχαίας Δήλου, Βεργίνας, Δελφών,

Μυκηνών και Μυστρά. Η ξενάγηση γίνεται σε τέσσερις ξένες γλώσσες, διαρκεί τέσσερα λεπτά και η χρέωση είναι αντίστοιχη με αυτή της εθνικής χρήσης του οικονομικού πακέτου που έχει ο συνδρομητής Telestet.

Στις 4 Οκτωβρίου εγκαινιάζεται, στην Πινακοθήκη Πιερίδη, η έκθεση του διακεκριμένου ζωγράφου και χαράκτη Τάκη Κατσουλήδη. Η έκθεση φιλοξενεί σαράντα πέντε έργα του ζωγράφου, τα οποία ολοκληρώνουν την εικαστική πρότασή του με τίτλο «Ζωγραφική από φως» (1994-1999). Τα τελευταία χρόνια, ο δημιουργός δουλεύει με το ηλεκτρικό φως και τα χρώματα, δημιουργώντας ευφάνταστες συνθέσεις. Με σχεδιαστική οξύτητα, ζωγραφίζει τη σύγχρονη καθημερινότητα. Η σύγχρονη Αθήνα, η πολύβουλη κυκλοφορία, τα ετερόκλητα αρχιτεκτονικά κτίρια γίνονται το πεδίο της εικαστικής του δράσης, αιματωπίζοντας την καθημερινότητα στις πραγματικές της διαστάσεις.

Ο Τάκης Κατσουλήδης έχει πραγματοποιήσει πολλές ατομικές εκθέσεις στην Ελλάδα και έχει συμμετάσχει σε ομαδικές στο εξωτερικό. Το 1976, στην Οστάνδη, στη Διεθνή Έκθεση Ζωγραφικής, του απενεμήθη το βραβείο της Ευρώπης. Έργα του βρίσκονται στην Εθνική Πινακοθήκη, στο Μουσείο Βορρέ, στη Γεννάδιο Βιβλιοθήκη, στην Εθνική Βιβλιοθήκη, στο Παρίσι κ.α.

Με την ευκαιρία της έκθεσης έχει εκδοθεί ο πολυσέλιδος κατάλογος «Τάκης Κατσουλήδης - Ζωγραφική από φως», σε κείμενα των Δημήτρη Ζ. Πιερίδη, Τάκη Μαυρωτά και Κατερίνας Κοσκινά. Την επιμέλεια της έκθεσης έχει ο Τάκης Μαυρωτάς.



Τα ναυπηγεία «Ποσειδών» έχουν μεταφερθεί σε νέες ιδιότητες εγκαταστάσεις στην Οινόη Σχηματρίου. Εκεί, με την κατάλληλη υποδομή και τις ενδεδειγμένες συνθήκες λειτουργίας, κατασκευάζονται 12 μοντέλα από 4.30 μ. μέχρι 8.20 μ., που διαθέτουν πιστοποιητικό CE, είναι αβύθιστα και ασφαλή, καλύπτοντας τις υψηλότερες αγοραστικές απαιτήσεις. Στη φωτογραφία, το μοντέλο Moon light 520 κατά τη διάρκεια ενός flooding test. Το σκάφος, αν και φορτωμένο με τόνους νερού, δεν ανατρέπεται ούτε βυθίζεται, αφού έχουν τηρηθεί για την κατασκευή του όλες οι προδιαγραφές.



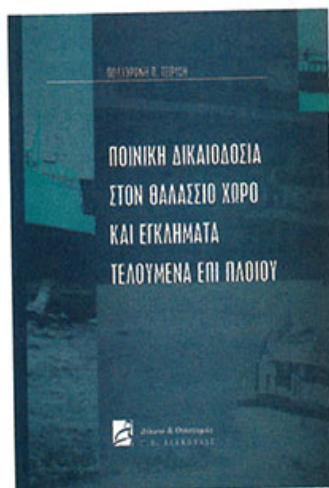
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

«Η ΝΥΧΤΑ ΚΑΙ ΤΟ ΧΙΟΝΙ» Της Κλοντ Πιζάντ-Ρενό Εκδόσεις: ΨΥΧΟΓΙΟΣ

Πρόκειται για ιστορικό μυθιστόρημα που διαδραματίζεται το έτος 1714. «Δύο γυναίκες που δεν έχουν ποτέ ιδωθεί συναντιούνται μια παγερή νύχτα του Δεκεμβρη σε έναν πύργο της Καστίλης στην Ισπανία. Η μία, η πριγκίπισσα Οραίνι, γυναίκα δυναμική, πανίσχυρη στην Αυλή του βασιλιά Φιλίππου Ε', έχει έρθει να υποδεχθεί την καινούργια σύζυγο του ηγεμόνα. Η άλλη, η νέα βασίλισσα Ελισάβετ Φαρνέζε, γυναίκα με σιδερένια θέληση, καταλαβαίνει αμέσως ότι πρέπει πάση θυσία να απομακρύνει εκείνη που τόσο χρόνια κινούσε τα νήματα. Έτσι αρχίζει το μακρύ ταξίδι της εξορίας και της μνήμης.

«Η πριγκίπισσα Οραίνι θυμάται όλη την περασμένη ζωή της. Με την εξουσία και την ικανότητά της επιβάλλεται σε όλους τους άντρες και επηρεάζει τον βασιλιά, που τη θαυμάζει απεριόριστα. Η εξουσία τη μεθάει και πιστεύει ότι μπορεί να καταφέρει τα πάντα. Κι αυτό είναι το λάθος της. Η Ελισάβετ Φαρνέζε είναι το ίδιο έξυπνη, τολμηρή και επικίνδυνη όσο κι εκείνη.

Γάμοι, παιδιά, παιχνίδια εξουσίας, γυναίκες που δίνουν την προσωπική τους εκδοχή για την Ιστορία.



«ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ ΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ» Του Ποιητή Π. Τσιρίδη, διδάκτορος Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών, δικηγόρου Πειραιώς Εκδόσεις: Δίκαιο και Οικονομία - Π.Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑΣ

Η ενασχόληση με τα νομικά προβλήματα που ανακύπτουν στο θαλάσσιο χώρο αποτελεί έντονο ερέθισμα νομικού προβληματισμού. Η ποινική προσέγγιση των ζητημάτων αυτών παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες και συνδέεται με πολλούς άλλους δικαιοτικούς τομείς, όπως με το ναυτικό δίκαιο, το δίκαιο της θάλασσας, το διεθνές δίκαιο, ειδικούς ναυτιλιακούς νόμους, κανονισμούς, συμβάσεις κ.ά. Η αντιμετώπιση των αναφερόμενων ζητημάτων δεν είναι δυνατή με μόνη τη συνήθη γνώση του ουσιαστικού και δικονομικού ποινικού δικαίου. Απαιτείται παράλληλη έρευνα και γνώση της θεωρίας και νομοθεσίας συγγενών τομέων δικαίου, για την πληρέστερη αντιμετώπιση των ζητημάτων που εγείρονται. Αφορμή για τη συγγραφή αυτού του βιβλίου είναι η ενασχόληση του συγγραφέως με σημαντικό αριθμό υποθέσεων, που καλύπτουν όλο το φάσμα του ναυτιλιακού ποινικού δικαίου, ιδιαίτερα δε η διαπίστωση ότι ο σημαντικός αυτός χώρος δεν ερευνήθηκε συστηματικά

από ποινικής πλευράς.

Κυριότερα ζητήματα τα οποία τίθενται είναι τα ακόλουθα: θέματα ποινικής δικαιοδοσίας επί εγκλημάτων τελεσμένων σε πλοία, συνδεδεμένα με τη θέση τους στο θαλάσσιο χώρο και τη σημαία που φέρουν. Θέματα δικονομικού δικαίου, θέματα ουσιαστικού ποινικού δικαίου, ιδίως επιμέρους αδικήματα που τελούνται επί πλοίων, προβλεπόμενα τόσο από τον ποινικό κώδικα όσο και από ειδικούς νόμους και διεθνείς συμβάσεις.

«ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΤΟΥ ΓΚΡΑΛ» Του Πέτερ Μπέρλινγκ Εκδόσεις: ΨΥΧΟΓΙΟΣ

«Βρισκόμαστε στο 1243, εποχή της κυριαρχίας των Φράγκων στην Κωνσταντινούπολη. Ο Γουλιέλμος του Ρούμπρουκ είναι ένας νεαρός χωρικός από τη Φλάνδρα, που οι γονείς του τον υποχρεώνουν να φορέσει το ράσο του μοναχού. Πνεύμα ζωηρό και ανήσυχος, βρίσκεται ξαφνικά στο μυθικό κάστρο Μονσεζούρ, στη Γαλιλία, όπου ζουν ο Ροτζ και η Γιάζα, τα παιδιά του Γκράλ.

«Ποιο μυστήριο καλύπτει την καταγωγή των παιδιών αυτών; Τι είναι εκείνο που οδηγεί στο κατόπι τους Ιππότες Σαρακηνούς, βασιλιάδες και καλόγερους; Στον Γουλιέλμο του Ρούμπρουκ πέφτει η βαριά κληρονομιά να προστατέψει τα δύο παιδιά και να τα προφυλάξει από όλους όσους τα κυνηγούν. Έτσι ξεκινά μια αγωνιώδης περιπέτεια γεμάτη εκπλήξεις και κινδύνους, που παραμονεύουν σε κάθε τους βήμα...»





Η κ. Μαριάννα Β. Βαρδινογιάννη και ο Julio Iglesias



Η κ. Μαριάννα Β. Βαρδινογιάννη με τον κ. Κωνσταντίνo Καραμανλή και τη σύζυγό του κ. Νατάσα Πασιάτη



Η κ. Ειρήνη Παππά με την κ. Μαρίνα Αλιώτη, τον κ. Γιώργο Κατσοφάρα και την κ. Ελένη Σαμαρά-Κωνσταντάκου

Συναυλία της οποίας τα έσοδα θα διατεθούν για την ενίσχυση του Συλλόγου Φίλων των Παιδιών με Καρκίνο «Ελπίδα» και, συγκεκριμένα, για τη διασφάλιση των λειτουργικών εξόδων του ξενώνα της «Ελπίδας», έδωσε στο Ηρώδειο ο διεθνούς φήμης Ισπανός τραγουδιστής Julio Iglesias. Στη συνέντευξη Τύπου που δόθηκε πριν από την εκδήλωση, η πρόεδρος της «Ελπίδας» κ. Μαριάννα Β. Βαρδινογιάννη αναφέρθηκε στο διεθνή τροβαδούρο, τονίζοντας πως «ο Julio Iglesias δεν είναι μόνο ένας από τους μεγαλύτερους καλλιτέχνες διεθνώς, αλλά και άνθρωπος με μεγάλη κοι-

νωνική ευαισθησία, ο οποίος φέρει την ιδιότητα του Ειδικού Καλλιτεχνικού Εκπροσώπου και πρέσβη της UNICEF εδώ και πολλά χρόνια. Έτσι ανταποκρίθηκε άμεσα στην πρόσκληση να τραγουδήσει στο Ηρώδειο σε μια συναυλία της οποίας τα έσοδα θα ενισχύσουν τους σκοπούς του συλλόγου «Ελπίδα».

Στην προετοιμασία της εκδήλωσης και στις λεπτομέρειες της οργάνωσης αναφέρθηκε η κ. Άννα Παπαγιάννη, μέλος του Δ.Σ. της «Ελπίδας» και πρόεδρος της 14μελούς οργανωτικής επιτροπής για τη συναυλία.

Πρώην στη συνέντευξη Τύπου ήταν και ο κ. Λάμπρος Παπακωνσταντίνου, πρόεδρος του Δ.Σ. της Π. & Κ. Χρηματιστηριακής, που με την ευγενική χορηγία



Ο κ. Ζακ Αρβελέρ με τη σύζυγό του πρότανη Πανεπιστημίου της Ευρώπης κ. Ελ. Φλακατί-Αρβελέρ



Ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Αιγαίου Γ. Μαχαιρίδης με τον κ. Τ. Μαυρωτά



Ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Αιγαίου Γ. Μαχαιρίδης, η κ. Ε. Βάτη και ο δήμαρχος Σύρου Γ. Δεκαβάλας



Η κ. Ε. Ναθανάη με τον συλλέκτη Ιωάννη Α. Κυνηγόπουλο, έργα από τη συλλογή του οποίου παρουσιάστηκαν στην έκθεση

Στην Ερμούπολη Σύρου, πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της έκθεσης «Έργα ελληνικής ζωγραφικής στη Σύρο» από τη συλλογή του Ιωάννη Α. Κυνηγόπουλου, στην αίθουσα Τέχνης «Ερμούπολη». Οικοδεσπότης της βραδιάς ήταν ο δήμαρχος Ερμούπολης κ. Γιάννης Δεκαβάλας, ο οποίος, μαζί με τον γενικό γραμματέα του υπουργείου Αιγαίου κ. Γιάννη Μαχαιρίδη, εγκαινίασε την πολυπρόσωπη έκθεση. Παρόντες πλήθος από τον πνευματικό και καλλιτεχνικό κόσμο. Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν, επίσης, οι ζωγράφοι Μιχάλης Μακρουχιάκης, Πάνος Φεδιάκης, Αχιλλέας Δρούγκας κ.ά. Την επιμέλεια της έκθεσης είχε αναλάβει ο κ. Τάκης Μαυρωτάς.



Ο πρόεδρος της χορηγού εταιρείας P&K Χρηματοπιστωτικής κ. Λάμπρος Παπακωνσταντίνου, η κ. Μαριάννα Βαρδινογιάννη και η κ. Άννα Παπαγιάννη, πρόεδρος οργανωτικής επιτροπής της εκδήλωσης

της υποστήριξε την εκδήλωση του Julio Iglesias. Τέλος, η κ. Βαρδινογιάννη αναφέρθηκε στα επόμενα βήματα του συλλόγου, τα οποία είναι η ίδρυση της Τρίτης Μονάδας Μεταμόσχευσης μυελού των οστών, χάρη στην ευγενική προσφορά μέλους της «Εθίδας», καθώς και η ίδρυση ενός νοσοκομείου για παιδιά που πάσχουν από καρκίνο, έργο το οποίο χαρακτήρισε ως το δυσκολότερο και το μεγαλύτερο που έχει αναλάβει μέχρι σήμερα να φέρει εις πέρας ο σύλλογος. Τη συναισθητική παρακολούθησαν, εκτός από την πρόεδρο του Συλλόγου Μαριάννα Βαρδινογιάννη και το σύζυγό της Βαρθή Βαρδινογιάννη, το Διοικητικό Συμβούλιο και όλη τα μέλη της «Εθίδας». Από την πολιτική ηγεσία παρόντες ήταν ο αρχηγός



Ο δήμαρχος Αθηναίων Δ. Αβραμόπουλος με τη σύζυγό του Βίβιαν

γός της αξιωματικής αντιπολίτευσης Κωνσταντίνος Καραμανλής με τη σύζυγό του Νατάσα Παζαίτη, οι υπουργοί Πάνος Παπαντώνης, Κώστας Λαλιώτης, Μιχτιάδης Παπασιδώνου με τις συζύγους τους, ο υφυπουργός Θόδωρος Κωτσώνης, οι βουλευτές Ντόρα Μπακογιάννη, Γιώργος Βουλγαράκης, Προκόπης Παυλιόπουλος, Φάνη Πάληνη-Πετραλιά, οι ευρωβουλευτές Ρόδη Κράτσο, Μέννη Μαλιώρη, Γιάννης Μαρίνος, ο δήμαρχος Αθηναίων Δημήτρης Αβραμόπουλος με τη σύζυγό του, οι πρέσβεις της Ουκρανίας και της Ισπανίας, προσωπικότητες από τον πνευματικό και επιχειρηματικό χώρο, καθώς και πλήθος κόσμου



Ο κ. Βαρθής Βαρδινογιάννης με τη σύζυγό του κ. Μαριάννα Βαρδινογιάννη και την κ. Χρ. Γουλανδρή

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά
104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

Τό αντίπαρο στην ενημέρωση
γιά όσους σκεπτόνται άντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΗ ΑΓΩΓΗ

Η ΕΣΤΙΑ είναι η μόνη εφημερίδα που δημοσιεύει τα αποτελέσματα των εξετάσεων των μαθητών των σχολείων της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Η ΕΣΤΙΑ είναι η μόνη εφημερίδα που δημοσιεύει τα αποτελέσματα των εξετάσεων των μαθητών των σχολείων της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Η ΕΣΤΙΑ είναι η μόνη εφημερίδα που δημοσιεύει τα αποτελέσματα των εξετάσεων των μαθητών των σχολείων της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ
ΠΡΟΣΔΙΔΕΙ ΑΕΙΑ

NAFTIKA CHRONIKA ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE No 20

OCTOBER 1999

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Contents

76. CATCHING SHIPS IN ROTTERDAM
by Emily Derogee-Van Roosmalen

79. THE MALTA FLAG
by Karl Grech Orr

81. MAHARASHTRA IMPOSES
STAMP DUTY ON IMPORTS
by Andrew Trasler

82. THE MARITIME NEWS

86. BOOKS REVIEW, DIARY OF EVENTS

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial Adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marelou

Editorial team: Charis Pavlidis,
Nassos Poulakidas

Specialist Contributors: Ilias G. Bissias,
George Banos, Takis Makris,
Theodosia Hayalides

Marketing & Advertising Director:
Mara Bougia-Eustathiadis

Art Director: John Koumarios

Subscriptions Manager:
Christos Kapantais

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

*The views expressed in the following
articles do not necessarily reflect the
Editorial opinion of the magazine.
Every effort has been made to ensure
that the information contained in
NAFTIKA CHRONIKA is correct, but the
magazine is not liable for any
inaccuracy that may have been
introduced into it. No text or
photograph may be reproduced
without express permission in writing
beforehand from NAFTIKA CHRONIKA.*

The Dean of Shipping

The last of the Moheicans of Greek Shipping, Giannis Hatzipateras, deserted the world, taking with him more than half a century of the Greek ship's history. Because Giannis Hatzipateras, president of the Greek Shipping Co-operation Committee in London known as the Committee, was the living history of Greek Merchant Shipping, with his efforts for the promotion of its interests and mainly the portrayal of Greece's shipping, the only national element that has, for a number of years, been ensuring our country international respect and prestige.

Giannis Hatzipateras saw Greek Shipping contribute to the national efforts during the second World War with its huge losses in ships and human resources. And he was proud to see it growing slowly again, evolving, thanks to the inflexible spirit and the business dexterity of the Greek shipowner and, finally attaining very early the enviable first position internationally. Many envied Greek Shipping for this position. But it was then that its procreators, like Giannis Hatzipateras, gave their own battles, so that the war against Greek shipping would not touch it and so that it would continue to hold its first place internationally.

A pioneer in thought and a champion of the institutional modernisation of the Greek industry of sea transport, Giannis Hatzipateras decisively contributed to the improvement of the competitiveness of the Greek and the Greek Register, even at times like now, when shipping's administrative agent is facing the international survival of Greek shipping without the spirit of its people. He gave emphasis to shipping education with the same fighting spirit, because he believed that the development of Greek shipping is a matter not only of possessing the business bug, but also of human potential. Giannis Hatzipateras unfortunately closed the best part of the history of Greek shipping. The part in which tradition was a precondition and a condition for development and word was a contract. Today's shipping people will remember and honour the noble Hatzipateras as the last representative of the Greek shipping majesty and of an era of Greek shipping glamour, which, from our point of view, seems to have gone forever.



CATCHING SHIPS IN ROTTERDAM

By Emily Deroog-Van Roosmalen
Nauta Dutilh, Rotterdam

How to locate assets.

First of all there are some useful public sources of information. Each company has an obligation to submit its annual account with the local Chamber of Commerce. These accounts may give interesting information on assets, or the lack thereof. At the very least there will be information on where to start the search. Furthermore investigation bureau's can be of great help in order to determine for instance with whom the debtor is trading and with whom he is banking. This is all information necessary for pre-trial garnishment. It is also possible to obtain a Court order ordering the debtor to provide information about his assets. For ship arrests one can use Lloyd's Intelligence to locate vessels. If a vessel or a fleet is likely to call a Dutch port, the reporting services in Rotterdam, Flushing (for vessels on their way to Antwerp) and IJmuiden (for vessels calling Amsterdam) will give warning as soon as an ETA is known.

What measures can be taken?

Once the assets of the debtor have been located or - in case of vessels - are expected in port, the creditor can seek recovery by arresting these assets.

Dutch law distinguishes two forms of arrest: the conservatory arrest or pre-judgment attachment and the executorial arrest or post-judgment attachment. The conservatory arrest is effected before a title to execution (a Court judgement or arbitral award) has been obtained. This kind of arrest therefore serves to freeze assets and ensures that they are available when a title to execution has been obtained.

The true recourse takes place by means of executorial arrest. This arrest can be made after a title to execution has been obtained or may be the result of an earlier conservatory arrest which changes "ex officio" into an executorial arrest once there is a title to execution.

Below the conservatory measures that are most popular against maritime-related debtors who do not always own vessels are summarised.

1. pre-trial garnishment (attachment of debtor's property in the possession of the garnishee or of

a debt owed by the garnishee to the debtor)

- on bank accounts (if the attachment order is served to the principal office of the bank, where the bank has its corporate seat, this attachment is effective for all the branches of the bank);

- under (ship) agent(s) of the debtor;

- under sub-charterers;

- under trading partners (another useful measure in case for instance the debtor is a charterer or a receiver).

(Within 4 weeks after the attachment the third party has to submit a statement on what he owed to the debtor at the time of the arrest. This applies also for banks which cannot then invoke bank secrecy or other contractual obligations.)

2. Attachment of bunkers belonging to the (time-) charterers. Although the value of the bunkers hardly ever matches the outstanding claim, such an arrest can cause considerable nuisance, inspiring the debtor to pay.

3. Exercising a lien on the cargo for amounts due by the receiver. Note: the shipowner may not exercise a lien on the cargo against a third party holder of a B/L signed by/on behalf of the master or shipowner when the amount due is not apparent from the face of the B/L. When the shipowner exercises a possessory lien he may not sell the cargo. He must arrest the goods which will lead to a judicial sale (auction) of the cargo.

4. Revindicatory attachment in order to repossess the creditor's own assets. For instance this can be applied by container lease companies wishing to repossess their containers. This measure can also cause great nuisance to the shipowner.

5. Ship arrests. To be discussed hereafter.

The Dutch ship arrest.

Dutch ship arrests include more than Rotterdam ship arrests. Vessels on their way to or from Rotterdam's competitor, Antwerp, can also be arrested at Flushing Roads. As it is extremely annoying to be stopped in the middle of the Westerschelde, this proves to be an effective means of pressure that is frequently used.

Is the system as permissive as Dutch society is claimed to be? Not in our view.

Asset tracing and recovery in Holland.

The first step to recovering a claim is finding the debtor's assets. How can we, in Holland, be of any help? Holland has a strategic geographic position in Europe. The port of Rotterdam is still the largest port in the world. Onward transport takes place by road, inland waterways and trains. The Schiphol Airport is the 4th largest airport in Europe. As a consequence, Holland is a centre for international trade and next to numerous vessels, enormous quantities of cargo and money pass through. In other words: a substantial and continuous international flow of assets. Moreover, the Dutch corporate tax regime makes it attractive for international companies to have holding companies in Holland, which also creates substantial international traffic.

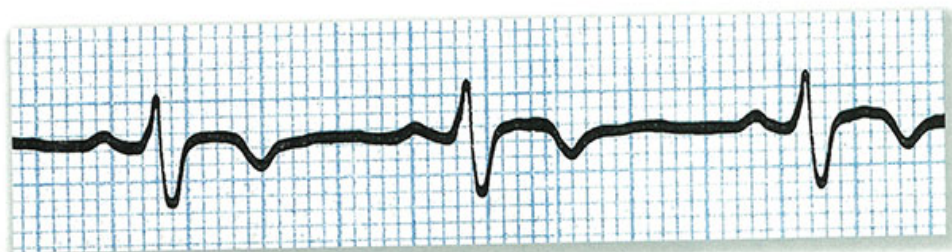
Debtors and their assets.

Any action in a continental civil-law system is against a person or a company. We have no such thing as an "action in rem". Any arrest action in Holland therefore, whether conservatory or executorial, is against a person or a company. Article 3: 276 of the Dutch Civil Code gives the general rule regarding recourse:

"Unless otherwise provided by law or contract, a creditor can take recourse for his claim against all the property of his debtor."



Τα όπλα τους σκοτώνουν.



Τα δικά μας σώζουν ζωές.

Βοηθήστε μας να συνεχίσουμε
το δικό μας «πόλεμο»!



**ΓΙΑΤΡΟΙ
ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΟΡΑ**

ΑΘΗΝΑ: ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ 57, 104 32, ΤΗΛ.: 5 200 500, FAX: 5 200 503, <http://www.athens.msf.org>

Conservatory ship arrests.

On the basis of the Dutch Civil Code, a creditor may, in principle, arrest all assets, including ships, owned by his debtor for any type of claim. In Holland no distinction is made between maritime and non-maritime claims as is the case under, for instance, English or US law. Furthermore, arrests may be effected on those particular assets of third parties against which Dutch law has granted the creditor a specific right of recourse. However, there are two important exceptions to this rule. The first exception is that no arrest may be effected on property used in public services (for example, Government operated ships). The second, fundamental exception is the result of the Brussels International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Arrest of Sea-going Ships 1952 to which the Netherlands, rather reluctantly, became a party in 1983. The 1952 Brussels Convention introduced the distinction between maritime and non-maritime claims, which was unknown under Dutch law. As a result, arrest of ships sailing the flag of the State-parties to the Convention is only possible for maritime claims as defined in article 1 of this Convention. Where ships sailing such flags are concerned, an arrest is usually considered impossible for P&I calls and insurance premiums, as P&I calls and insurance premiums are considered to be non-maritime claims. How the Dutch Courts look at claims for container hire will be dealt with later. In respect of ships sailing under the flag of a country which is not a state-party to the Convention (many flag of convenience-states), the basic rule of Dutch law remains intact. This also applies for executorial arrests, as the Convention only applies to conservatory arrests. It is not uncommon to circumvent the convention by obtaining a judgement for payment of an outstanding non-maritime claim in summary proceedings, which is subsequently enforced by an arrest in execution on a ship sailing the flag of a country which is a State-party to the Convention, thus avoiding a conservatory arrest. It can be stated - without exaggeration - that the Dutch procedure for conservatory arrest of ships is quick, efficient and inexpensive. Only a few formalities are needed.

A conservatory arrest is a "freezing order". As soon as he is informed of the vessel's ETA, the creditor's advocate (who does not need a power of attorney) makes an "ex parte" application to the President of the Court in whose district the vessel is expected to arrive. In urgent cases these proceedings can (and often do) take place after office hours at the judge's home.

"Ex parte" means that the debtor is not aware of the request. In the application, the basis for the claim is summarily described and no evidence needs to be submitted. In order to cover future costs and interest, approximately 30% is added to the nominal claim. The President places his signature on the petition and that document empowers the court bailiff to effect the arrest. Only in extraordinary circumstances does the creditor have to put up counter-security in order

to obtain leave for an arrest of a ship.

It may take less than a couple of hours between the client's first telephone-call with his advocate, and the arrival of the bailiff on board. The co-operation of such authorities as river police, pilot services and the reporting agencies in Rotterdam, IJmuiden/Amsterdam and Flushing enables the bailiff to arrest a ship within a very short period of time.

Lifting an arrest.

The debtor may have the arrest lifted by putting up a bank guarantee. The bank guarantee usually stipulates that it will pay whatever is due to the creditor pursuant to a judgement obtained by the creditor against the debtor up to a limit, all in accordance with the Rotterdam Guarantee Form 1992, which is generally accepted by and familiar to all P&I Clubs.

The description of the arrest procedure demonstrates how easy it is to make a conservatory arrest in

guarantee has already been issued, the guarantee will be annulled or reduced, and the creditor is likely to be liable for all damages resulting from the arrest. If the President is of the opinion that there is a reasonable possibility that the claim will be awarded, the arrest, or the guarantee, will remain in place. Should the claim be lost after all, the creditor will also be liable for all damages resulting from the arrest.

Appeal.

Against the preliminary decision of the President of the District Court, appeal proceedings can be initiated again on a "preliminary" basis. This is often done when an arrest (or guarantee) in the eyes of the debtor is wrongfully maintained by the President and the debtor does not want to wait for the eventual outcome of the litigation on the merits.

If an arrest is lifted, such appeal proceedings hardly ever make any sense as no doubt the vessel will



Holland. To balance that situation, it is also easy for the debtor to start injunction or summary proceedings against the creditor in order to have the arrest lifted. This is done at a hearing before the same President who has allowed the arrest. Again, in urgent cases, this can be arranged after office hours, at short notice and sometimes even at the home address of the President of the District Court. An application for summary proceedings can even be made by a party who expects one of its ships will be arrested. Such proceedings can also take place after a guarantee has been issued. It is my personal advice, not to be too hasty with starting such summary proceedings and better to take some time to go to the President well prepared. After all, the alleged creditor has often been preparing the arrest sometimes for many months, thus being way ahead of the alleged debtor. It is important in such cases to present your case as strong as possible.

The President in summary proceedings will determine on a "preliminary" basis the likelihood that the creditor will eventually be successful in the forthcoming litigation on the merits without prejudice to such litigation. If the President is of the opinion that the creditor is unlikely to be successful, the arrest will be lifted, or in case a

immediately leave Dutch waters.

Litigation on the merits.

Within the period of time as determined by the President (usually within a few months), or as agreed in the guarantee (usually 6 to 12 months) litigation on the merits has to be made pending before the Competent Court.

Recognition of foreign law.

It should be pointed out that the Netherlands has ratified the Brussels Convention on Jurisdiction and Enforcement in Civil and Commercial Cases and the Lugano Convention along with Belgium, Finland, France, Germany, Italy, Denmark, the UK, Greece, Spain, Portugal, Luxembourg, Norway, Sweden and Switzerland. In line with the Treaty, a Dutch Court is only competent to hear a claim for which the arrest was made if no other Court or arbitrator has jurisdiction on the basis of a convention or a jurisdiction/arbitration clause in the contract under which the claim arose.

When instructed by foreign clients or correspondents, we are often asked whether in Dutch arrest proceedings, the applicability of foreign law and/or foreign jurisdiction is recognised. The answer is yes. Dutch Courts will not only recognise foreign

jurisdiction as mentioned above, but also, either in arrest proceedings or otherwise, always recognise applicable foreign law.

Holland is certainly permissive, when it comes down to the recognition of wishes of the parties. If foreign law is applicable to the dispute in relation to which security is sought, the President will look at the merits of the case (be it on a preliminary basis) under the foreign law, during summary proceedings. If, for instance, English law is applicable to the dispute, legal opinions on the particular aspect of English law will be submitted to the President by both sides, so that the President will have a better insight into the eventual outcome.

Dutch Jurisdiction.

A Dutch Court is competent to hear the claim for which the arrest was made in a litigation on the merits if no other Court or arbitrator has jurisdiction.

After the arrest foreign parties are of course free to negotiate and agree on Dutch jurisdiction for the litigation on the merits. Dutch advocates generally will not try to convince their foreign clients to choose Dutch jurisdiction just for their own benefit. On the contrary, Dutch maritime advocates are known to seek the jurisdiction that is most beneficial for their clients.

However, nothing is wrong with litigation in the Netherlands, which is simple and consequently cheap.

Lower costs do not mean less quality. Rotterdam maintains a reputation for expert maritime and legal knowledge. The Rotterdam District Court has a specialised maritime chamber. So does the Court of Appeal of the Hague. Also the Supreme Court has renowned specialists in the field of maritime law. In keeping with the multilingual abilities, translations of relevant documents are hardly

ever needed.

Contrary to most jurisdictions, Dutch Courts accept documents in French, German and English and witnesses can even be heard in those languages. It is much safer to use the original language as after all a lot can go missing in a translation.

In the Netherlands we do not have the concept of disclosure, which saves cost.

The clear legal system often makes the outcome of a case predictable, increasing the likelihood of out of Court settlements.

Furthermore we have the Institute of Transport and Maritime Arbitration Rotterdam, Amsterdam (TAMARA) which was founded in 1988 in order to offer the Dutch transport industry an arbitration service relevant to its needs. Today it is keen to promote Holland as enviable jurisdiction to a more international audience. ➡

The Malta Flag

By Karl Grech Orr LL.M (Lond.), LL.D.
Professor J.M. Ganado & Associates Valletta.

Introduction

Malta has an age-long maritime tradition. Located in the heart of the Mediterranean, it has been the home port to the fleets of the Knights of the Order of St. John in the Middle Ages, reputedly renowned seafarers. Today, Malta, as a modern, multi-lingual state, with stability both on the industrial and political scene, offers a full range of maritime services to the international shipping community: dry docking, ship-repairing, ship-building, a modern freeport and container transshipment terminal, yacht marinas, a cruise-liner terminal, ocean-going tugging, ship agency and ship registration services. Much to the convenience of the English-speaking world, correspondence with our shipping authority is mainly in English. With our Merchant Shipping and Company law being based on English law rules, Anglo-Saxon practitioners will find much common ground and will recognise as familiar several of our basic principles and legal provisions. In the context of ship registration services, the Malta flag offers a number of attractive advantages to ship-owners and their financial institutions, and should prove to be of interest to anyone, in the process of selecting a flag for his vessels.

Track-Record

Our flag has grown since its inception as an "open register" in 1973, into reputedly the fifth largest flag in the world by gross tonnage and has experienced considerable growth during the last ten years. Its popularity can be attributed largely to those benefits derived by registration under

our flag. According to the Lloyds Register, gross tonnage has now risen in excess of 26 million and the number of currently registered vessels stands at approximately 2500 vessels. More significantly, the flag seems to have earned the confidence of international lending institutions, particularly since the 1988 amendments to our Merchant Shipping Act, Chapter 234 of the Laws of Malta. The legal remedies available to mortgagees in preserving and enforcing their mortgage security were considerably enhanced to the commonly applied international standards.

Financial Institutions

International financiers find the Maltese flag acceptable and consider our ship mortgage as a relatively good security. Maltese flag vessels are almost exclusively financed from sources outside Malta, most typically from the leading financial centres in the world. Over the years, in fact a large number of ship finance and merchant banks have registered mortgages in Malta and occasionally enforced their mortgage rights and remedies as the need arose. Among the advantages available to financiers, we can note that a vessel cannot be deleted from its register by the owner without the mortgagee's consent. Nor can a vessel be struck off the register by the competent authorities without at least one month's notice to the mortgagee from the Malta Registrar of Shipping and Seamen and even then the registry of the vessel will not be closed "except in so far as relates to any registered mortgages". In the event that the registrar proceeds to delete the

vessel from his register, the mortgagee has the right to demand the immediate sale of the vessel. The mortgagee may also take over the registration procedures and receive certificates of registry in order to preserve the registration of the vessel. A mortgagee, who enjoys relatively high ranking (prior to suppliers and cargo claims), can enforce his mortgage, which is an executive title, immediately upon default without any court judgement or order. A mortgagee has the right to (i) possess the vessel, (ii) sell it judicially or privately and (iii) maintain the status and validity of the vessel's register. Another safety factor for lenders is that a mortgagee may prohibit the owner from registering further mortgages or from transferring the vessel without his prior written consent. A mortgage remains effective until it is discharged. It also attaches by operation of law to insurance proceeds and indemnities arising from a collision or other mishap. Where the mortgagee exercises his right to sell the vessel by judicial auction, the mortgagee's interest passes onto the proceeds of sale and the adjudicated party acquires the vessel free from encumbrances. Registered mortgages are not affected by the bankruptcy of the ship-owner occurring after the date on which the mortgage was created and the mortgagee has preference in respect of the vessel, over all other creditors.

Flag Image

As regards the international image of our flag, steps have also been taken to upgrade its quality and reputation. In 1991 the Merchant Shipping

Directorate of the Malta Maritime Authority was set up as the regulatory body to oversee the operations of our flag. One of the aims of this authority, which is more commonly known as the "MMA" is to improve our fleet's safety record and to reduce its loss and casualty ratios. Various measures have been adopted. The MMA has implemented international safety conventions, established a world-wide flag state inspectorate network, set up a port state inspectorate to protect its own local waters, restricts the registration of old vessels, carries out periodic compliance reviews of individual vessel registers, and does de-register vessels in serious cases. So much so, despite, the sizeable increase of the Maltese merchant fleet, there has reportedly been a decline in incidents involving Maltese vessels.

International Relations

Except for UN imposed sanctions, there are no political or trading restrictions imposed on Malta flag vessels in any part of the world. Malta has good relations with all countries, including Israel, Arab nations, Turkey, U.S.A. and Russia. There are Maltese consular representatives, some of whom are specialised in shipping, in most major cities and ports throughout the world. Beneficial tax, berthing, and other treatment are accorded by certain countries on the basis of certain special

bilateral agreements. Malta flag vessels are exempted from the United States 4% freight tax; and with Russia, according to a bi-lateral treaty concluded in 1981, Maltese vessels benefit from favourable port dues, resulting in substantial savings for Maltese vessels entering Russian ports. Malta has concluded double tax treaties with twenty-six countries and is presently negotiating treaties with several others. On the basis of mutual reciprocity in practice between Greece and Malta and also by virtue of Greek Law No. 3843/5 Article 6/2 Maltese vessels are exempted from any tax on profits from freight in Greek ports.

Furthermore, in view of the deemed compatibility with a good number of countries (currently eighteen), it is possible for a vessel to be bare boat charter registered in or out from Malta. This might prove convenient to certain ship-owners.

Specific Advantages to Ship-owners

The most practical benefit in my view, enjoyed by owners of Malta vessels is the cost saving factor and the efficiency of the Malta Registry of Shipping. Vessel and mortgage registration costs are competitive, generally without any hidden costs. Vessel certificates are normally issued within hours from registration. In line with the flag's policy to be customer orientated, the Malta Registry provides round the clock service

to meet any emergency and urgent request from its ship-owners. Ship-owners are free to engage crew of any nationality as there are no crew nationality restrictions. Nor are ship-owners obliged to pay any local social security contributions in respect of the crew. Certificates of competency recognised in terms of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers 1978 (STCW) Convention will continue to be accepted by the Malta Registry until the 1st February, 2002. Another notable benefit is the general tax exemption granted by our Merchant Shipping Act to Maltese shipping companies in respect of income derived from owning, chartering and or operating Maltese registered vessels over 1000 NT. This exemption extends to dividends paid to shareholders.

Conclusion

The Malta Registry's resolution is to move ahead into the new millennium and acquire better results with upgraded services. To this end, it has beefed up its technical department; and continuously carries out audits and reviews. It is expected in fact that certain important legal amendments would be enacted shortly which may hopefully have another significant impact on the Malta flag's performance

INTERTANKO PLEASED WITH U.S SUPREME COURT ACTION DIRECTING REVIEW OF WASHINGTON STATE TANKER REGULATIONS.

On Friday, 10 September 1999, the United States Supreme Court issued a writ to the federal appellate court that reviews decisions in the western United States directing a review of that court's disposition of litigation challenging tanker regulations imposed by the State of Washington. Intertanko had petitioned the Supreme Court for issuance of the writ.

The challenged Washington State regulations imposed on U.S and foreign tankers carrying oil in Washington waters a number of unique regulations governing on-board equipment, technology, crew training and qualifications, and operational requirements. INTERTANKO brought suit in 1995 challenging these rules as being constitutionally invalid given the substantial federal presence in the same areas of regulation. INTERTANKO also contends that the proliferation of variable local regulations governing vessel safety and environmental protection places at risk the international safety system that requires comity among maritime nations and ultimately jeopardises the natural environment that Washington State seeks to protect.

The Ninth Circuit Court of Appeal, based in San Francisco, found in favour of INTERTANKO's attack on the State's equipment and technology rules,

but let stand State of Washington efforts to impose differential regulations on vessel manning and operational requirements. INTERTANKO sought Supreme Court review of that portion of the appellate court's decision that left discretion to the State and was supported by the Government of the United States.



"We are most pleased with the Supreme Court's decision to review this important matter", said Dagfinn Lunde, the Managing Director of INTERTANKO. "Very few cases receive Supreme Court scrutiny and we view this action as a concurrence with INTERTANKO's assessment that state and local actions in the field of vessel safety present, at a minimum, serious constitutional issues in the U.S federal scheme. Moreover, if the individual states and localities can unilaterally secede from

demanding federal and international standards that the United States and other maritime nations, along with activist organisations like INTERTANKO, have promoted, all the progress we have made over the past twenty years is at risk."

The tanker association's Chairman, Westye Hoegh, specifically commended the positive stance taken by the U.S Government in the matter. "When INTERTANKO initiated this litigation, we were concerned about the apparent willingness of other affected sectors of government and industry to let INTERTANKO go it alone. The United States government's support both at the appellate level and before the Supreme Court has been most welcome and reflects the leadership position of the United States in promoting global safety standards for vessels"

The Supreme Court directed that the matter be briefed and argued on an expedited basis, with oral argument to be heard in early December.

The INTERTANKO membership includes, as Full Members, 270 tanker companies with over 2000 tankers totalling 172 million tons deadweight. This is a equivalent to 75% of all independently owned tanker tonnage worldwide. In addition, there are 281 INTERTANKO Associate Member companies.

MAHARASHTRA IMPOSES STAMP DUTY ON IMPORTS

By Andrew Trasler - TT Club, London
From TT Talk, a free electronic newsletter
published by the TT Club

A transport operator member of the TT Club using the Club's series 100 Bill of lading recently had a consignment to go to Mumbai in India. As usual, He subcontracted the carriage to a shipping line and received a bill of lading from the sea carrier claused:

"Merchant hereby agrees to pay on demand to the carrier/agent at discharge port, stamp duty on delivery orders and administrative charges thereon issued by vessel's agents for cargo stored and delivered in Maharashtra, India. Merchant further agrees to furnish copy of customs cleared bill of entry to the vessel's agent for ascertaining value of consignment covered by the bill of lading, for payment of stamp duty."

He wanted to know what this clause meant and asked the Club for assistance. The Club's correspondents in Mumbai told us the following: "To give you a brief background to the necessity for such a clause: in a recent development the state government of Maharashtra has asked the shipping line agents to pay stamp duty on 'delivery orders' on all cargoes imported via ports in Maharashtra state, such as Mumbai, Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and so on.

"In September 1995 the Maharashtra state government amended the Stamp Act, so that delivery orders issued to consignees have to be stamped at the rate of 0.1% of the value of the cargo. The shipping community either ignored or was unaware of this amendment. However, the Stamp Act authorities have recently started demanding stamp duty on delivery orders, with retrospective effect to September 1995. In response the Mumbai and Nava Sheva Shipping Agents' Association (MANSA) has filed a writ petition in the Mumbai high court. The hearing of the argument took place recently and the court decided not to place a stay order on the operations of the Stamp Act on delivery orders. Effectively this means that agents and carriers will have to start collecting stamp duty on delivery orders, to stamp them and then collect stamp

duty from the consignees.

"The court has indicated that it will hear in the near future the substantive issue of whether stamp duty is payable or not. After that, an appeal by one side or the other to the Appeal Court is inevitable. The court also asked the Stamp Act authorities if they are sufficiently well organised to maintain records, by line or agent, of amounts deposited on roughly 2000 delivery orders a day, since these amounts would have to be

the result of the Supreme Court's eventual decision. To ensure that the stamp dues are collectable from consignees in the meantime, it is necessary for bills of lading to be claused in this way for all cargoes imported into the ports of Maharashtra state.

"The lawyers representing the agents' association (MANSA) have suggested that an appropriate clause be entered in all bills of lading when they are issued at the port or place of loading, so that



refunded if the court eventually decides that duty is not payable.

"It will be several years before the Supreme Court in Delhi decides the matter. In the meantime it will require a gigantic operation of unmanageable proportions for the Stamp Act authorities to keep track accurately of the transactions. Although the Stamp Act authorities informed the court that they would be able to do this and to refund the amounts, with interest if necessary, the court was very sceptical about such declarations. It ordered the Stamp Act authorities to disclose their plans for record keeping and the organisation of refunds, should they become necessary as

ship owners, carriers and their agents are adequately protected from the burden of payment of stamp duty. The clause suggested by MANSA in its circular of 29 April 1999 is the same as quoted above." The Club correspondents point out that transport operators are particularly vulnerable, as they (or their agents) are usually shown as the consignees on the shipping lines' bills of lading and therefore the releases given in India will be subject to the stamp tax. Members should therefore ensure that their own bills of lading, issued for consignments imported into India through Mumbai, JNPT or other ports in Maharashtra state bear the same clause.

the maritime scene

NEWS

KALMAR STRADDLE

CARRIERS CONTINUE TO DOMINATE

Kalmar Oy Ab has secured two major orders for ten units apiece for its latest-generation straddle carriers from France and Germany, while a two-order contract from the port of Gothenburg ensures that the company will also maintain its dominance in the Nordic region.

The ten units destined for the Marseilles terminal operated by Intramar will replace the existing heavy forklift trucks, which currently undertake yard-handling duties. Intramar's subsidiary company, Eurofos, ordered 15 Kalmar straddle carriers last year for its Fos-sur-Mer terminal and its good experience with that equipment has led to the Intramar order.

The one-over-two configuration will feature a single Omron PLC which will control and monitor all main functions, while the terminal operator will fit its own GPS satellite navigation system. Delivery of the first units, which will be equipped with a maintenance-free rubber suspension system, will start in September through to the end of the year.

The ten units ordered by German interests are destined for the Hamburger Hafen Und Lagerhaus (HHLA) Burchardkai terminal in Hamburg. HHLA currently operates a fleet of approximately 30 Valmet and Sisu straddle carriers. The new additions are required to handle increasing container volumes.

Additionally, Kalmar Oy Ab has reinforced its position as the sole supplier of container straddle carriers to the Nordic region with the contract to supply two further straddle carriers to the Port of Gothenburg.

MOORE STEPHENS WARNS ON JUNK BOND VULTURES

LEADING shipping accountant Moore Stephens has warned shipowners that although the junk bond market is not dead, the vultures are circling. The current poor shipping markets have attracted a new entrant, keen to gain from the well-publicised failings of some companies which have used junk bonds to raise cash.

Writing in Moore Stephens' newsletter, Bottom Line, Paul Powell, senior shipping partner, says, "Vulture funds are looking at shipping, hungry to buy high-yield debt at cents on the dollar. But simple precautions can keep them at bay." Powell goes on to outline what those precautions are.

Also in Bottom Line, Moore Stephens says that shipowners should think twice before switching flags. There are a number of high quality open flags, but each has different attractions in terms of charges, service levels, tax implications and status with respect to mortgages. Moving from one to another may well have unforeseen implications. "You cannot just haul down the bunting and hang up something a different colour, whatever the flag salesman knocking at your door may say," says Richard Greiner, partner.

Moore Stephens London, founded in 1907, is a member firm of Moore Stephens International Limited, one of the world's leading accounting and consulting networks, with more than 390 offices of member firms in over 70 countries. Moore Stephens London is noted for a number of industry specialisations and, in particular, is widely acknowledged as a leading shipping and insurance adviser.

MARSHALL ISLANDS STAMP COMMEMORATES NEW VLCC

A special stamp and first day cover has been issued by the Republic of the Marshall Islands to commemorate the entry into its shipping registry of the newly-built 280,000 dwt double-hull oil tanker ALREHAB. The Marshall Islands maritime and corporate registries are administered by International Registries, Inc. (IRI).

The state-of-the-art VLCC is jointly owned and operated by Mobil Shipping and Transportation Company and Saudi Maritime Holding Company. It is named after Rehab A.T. Baksh,

a member of the Saudi family business, who lost his life tragically at the start of his career. It joins its sister ships, EAGLE, RAVEN and OSPREY, also under the Marshall Islands flag. The naming ceremony at the shipyard in Kure, Japan, was attended by the Hon. Kunio Lemari, Minister of Communication and Transportation for the Republic of the Marshall Islands. The sponsor was Margaretha Kurz, wife of Gerhard E. Kurz, President of Mobil Shipping and

Transportation Company. Archibald N. Stewart, Chairman of International Registries, Inc. also attended the event with Mrs. Stewart. Speaking at the naming ceremony, Minister Lemari reaffirmed his government's commitment and support for its maritime and corporate programs. "I would like to express our support for International Registries, Inc. and its affiliates," he said. "IRI, in partnership with our government, is responsible for the exceptional growth and

quality of our registry. As we stand on the threshold of the new millennium, we look forward to our continuing relationship with IRI and an even brighter future for our registry."



REMOTE FLARE SYSTEM FIRES UP

BERGEN-based Umoe Process Technology has successfully tested the first Long Distance Pneumatic Tube Flare Ignition System to be installed anywhere in the world. The system, at Statoil Troll Gas Treatment Plant at Kollsnes, west of Bergen, Norway, provides reliable and safe flare ignition for a 100 metre high flare set 200 metres from the control station.

Thor Kvinge, managing director of UPT, says, "This system improves safety and will eventually substitute other ignition systems like flame front generators or electronic ignition systems. Even the pilot flares can be removed. The pneumatic tube system cannot blow out, and the working parts are remote from the heat of the flare."

UPT's patent Pneumatic Tube Conveyed Ignition system was designed for flare ignition at long distances, such as for sub-sea connected flares, common in both the Middle East and Gulf of Mexico. The system is made up of an ignition pellet which is launched through a guide pipe to the flare tower. Upon release into the open air the pellet explodes, igniting the gas cloud. The system will ignite flares in gas towers up to 2000 metres from the launching unit.

Kvinge says, "This system is particularly suitable for applications where gas is not normally flared off, but recovered. Safety demands that if gas has to be released, it should be ignited reliably, and once burning, the flare has a much lower environmental impact than a gas cloud. Hydrocarbon gas clouds are both dangerous and thirty per cent more environmentally damaging than the CO2 out put from a burning flare."

Umoe Process Technology AS is a leader in the development of environmentally friendly technology. It advises on and supplies systems and turnkey solutions to problems of energy efficiency and pollution control in the offshore energy, petroleum processing and shipping fields. Its current portfolio includes flare gas recovery systems, flare ignition systems, volatile organic compound recovery systems and combined cycle co-generation steam power systems. Based in Bergen, Norway, it has clients around the world and is a part of Norway's Umoe group.

DJIBOUTI GETS FUEL SUPPLY

Ship operators trading to the Red Sea now have a secure bunker port offering both heavy fuel and high quality diesel oil. Mobil International Marine Fuels can now supply 180cst HFO ex pipe or ex truck, and DMA gas oil from its own facility in Djibouti.

"The French Navy guarantees the safety of Djibouti," says Iain White, manager of Mobil's international marine fuels division. "We have a contract to supply the navy with high grade fuel, and we can now extend that service to all shipowners. The strategic position of Djibouti makes it an ideal bunkering port for vessels trading into the Red Sea."

Both HFO and MDO will be available in Djibouti twenty-four hours per day at prices comparable with offshore East Africa.

Mobil is the market leader in fuel supply around Africa, and is expanding its operations on both coasts in response to demand from fishing fleets, offshore operators and merchant shipping.

Mobil is one of the world's leading suppliers of fuels and the market leader in the supply of lube oils to shipping. Able to supply worldwide, it focuses strongly on providing high quality products and services. Mobil is the only oil major to employ a Quality Inspector for marine fuels and third party suppliers delivering its products to customers. Its marine fuel sales total over 6m tonnes annually.

OSPREY UNDERWRITING AGENCY LIMITED OF LONDON



Osprey gives cover to its insured vessels for third party liabilities the most important being death and personal injury claims including stevedores, passengers, crew and others. Repatriation and hospital expenses (mainly to crew), loss of crew effects, one quarter of the liability for collision with other vessels, damage to fixed and floating objects other than vessels are also covered.



Additionally liability for wreck removal, liability for shortage and damage to cargo, some aspects of general average and also fines, other than overloading fines are covered by Osprey.

Overseas Maritime (Hellas) Ltd. have been appointed as Osprey's Correspondents in the ports of Greece.

ITIC HIGHLIGHTS THE HIGH COST OF WINNING.

The International Transport Intermediaries Club (ITIC) has highlighted the high cost to shipbrokers and other intermediaries of litigation. The costs can be prohibitive for the uninsured, irrespective of whether the case is won or lost.

In the latest issue of its ITIC Claims Review, the club notes that the average overall defence costs in a three-day trial in the London High Court of a fairly routine claim against a shipbroker are currently about \$100,000. If the shipbroker loses the case, it also becomes liable for between 75 and 80 per cent of its opponent's costs, which would be for a similar amount, bringing the total cost of settling the dispute to about \$180,000.

These hypothetical costs are based on a survey of ten London solicitors. They do not include the amount of the claim itself. And ITIC points out that the cost of arbitrating shipmanagement claims is even more expensive, rarely amounting to less than \$300,000.

In many jurisdictions other than England, the winning party is not able to recover the major part of its costs, and ITIC notes that its members often have to pay substantial unrecoverable costs. Even in jurisdictions where costs are recoverable, the shortfall can be "substantial".

In an environment where intermediaries such as agents and brokers are often regarded as soft targets by other shipping and trading interests, the cover provided by ITIC in respect of the payment of legal costs may be crucial.

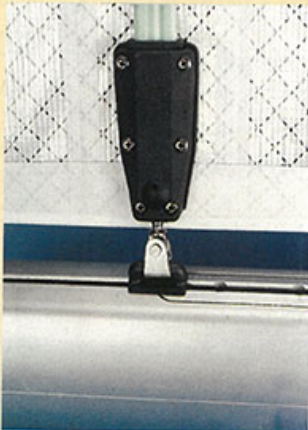
ITIC quotes the case of an agent which accrued legal costs of \$135,000 in successfully defending a dispute in the Singapore courts. Only \$85,000 of that amount was recovered, bringing the cost of "victory" to \$50,000.

"ROUND THE WORLD" TECHNOLOGY FOR THE SMALLER YACHT

Bainbridge International have produced a smaller version of their Sailman Full Batten System, which is specifically designed for boats up to 35 ft.

Sailman 3000 is the little sister of their five and seven thousand series, which for example, were used on the entire BT Challenge fleet during the last Round the World Race.

Fully battened sails have been growing in popularity because they improve light air performance, yet give a more comfortable ride in stronger winds. They also reduce heeling and make for easier sail handling. With Sailman 3000 these benefits are



now available for smaller cruising as well as racing mono or multihulls.

Unlike most others on the market, Bainbridge have engineered a complete system in which all components have been designed to integrate with each other. In-mast slides, strap linkages, luff boxes, batten boxes and even battens, combine to provide a totally integrated, sail management system.

A range of components is available to suit most modern mast sections, as well as varying round and flat batten styles. Optional batten tension adjusters can be used to maximise sail shape.

NEW CONTRACT FOR ARCADIA SHIPMANAGEMENT

The shipowning division of ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO LTD, belonging to interests of Mr. Constantine P. Angelopoulos (of the well known family who controls Halyvourgiki INC and has substantial stakes in the banking sector in Greece and abroad) signed a contract for 2 plus 2 newbuilding Panamax Bulklers of 75,000 Dwt, which will be constructed in the world's largest shipbuilder Messrs Hyundai Heavy Industries of S.Korea. The mediator for this deal, ATHENIAN

SHIPBROKERS SA, states that the vessels will be delivered during 3rd quarter of 2001.

The signing ceremony took place in the premises of ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO LTD in Athens on Wednesday 18th August 14:00 hours, under the presence of the above 3 parties. Thereafter a buffet closed the ceremony.

ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO LTD currently operates 6 modern vessels in the dry and wet sector (panamax bulklers and aframax tankers) certified with ISM from DNV. The company also will take delivery within 1999 and 2000 of another 2 newbuildings but aframax tankers of 105,000

dwt currently under construction in another quality Korean yard (Samsung Heavy Industries). The managing director of Arcadia Mr V.Yiarimoustas said that Arcadia's commitment to offer high quality

service to its clients utilising high standards is reflected through this newbuilding order and the next to come.

Although ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO LTD commenced operations late 1998, the company has doubled its fleet since, emphasising in new constructions and investing in this sector in the region of USD 120 Mio.

IIR EXHIBITIONS FOCUS ATTENTION ON INDUSTRY NEEDS

In response to the changing climate of the transport and logistics industry, conference and exhibition organisers IIR Exhibitions (IIRX) has re-defined part of its London office in order that it may react more appropriately to key trends. The self-contained IIRX Transport & Logistics team aim to focus more collectively on the portfolio of events related to the industry.

The IIRX Transport & Logistics team is currently responsible for 5 conferences and exhibitions each year: TOC Europe, TOC Asia, TransAsia, Global Automotive Logistics and Intermodal.

The European Terminal Operations Conference & Exhibition (TOC), incorporating the Fruit Handling & Logistics Conference, has been established for some 23 years and was successfully held in Genoa, 1-3 June at the Fiera

Internazionale di Genova, this year.

The Asian Terminal Operations Conference (TOC Asia), has been held twice in Singapore, once in Dubai and looks to return to Dubai in March 2000. The Conference addresses similar themes to its European counterpart but gives a regional slant on issues concerning the industry.

TransAsia was held in Hong Kong between 25 and 27 August. TransAsia provides shippers and retailers with a forum to ensure more efficient supply chain management and logistics.

Following extensive market research within the industry by IIRX and in response to the requests from delegates and participants of the Automotive Shipping & Logistics Conference, 1999 will greet a dedicated Global Automotive Logistics event; Antwerp, 17 & 18 November. Originally the event formed part of the well established TOC, however delegates voiced the need for a niche stand alone dedicated event purely for the automotive logistics industry.

The 12th Intermodal will be in London, December '99, and the Conference, regarded as 'The Voice of the European Transport Industry', will focus on Reefer Logistics, Chemical Logistics and Intermodal Equipment policy. A host of VIP speakers including Sir Alastair Morton, Dr Eberhard Sinnecker and Sir Kerry St Johnston have already been confirmed. In addition, recently appointed UK minister of Transport, Helen Liddell MP will also take the platform.



JOINT CARGO COMMITTEE REINSTATES PRS IN THE INSTITUTE OF CLASSIFICATION CLAUSE

Major boost in the insurance industry's confidence provides a firm platform for future, "carefully controlled growth" of the PRS-classed fleet.

The Polish Register of shipping has been re-listed and recognised as a quality-orientated classification society in the Institute Classification Clause, reflecting the insurance industry's improved confidence in the Register's capabilities and performance.

This positive move was advised to PRS by Mr. John Soicer, Chairman of the London-based Joint Cargo Committee, and followed a lengthy, one year investigation into the Register's Affairs. The Committee's inquiries included consultation with the Council of IACS (International Association of Classification Societies) of which PRS is an Associate Member. "We are particularly appreciative of the Joint Cargo Committee's consideration of

our case for inclusion in the Clause, and of their positive decision for PRS" states Dr. Jan Jankowski, PRS Director General and Managing Director of its Marine Division.

"This is very important to PRS's future in the international marine market, within which our opportunity for growth has certainly been inhibited during the past couple of years" Jankowski explains. "Future expansion of the PRS -classed fleet will be achieved via carefully controlled growth, under the tight management and quality-standards regime which was set in place in late 199" he confirmed.

The Marine Division management team at PRS

also appreciated the support given to their case by many members of the maritime community, including testimonials provided by Maritime Administrations, Insurers and Owners.

As then-Permanent Secretary of IACS, Mr. J D Bell, said in his open communication dated 11 August 1998, a copy of which was passed to the Joint Cargo Committee. "All members and associates of IACS are obliged to be in possession of a Certificate

of Conformity confirming their adherence to QSCS ensured through regular audit process. Polish Register of Shipping is in possession of such a certificate confirming their compliance with their high standards mandatory under QSCS. In this respect, the standing of Polish Register of Shipping is equivalent to the other members of IACS. The fleet size of ships classified by PRS does not reach the minimum necessary for full IACS membership status and it is for that reason that the organisation is an IACS Associate. This status has no implication with regard to the quality of organisation, standards or service such as are covered by QSCS audit.

NEW HULL INSURANCE VENTURE APPOINTS CHIEF OPERATING OFFICER AND DIRECTOR OF CLAIMS

Mark Carter has returned from the Thomas Miller Hong Kong office to assume his new role in London at the helm of the service company behind the hull insurance syndicate launched last month by Thomas Miller, Chartwell and Swiss Re.

Mr Carter has been appointed Chief Operating Officer of the service company, which is owned 60% by Thomas Miller & Co Ltd, 24% by Chartwell Managing Agents and 16% by Swiss Reinsurance Company. The service company will provide day-to-day marketing and servicing for the new hull insurance syndicate,



due to commence underwriting at Lloyd's on 1 January 2000. The capital behind the syndicate itself will be provided by Swiss Re (78%) and Chartwell (22%). Mr Carter, who will be based in the Thomas Miller office at International House in London, believes his appointment underlines the syndicate's commitment to the Asian hull insurance market. As Chief Operating Officer, Mr Carter will be responsible for the day-to-day operation of the facility. He will oversee the design of the new product, ensuring a fresh approach and the delivery of advanced services. Emphasis will be placed on listening and responding to the needs of shipowners to bring open and friendly problem solving.

NEW HULL INSURANCE VENTURE APPOINTS DIRECTOR OF CLAIMS

The Hull Insurance Syndicate has made its second senior management designation with the appointment of Ann Waite as Director of Claims. Ms Waite will join the syndicate later this year. In her new role, Ms Waite will co-ordinate teams of claims executives in the day-to-day handling of claims from across Europe, Asia and the Americas to ensure fast and effective problem solving. Ms Waite joins the hull insurance syndicate with a wealth of experience in the marine insurance industry, latterly at The Heath Group where she was employed as a director of Heath Claims Management, with overall responsibility for hull, cargo, liability and P&I claims.

Prior to that, Ms Waite spent nine years at Willis Faber and Dumas in London, where she took on a variety of roles including handling claims business from around the world - namely Asia, the Middle East, South America, Africa, and the Indian Sub-continent. It was during her time with this company that she qualified as a Fellow of the Chartered Insurance Institute.

Chartwell Re Corporation is an insurance holding company with global underwriting and service operations which conducts its business in the US and in the Lloyd's market through its principal operating subsidiaries Chartwell Reinsurance Company, The Insurance Corporation of New York and Chartwell Managing Agents Limited. Chartwell Reinsurance Company is rated "A"



(Excellent) by A.M. Best Company and The Insurance Corporation of New York is rated "A-" (Excellent) by A.M. Best Company. All of Chartwell Managing Agents Limited's syndicates enjoy the benefit of the ratings of Lloyd's, which is rated "A" (Excellent) by A.M. Best Company.

Swiss Re is one of the world's leading reinsurers and, with over 70 offices in more than 30 countries, is represented on all continents. In the 1998 financial year, gross premium volume amounted to CHF 18 billion (GBP 7.9 billion), and the result after tax amounted to CHF 2.5 billion (GBP 1.1 billion). Swiss Re is rated "AAA" by Moody's and "AAA" by Standard and Poor's.

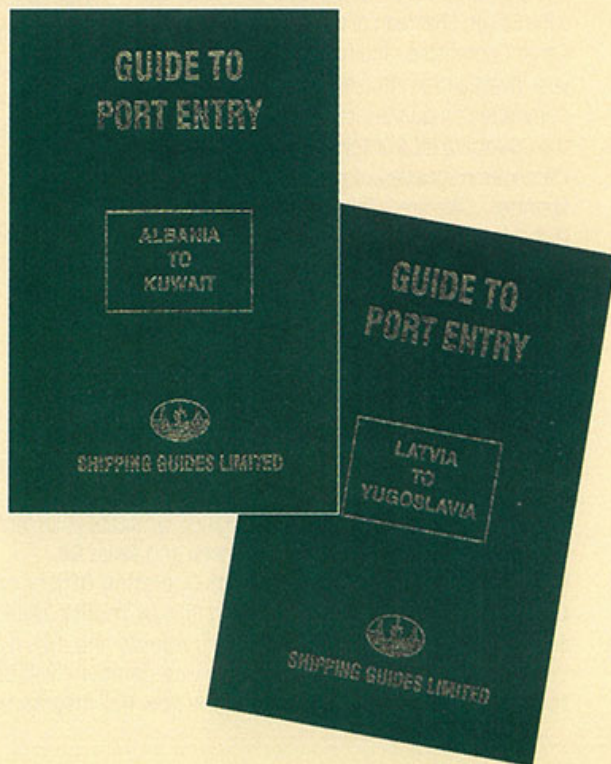
Thomas Miller & Co Ltd is the UK operating company of the Thomas Miller Group, which specialises in mutual insurance company management. Its origins go back over 100 years. Owned by its staff, it is best known for its management of the UK P&I Club, the world's largest marine liability insurer. Through its extensive worldwide office network, it also manages or services a number of other mutual insurance companies and captives in the UK, the Isle of Man and Bermuda.

It has a strong insurance brand and a track record for innovation, having launched a string of successful professional indemnity mutuals and, more recently, Certa UK Ltd, which in partnership with Western General Insurance, is now being expanded in the UK. It also played a major role in bringing S.W.I.F.T. and the Through Transport Club (see below) together to form Bolero International Ltd to bring e-commerce to world trade.

the maritime scene NEWS

GUIDE TO PORT ENTRY - 1999/2000 EDITION BY SHIPPING GUIDES LTD, NAUTICAL ADVISERS AND PUBLISHERS, ENGLAND.

The 1999/2000 Edition of "Guide to Port Entry" is the 15th edition of the Guide. It contains information on 75 new ports and terminals which came on stream in the last two years and thousands of amendments and additions to the existing facilities. Owners and operators will find that emphasis has been given on "quality information", while some older reports (pre-1980) have been removed to keep the edition to two volumes. However, no reports have been removed from the "Guide on CD" which includes B.P.'s "Port to Port" Distance Tables and Linden Software's "Autotide", and the 1999 Network Version includes "bluebooklineTM", a brand new chart catalogue package. Other useful publications by Shipping Guides Ltd are "The Ships Atlas" and "The Shipping Worlds Map". For further information please contact Shipping Guides Ltd; Tel: +44 (0)1737 242255-7; Fax: +44 (0)1737 222449; E-mail: sgl@shipping-guides.co.uk; Website: www.shipping-guides.co.uk/shipping-guides/



FREIGHT TAXES 1999

BY BIMCO MANUALS; THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)

In its plight to inform well BIMCO has released the 1999 issue of Freight Taxes; with it, owners and operators are able to calculate the full impact of freight taxes when planning voyages. The publication contains summaries on freight taxes applied in 60 countries and it highlights the more essential sections of the relevant laws. Changes to laws on freight taxes will be brought to the attention of members in the BIMCO Weekly News, the BIMCO Bulletin and the BIMCO Internet Homepage (<http://www.bimco.dk>). Should further information be required, please contact BIMCO at: Tel: +45 4444 4500; Fax: +45 4444 4450; E-mail: mailbox@bimco.dk



The "Seaborne Commerce Asia", is a weekly International Maritime Journal published by Kaiji Press, Kanda TKM Bldg., 15 Kanda Konya-cho, Chiyoda-ku, Tokyo #1010035 Japan. For more information about the journal please contact Jeffrey Behr, the Editor in Chief; Tel: +81 3 5296-1288; Fax: +81 3 5296-1292; E-mail: sca@kaiji-press.co.jp

DIARY OF EVENTS

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

7-10 October 1999, Hong Kong
Aviation Expo/China '99

Tel.: +852 2511 7427 Fax: +852 2511 9692

20-22 October 1999, London
3 Day Focus on Safety

Organised by the Royal Institution of Naval Architects

In Association with the Marine Accident Investigation Branch etc.

Tel.: +44171 235 2407 e-mail: edhansom@rina.org.uk

25-27 October 1999, London

The International P & I Seminar 1999

Supported by P & I International

Tel. +44 20 7453 5492 Fax: +44 207636 6858

29 October 1999, Fiesole, Italy

3rd Annual Competition Seminar

Organised by International Bar Association

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

3-5 November 1999, London

The Marine Cargo Insurance Workshop

Supported by P & I International

Tel. +44 20 7453 5492 Fax: +44 207636 6858

11-13 November 1999, Manila, Philippines

The International Bar Association's Asia Pacific

Forum Infrastructure Conference

Organised by the International Bar Association

Tel.: +44 171 629 1206 Fax: +44 171 409 0456

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

20-21 November 1999, Warsaw

Seminar Private - Public Partnership

Organised with AIJA

Information: Kurt Weil, Fax: +49211324439

28-30 November 1999, Kuala Lumpur, Malaysia

Maritime and Insurance Law

Organised by the International Bar Association

Tel.: +44 171 629 1206 Fax: +44 171 409 0456

1-2 December 1999, London

7th Annual Air Transport Conference

Organised by the Institute of the Economic Affairs

Tel. +44171 608 0541 Fax: +44171 - 253 2798

6 December 1999, Vienna Austria

Receivables Financing Convention

Organised by the International Bar Association

Tel.: +44 171 629 1206 Fax: +44 171 409 0456

7-8 December 1999, London

The Fifth Annual International Forum on Ship Arrest

Organised by the LLP

Tel.: +44171 453 5492 Fax: +44171 453 2739

8-10 December 1999, London

Intermodal '99

Organised by IIR Exhibitions Tel.: +44 171 480 0600

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

Επιθυμώ 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 στείlate

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

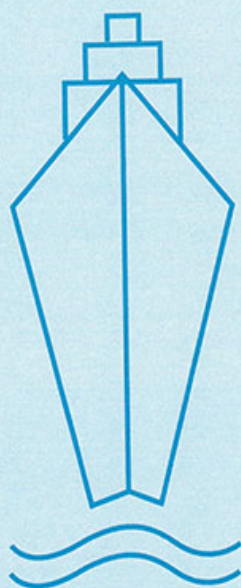
Tel: 4227111, 4226716-8 Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Date / /

Signature

Everyone who has great responsibility
needs a strong reliable partner



MARINE ASSEKURANZ GMBH

Lloyd's Correspondent
International Insurance Brokers P & I Representative

Your partner for all types of Marine Insurances

Contact details

Marine Assekuranz GmbH

Gotenstraße 17, 20097 Hamburg, Germany
Tel. +49(0)40 23 50 60, Fax. +49 (0) 4023 50 6 -134,
email: marine.underwriting@on-line.de

Maletschek & Partner

8 Km Nationalroad Chalkida Mytika, 34 100 Chalkida, Greece
Tel. (0221) 51710, Fax (0221) 51711, Mobil (0944) 310859

VIRGIN CAB DRIVER

Σε αναλαμβάνει

Λ Ο Ν Δ Ι Ν Ο

Λονδίνο



Ε Λ Λ Η Ν Ι Κ Ο

Ελληνικό



Α Θ Η Ν Α

Αθήνα

Επιλέγοντας να πετάξετε με την Business Class της Virgin Atlantic, θα νιώσετε τη φροντίδα και την εξυπηρέτηση πριν, κατά και μετά την πτήση. Με την υπηρεσία Virgin Cab Driver αναλαμβάνουμε την άνετη και έγκαιρη μεταφορά σας προς και από το αεροδρόμιο του Ελληνικού, με πολυτελές ταξί και οδηγό. Κατά τη διάρκεια της πτήσης, η προθυμία, η φιλική εξυπηρέτηση, η διακριτική –αλλά συνεχής– φροντίδα μας θα σας κάνουν να νιώσετε τόσο όμορφα, που δεν θα θέλετε να τελειώσει το ταξίδι. Την επόμενη φορά, είναι σίγουρο ότι θα νιώσετε το ίδιο υπέροχα, γιατί η Virgin Atlantic σας κάνει να νιώθετε κάθε φορά όπως την πρώτη φορά. Αρκεί να πετάξετε μαζί της, και θα καταλάβετε.

ΑΘΗΝΑ · ΛΟΝΔΙΝΟ · ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ · ΒΟΣΤΟΝΗ · ΟΥΑΣΙΝΓΤΟΝ · ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ · ΣΑΝ ΦΡΑΝΣΙΣΚΟ · ΜΑΙΑΜΙ · ΟΡΛΑΝΤΟ · ΤΟΚΙΟ ·
ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ · ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ · ΣΑΝΤΑ ΛΟΥΪΣΙΑ · ΜΠΑΡΜΠΑΝΤΟΣ · ΑΝΤΙΓΟΥΑ

**business
class**

virgin atlantic
ΑΛΛΟΣ ΑΕΡΑΣ

