



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 21 - ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 1997 ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ:

Η πρόοδος
είναι συνεχής

ΣΠΥΡΟΣ ΑΔ. ΠΟΛΕΜΗΣ:

Δεν είμαστε
ανταγωνιστικοί

Προϋποθέσεις
για την ελεύθερη
δρομολόγηση πλοίων

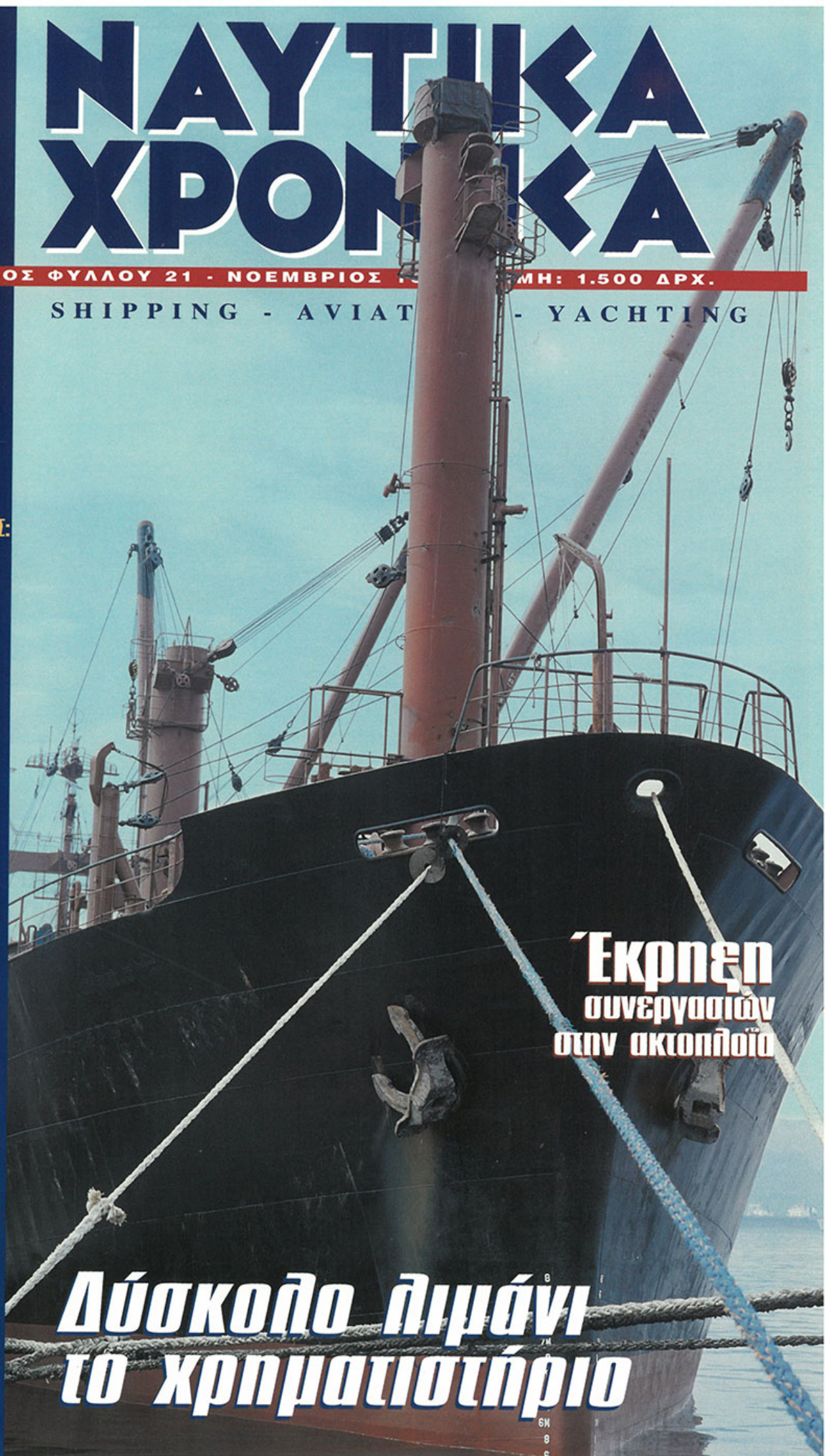
Αγοραστική
έξαρση
των Ελλήνων
εφοπλιστών

Τιτανομαχία
στις
αερομεταφορές

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT

**Έκρηξη
συνεργασιών
στην ακτοπλοΐα**

**Δύσκολο λιμάνι
το χρηματιστήριο**

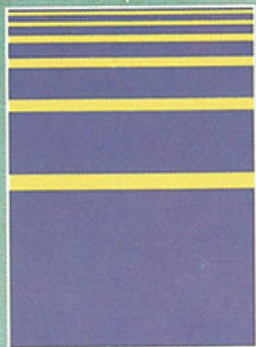


SEAMARK

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



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
 ΣΙΘΩΝΙΑ 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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 21
Νοέμβριος 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 Μαρέλλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος
Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουθακίδας
Ειδικοί Συνεργάτες: Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,
Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Art Director: Γιάννης Κουμαριανός

Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη
Διεύθυνση

Marketing & Διαφήμιση: Μάρα Μπούγια-Ευσταθιάδη

Υπεύθυνος συνδρομών: Χρήστος Καπάντας

Υπεύθυνη δημοσίων σχέσεων:

Γιούλη Παπαδοπούλου

Παραγωγή διαχωρισμών: Χρωμοανάλυση Ε.Π.Ε.

Κορυτσάς 28, Αγ. Δημήτριος,
17342 Αθήνα

Τηλ. 9953463-5, 9966762-3, Fax: 9924115

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ

Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ 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 παρεμφερήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



6. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ
ΤΟΥ ΜΗΝΑ

8. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

18. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

24. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

30. Η ΠΡΟΟΔΟΣ
ΕΙΝΑΙ ΣΥΝΕΧΗΣ

Συνέντευξη
της υφυ-
πουργού
Εθνικής
Οικονομίας
Ροδούλας
Ζήση



34. ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ
Συνέντευξη του
Σπύρου Αδ. Πολέμη

38. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΝΟΣΕΙ
ΑΛΛΑ ΠΟΤΕ ΔΕΝ ΠΕΘΑΙΝΕΙ
Συνέντευξη του Κωνσταντίνου
Αγγελόπουλου



ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

40. ΤΟ ΧΑΛ ΔΥΣΚΟΛΟ «ΛΙΜΑΝΙ» ΓΙΑ
ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

42. ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ...
ΣΦΥΡΙΖΟΥΝ ΑΔΙΑΦΟΡΑ

44. ΞΕΠΕΡΝΟΥΝ ΤΙΣ 6.000
ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

46. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:
ΑΓΟΡΑΣΤΙΚΗ ΕΞΑΡΣΗ ΤΩΝ
ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

50. ΠΡΟΕΧΕΙ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ
ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΗ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

52. ΕΚΡΗΞΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΩΝ
ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΩΝ

54. ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ
ΤΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

58. ΔΙΚΤΥΟ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
Του Βασ. Τσελέντη

60. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της
ναυτιλίας μας

64. ΓΗΡΑΣΚΩ ΑΕΙ ΔΙΔΑΣΚΟΜΕΝΟΣ
Του Γ. Μπάνου

66. ΤΟ F/B «ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ»
ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΤΟΥ ΣΤΡΙΝΤΖΗ

68. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξεν. Αντωνιάδη

70. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

72. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

76. Η ΤΙΤΑΝΟΜΑΧΙΑ ΜΑΙΝΕΤΑΙ

78. AIR NEWS

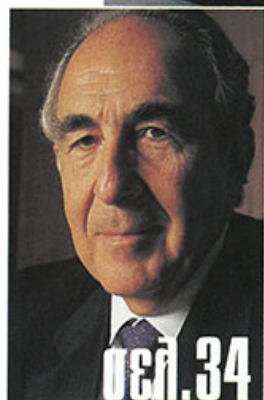
80. FORUM

82. ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ

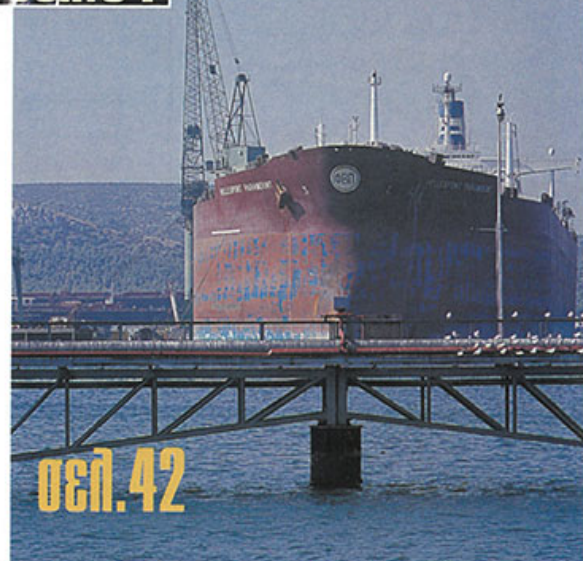
84. ENGLISH SUPPLEMENT



σελ.40



σελ.34



σελ.42



σελ.54



σελ.76

5 ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΩΤΗ



Υπάρχει μια αεροπορική εταιρία που, μόνη της, μεταφέρει περισσότερους επιβάτες απ' όσους όλες οι άλλες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες στην Ελλάδα μαζί. Είναι η CRONUS airlines που έχει μια σπάνια επίδοση συνέπειας στα δρομολόγιά της.

- ΠΡΩΤΗ σε αριθμό επιβατών.
- ΠΡΩΤΗ σε δρομολόγια με 266 πτήσεις την εβδομάδα.
- ΠΡΩΤΗ σε συνέπεια.
- ΠΡΩΤΗ σε σιγουριά.
- ΠΡΩΤΗ στην προτίμησή σας.

8 προορισμοί στο εξωτερικό και 6 στο εσωτερικό.

6 μεγάλα υπερσύγχρονα BOEING 737 φέτος και 10 το 2000.



Πληροφορίες και κρατήσεις, στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή στην CRONUS airlines.

Αθήνα: (01) 99.44.444, Θεσσαλονίκη: (031) 870.555, Ρόδος: (0241) 25.444,
Ηράκλειο: (081) 343.366, 343.337, Χανιά: (0821) 51.100, Κυθήρια: (051) 223.020.

www.cronus.gr

Πρώτη σας επιλογή.

CRONUS
airlines

Πλάνη μεγάλη

του Νίκου Σίμου



ε άλλες σελίδες των «Ν.Χ.» σχολιάζεται η πρωτοβουλία των Ηνωμένων Πολιτειών να δημιουργήσουν ένα νέο νηολόγιο, το οποίο θα επιτρέψει στην αμερικανική σημαία να προσελκύσει όχι μόνον όσα σκάφη την είχαν εγκαταλείψει αλλά και πλοία ξένων εφοπλιστών. Η συλλογιστική είναι συγκεκριμένη και μάλιστα δικαιολογημένη από την αντίληψη της υπερδύναμης. Δηλαδή, να πολλαπλασιασθεί ο υπό αμερικανική σημαία εμπορικός στόλος και να έχουν τη δυνατότητα οι Αμερικανοί να τον χρησιμοποιούν και σε περιπτώσεις είτε πολέμου είτε έκτακτων εθνικών αναγκών.

Η Ελλάδα, βεβαίως, δεν είναι υπερδύναμη ώστε να σκέφτεται κατά τον αμερικανικό τρόπο, όμως αυτό δεν σημαίνει ότι δεν είναι μια πολύ μεγάλη ναυτιλιακή

δύναμη και ότι έχει την οικονομική ανάγκη της ναυτιλίας της, πέραν βεβαίως της ισχύος που παρέχει σε μια μικρή χώρα η υπό τη σημαία της, ή εν πάση περιπτώσει υπό την ελληνική πλοιοκτησία, λειτουργία ενός μεγάλου στόλου.

Μπορεί η συλλογιστική μεταξύ ελληνικής και αμερικανικής πολιτείας να διαφέρει, για τους παραπάνω ουσιαστικούς λόγους, όμως το θλιβερό είναι ότι διαφέρουν και οι αντιλήψεις στον τρόπο αντιμετώπισης ενός μεγάλου και διεθνοποιημένου βιομηχανικού κλάδου. Έτσι, στις μεν Ηνωμένες Πολιτείες φαίνεται ότι του δίδουν την πρέπουσα προσοχή, στη χώρα μας όμως οι αρμόδιες κυβερνητικές αρχές αντιμετωπίζουν τη ναυτιλία ως μία αυτονόητη, από πλευράς υποχρεώσεων προς το κράτος, οικονομική δραστηριότητα, παραβλεπομένων των αναγκαίων κινήτρων που θα τη συνδέσουν στενότερα με την εθνική οικονομία.

Το ότι η ελληνική ναυτιλία καλύπτεται επαρκώς από το κράτος και ότι υπό το καθεστώς που λειτουργεί το ελληνικό νηολόγιο, η ναυτιλία μας εξασφαλίζει την ανταγωνιστικότητά της, είναι μία άποψη που καμία σχέση δεν έχει με την πραγματικότητα. Αντιθέτως, συμβάλλει στην απομάκρυνση του ελληνικού πλοίου από το εθνικό νηολόγιο και από τη φυσική του πατρίδα, με αποτέλεσμα να επωφελούνται άλλες χώρες και αντιστοίχως να εγγράφει απώλειες η εθνική οικονομία. Το εξοργιστικό, δε, είναι ότι όλα αυτά συμβαίνουν τη στιγμή κατά την οποία ξένα νηολόγια, που ήσαν ακριβά, προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα που επιβάλλει ο διεθνής ανταγωνισμός, ενώ εμείς περί άλλα τυρβάζουμε, πιστεύοντας μάλιστα, εσφαλμένως, ότι είμαστε και στο σωστό δρόμο.

Πλανόμαστε πλάνη μεγάλη.

Πρόσωπα

του μήνα



Κωστής Στεφανόπουλος

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας έχει διαχρονική ποιότητα. Αυτό άληθως εκτιμούν και οι Έλληνες: οι τελευταίες δημοσκοπήσεις τον φέρουν, με συντριπτική πλειοψηφία, υπερέχοντα έναντι παντός άλλου πολιτικού ανδρός. Οποιαδήποτε εξέλιξη περί την εκλογή του θα είναι υπέρ του. Γι' αυτό παρακολουθεί απαθής τον περί το θέμα και το πρόσωπό του διαγκωνισμό των δύο μεγάλων κομμάτων. Κοινώς ο κ. Στεφανόπουλος αποδεικνύεται ...«ήıra εκατό».

Αρχιεπίσκοπος Χριστόδουλος

Ο Αρχιεπίσκοπος Αθηνών και παν θέμα πληρών κ. Χριστόδουλος έκανε πάλη εντυπωσιακή εμφάνιση με τις παρεμβαστικές θέσεις του. Λογικώς δε θεωρεί υποχρέωσή του να παρεμβαίνει για κοινωνικά θέματα αφού δεν μιλάει «για την τιμή της τομάτας», όπως έσπευσε να διευκρινίσει. Το ζήτημα είναι ότι ο Αρχιεπίσκοπος έχει διχάσει πολλούς, αλλήλ κυρίως έχει φοβίσει με τη δημοτικότητα του τον πολιτικό κόσμο.



Ελισάβετ Παπαζώνη

Δύσκολες μέρες αντιμετωπίζει η υπουργός Πολιτισμού Ελισάβετ Παπαζώνη. Μετά τις βοήδες μερίδας του ημερήσιου τύπου για τις καθυστερήσεις των έργων των Ολυμπιακών Αγώνων ήρθε και η πρωθυπουργική απόσυρση του νομοσχεδίου για το Ολυμπιακό βιντεολόγιο μετά την πίεση που άσκησε η Νέα Δημοκρατία.

Με αυτή την τακτική δεν εκτίθενται οι Ολυμπιακοί αγώνες ή η κ. Παπαζώνη, αλλήλ η κυβέρνηση, η οποία οφείλει να στηρίζει τους υπουργούς της, ειδικά δε όταν πρόκειται για θέματα εθνικών συμφερόντων που τυγχάνουν και διεθνούς προβολής.

Μπίλ Κλίντον

Ο «πληντάρης» Μπίλ Κλίντον πρόκειται να επισκεφθεί αυτόν το μήνα την Αθήνα.

Πληροφορίες αναφέρουν ότι θα έρθει με ολιγομελή συνοδεία αφού ακόμα δεν έχει διασαφηνιστεί αν θα τον συνοδεύουν επιχειρηματίες.

Επίσης, πληροφορίες λένε ότι το πρόγραμμά του θα είναι περιορισμένο, δηλαδή θα διεκπεραιώσει τα απαραίτητα και θα αναχωρήσει ... τάχιστα για την επόμενη χώρα. Αυτό που δεν γνωρίζουμε είναι το τι θα μεταφέρει στις «βαλίτσες» του ο «πληντάρης».

Σίγουρα η περιοδεία του θα έχει στόχο να βοηθήσει τους δημοκρατικούς, στις επικείμενες Προεδρικές εκλογές των ΗΠΑ, και θα είναι φειδωλός στις προσφορές του.

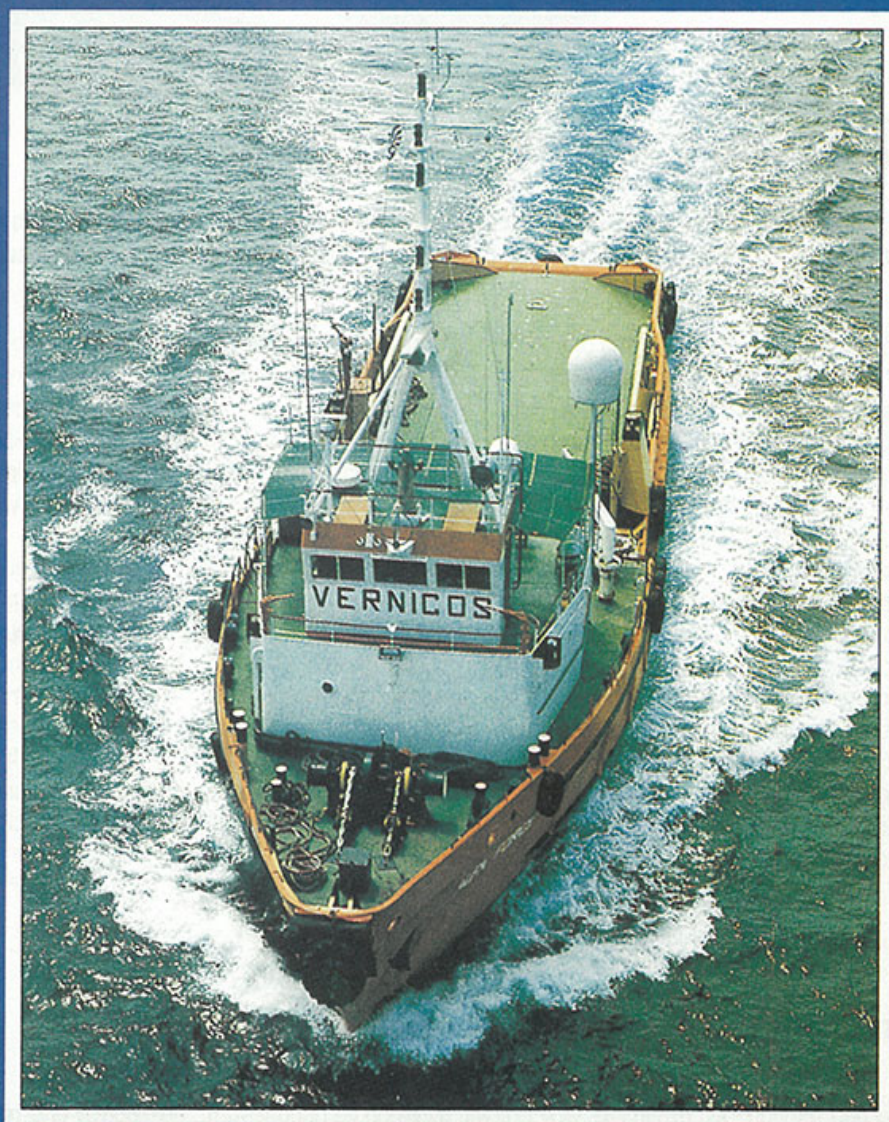
Τα αποτελέσματα αυτής της επίσκεψης ως μελετηθούν από την παντοδύναμη ελληνική επιχειρηματική κοινότητα της Αμερικής.





VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



DESIGN BY VICKY DANIEL

SALVAGE & TOWAGE
POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

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

FOR YOUR SAFETY AT SEA

ΕΝ ΠΛΩ

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Ζήτημα άμεσης συνεννόησης

Τα όσα βλέπουν το φως της δημοσιότητας, κατά καιρούς, αναφορικά με την προοπτική εισαγωγής εταιρειών που εκμεταλλεύονται ποντοπόρους στόλους, στο Χρηματιστήριο, και οι απόψεις που διατυπώνονται σχετικά από την πηευρά, κυρίως, του εφοπλισμού, αποκαλύπτουν μία δυσπιστία.

Η δυσπιστία αυτή είναι δικαιολογημένη στο μέτρο που οποιαδήποτε πρωτοβουλία, από πηευράς κυβερνήσεως για την προώθηση του εθνικού καπιταλισμού, σε έναν κλάδο ο οποίος, διαχρονικά, περιβάλλεται από αρκετή μυθολογία, κοσμοπολιτική και οικονομική, γίνεται ερήμην των ενδιαφερομένων. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, ασφαλώς η δυσπιστία είναι αδικαιολόγητη και πάντως δεν προωθεί μία προοπτική που θα μπορούσε υπό αυστηρές προϋποθέσεις να ήταν επωφελής για όλους.

Η αναζήτηση υγιών πόρων από τους επιχειρηματίες είναι μια πρακτική που οι περισσότεροι εξ αυτών επιδιώκουν, δεδομένου ότι ο τραπεζικός δανεισμός έχει αποδειχθεί επαχθέστατος, ειδικά για τους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες, πολλοί εκ των οποίων έχουν χάσει ολόκληρους στόλους, από την πείσμονα και ανελαστική τακτική των πιστωτικών ιδρυμάτων. Αυτό δεν σημαίνει βεβαίως ότι αυτομάτως μόλις οι ποντοπόρες επιχειρήσεις εισαχθούν στο Χρηματιστήριο θα επιλυθούν τα χρηματοδοτικά προβλήματά τους, αλλά από την άλλη πηευρά είναι δύσκολο να πιστέψει κανείς ότι η εναντίον της εισαγωγής

των εταιρειών αυτών, στο Χρηματιστήριο, επιχειρηματολογία δεν έχει και τον αντίλογό της. Τα τυχόν προβλήματα που επικαλούνται όσοι βλέπουν αρνητικά το ελληνικό Χρηματιστήριο (προβλήματα που αναπτύσσονται σε άλλες στήλες των «Ν.Χ.» δεν είναι ανυπέρβλητα και ούτε ο διεθνοποιημένος χαρακτήρας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι τέτοιος που να καθιστά απαγορευτική την είσοδό τους στην κεφαλαιαγορά.

Πιθανώς οι πραγματικοί λόγοι της άρνησης είναι άλλοι από τους επικλούμενους τεχνικούς. Εκείνο πάντως που πρέπει να γίνει, έτσι ώστε να μην πηανώνται είτε ανυπόστατες φήμες είτε σαθρές επιχειρηματολογίες, είναι να ληθεί το ζήτημα άπαξ και διά παντός, με συνεννόηση επιχειρηματιών και πολιτείας, διότι, σε τελευταία ανάλυση, κανένας δεν μπορεί να υποχρεώσει τον εφοπλισμό να κάνει κάτι πέραν της βούλησής του, όπως βεβαίως δεν είναι και υπέρ της πολιτείας, η δημιουργία εντυπώσεων ότι, ερήμην αυτών που υποτίθεται θέλει να εξυπηρετήσει, αναλαμβάνει αυθαίρετες πρωτοβουλίες.

Οι βλαπτικές υπερβολές της γραφειοκρατίας (1)

Στο προηγούμενο τεύχος των «Ν.Χ.» από την παρούσα στήλη είχε γίνει εκτενής αναφορά σε παραδείγματα υπερβολών από τους επιθεωρητές πλοίων στα διάφορα λιμάνια, στο πλαίσιο του Port State Control.

Επειδή η κατάσταση επιδεινώνεται και θα πρέπει να υπάρξει κάποια επίσημη ελληνική αντίδραση (κρατική), αναφέρουμε άλλο ένα περιστατικό που συνέβη στο λιμάνι Μουμπάι των Ινδιών. Θύμα του υπερβολικού και καθόλου βοηθικού ζήλου του επιθεωρητή υπήρξε καθοσυντηρημένο και πολύ ισχυρής κατασκευής πλοιοπηλής χρήσεως tween decker, του 1982, 13.000 tdw, υπό σημαία Κύπρου. Σημειωτέον ότι το σκάφος είχε σε ισχύ όλα τα πιστοποιητικά (+ISO 9002).

Την τελευταία ημέρα εκφόρτωσης ο τοπικός επιθεωρητής του Port State Control, ύστερα από πολλές ώρες επιθεώρησης, απαγόρευσε τον απόπλου για σημειωθείσες παρατηρήσεις, οι οποίες, κατά την άποψη του πλοίαρχου, αλλά και δύο senior surveyors του νηογνώμονος Lloyd's Register, που εκλήθησαν και επιθεώρησαν το πλοίο την

επομένη, ήταν άλλες αβάσιμες και αστήρικτες και άλλες συνήθους συντηρήσεως, που δεν είχαν σχέση με την ασφάλεια και την αξιοπιστία του σκάφους και βεβαίως δεν την επηρέαζαν. Για το λόγο αυτόν, άλλωστε, οι επιθεωρητές των Lloyd's εξέδωσαν και πιστοποιητικό διατηρήσεως κλάσεως.

Σύμφωνα με τις καταγγελίες, ο τοπικός επιθεωρητής, αφού καθυστέρησε επί πενήνθήμερο -παρά τις προσπάθειες αναζήτησής του και τις επανειλημμένες προσκλήσεις για επίπλευση της νέας επιθεωρήσεως- την εκ νέου επιθεώρηση του πλοίου, επέδειξε ανάρμοστη συμπεριφορά προς τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς του πλοίου, δεν συμφώνησε προς την έκθεση και το πιστοποιητικό του νηογνώμονος και επέμενε στην ικανοποίηση δύο παρατηρήσεων που αφορούσαν την

κατασκευή του πλοίου. Η επιμονή του, δε, αυτή ήταν προκλητική διότι οι επιθεωρητές των Lloyd's, που πορίσαντο, είχαν αντίθετη και τεκμηριωμένη γνώμη. Το πλοίο, αναγκαστικώς πηδον και παρά την ταχεία παρέμβαση των κυπριακών αρχών, ικανοποίησε τις παράλο-

γες απαιτήσεις του επιθεωρητή του PSC, καθυστερώντας συνολικώς το ταξίδι του 13 ημέρες. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι την ίδια περίοδο, στο ίδιο λιμάνι εκρατήθησαν εννέα πλοία, μεταξύ των οποίων και ένα τάνκερ μόλις τριών ετών, με... 99 παρατηρήσεις.

Οι βλαπτικές υπερβολές της γραφειοκρατίας (2)

Τα παράλογα αυτά περιστατικά πολλαπλασιάζονται και είναι απαραίτητο πηδον να σταματήσουν. Όπως είναι απαραίτητο να περιορισθεί και ο υπερβολικός μεγάλος αριθμός των πάσης φύσεως επιθεωρήσεων που ταλαιπωρούν το πλοίο, χωρίς να προσφέρουν τίποτε το θετικό στην ασφάλεια και στην αξιοπλοία του, πέραν του ότι το επιβαρύνουν οικονομικώς. Μπορεί να γίνονται προσπάθειες στο πλαίσιο του IMO για να βελτιωθούν οι συνθήκες των ελέγχων στα διάφορα λιμάνια. Παρ' όλα αυτά τα προβλήματα συνεχίζονται. Το πιο σημαντικό πρόβλημα πάντως είναι ότι δεν έχει αναληφθεί κάποια πρωτοβουλία ούτε έχει υποβληθεί κάποια συγκεκριμένη πρόταση για να επιλυθεί το σοβαρό θέμα της αμφισβήτησης από τους επιθεωρητές του Port State Control, των εκθέσεων και των πιστοποιητικών των νηογνώμωνων που επιλαμβάνονται επί τόπου. Είναι χαρακτηριστικό το περιστατικό που αναφέρεται παραπάνω και στο οποίο ο επιθεωρητής του Port State Control είχε τη δυνατότητα και το δικαίωμα να αυθαιρετήσει, επιβάλλοντας τελικώς τη γνώμη του και αγνοώντας το πιστοποιητικό του νηογνώμονος, μοιλονότι οι διεθνείς συμβάσεις καθορίζουν ότι αυτός πρέπει να το αποδέχεται. Ο IMO και τα κράτη-μέλη του, αναγνωρίζοντας την έλλειψη διε-

θνών κανονισμών και εμπειρίας στα θέματα σχεδίασης, κατασκευής και συντήρησης του πλοίου και των μηχανολογικών εγκαταστάσεων του, έχουν επιβάλει στα πλοία, διά της διεθνούς συμβάσεως SOLAS, να ακολουθούν τους κανονισμούς του νηογνώμονος που θα πρέπει υποχρεωτικώς να είναι εντεταγμένα. Διερευνώντας την υφιστάμενη διεθνή νομοθεσία και τις οδηγίες για επιθεωρήσεις PSC, παρατηρείται ότι δεν είναι τελειώς σαφές στο τι επικρατεί όταν υπάρχει αντίθετη άποψη επιθεωρητή PSC και νηογνώμονος ή του κράτους της σημαίας του πλοίου που επιλαμβάνεται επί τόπου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, θα πρέπει ν' ακολουθείται η ίδια αρχή που καθορίζεται και σε όλες τις διατάξεις των διεθνών συμβάσεων, ότι δηλαδή οι Αρχές της σημαίας του πλοίου (flag state) ή το εξουσιοδοτημένο όργανό της, που εν προκειμένω είναι ο νηογνώμονας, έχουν την ευθύνη και την αρμοδιότητα να επιβάλουν και να ελέγχουν τη συμμόρφωση του πλοίου προς τους ισχύοντες κανονισμούς. Για το λόγο αυτόν, οι εφοπλιστές προτείνουν ότι πρέπει να προωθηθεί το ταχύτερο στον IMO η διαδικασία για τη συμπλήρωση των οδηγιών επιθεωρήσεων ή και τροποποίησης της σχετικής διεθνούς νομοθεσίας, για να επιλυθεί οριστικώς το πρόβλημα αυτό.

Περί άλλα τυρβάζουμε

Εμείς εξακολουθούμε να υποστηρίζουμε ότι η ελληνική σημαία είναι ανταγωνιστική. Όταν λέμε βεβαίως «εμείς», εννοούμε τον αρμόδιο διοικητικό φορέα της ναυτιλίας.

Αντιθέτως, οι άλλοι έχουν αφυπνισθεί και επιχειρούν με κάθε μέσο να δημιουργήσουν ένα ελκυστικό νηολόγιο το οποίο θα προσελκύσει τον διεθνή εφοπλισμό, με το αζημίωτο βεβαίως. Προς την κατεύθυνση αυτή οδηγούνται μέχρι και οι Ηνωμένες Πολιτείες, αν λάβουμε υπ' όψιν την πρωτοβουλία δύο γεροισιαστών οι οποίοι ανακοίνωσαν ότι ετοιμάζουν νομοσχέδιο, το οποίο θα προβλέπει τη δυνατότητα δημιουργίας ενός δευτέρου αμερικανικού νηολογίου, με ελεύθερο φορολογικό καθεστώς. Στόχος βεβαίως του νομοσχεδίου είναι να μπορέσουν να υψώσουν την αμερικανική σημαία όλα τα πλοία που δεν ναυπηγούνται στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Πίσω από το στόχο αυτό βρίσκεται συγκεκριμένη συλλογιστική, η οποία ασφαλώς και δεν είναι αμελητέα, δεδομένης της αμερικανικής ισχύος και πολιτικής. Ειδικότερα, ο σκοπός της προσέλκυσης περισσότερων πλοίων στο αμερικανικό νηολόγιο είναι να παρασχεθεί η δυνατότητα στο υπουργείο Αμύνης των ΗΠΑ να χρησιμοποιεί μεγαλύτερη χωρητικότητα σε περιόδους πολέμου ή εθνικών αναγκών. Τη λειτουργία του νέου νηολογίου θα αναλάβουν από κοινού η ακτοφυλακή και η ναυτιλιακή διεύθυνση. Για να εγγραφούν στο συγκεκριμένο νηολόγιο τα πλοία, θα πρέπει να ανταποκρίνονται στα πρότυπα που θέτει η αμερικανική ακτοφυλακή. Σημειώνεται ότι δεν θα απαιτείται ο πλοιοκτήτης του σκάφους, που

θα επιθυμεί να εγγραφεί στο δεύτερο αυτό αμερικανικό νηολόγιο, να είναι Αμερικανός πολίτης. Τα πλοία θα εγγράφονται χωρίς κανένα ιδιαίτερο κόστος.

Σημασία και για την ελληνική αντίληψη έχει το γεγονός ότι οι εμπνευστές του νομοσχεδίου υποστηρίζουν ότι ο παράγοντας που εξόντωσε την αμερικανική ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η φορολογία. Ακριβώς η εξαιτίας της φορολογίας «διάρθρωση» του αμερικανικού νηολογίου, η μείωση του υπό αμερικανική σημαία στόλου και η πώλησή του σταδιακώς σε ξένους εφοπλιστές είχαν αποτέλεσμα να αυξηθεί και η ανεργία μεταξύ των αμερικανικών πληρωμάτων. Σημειώνεται πληροφορικώς ότι από της εγγραφής τους στο νηολόγιο αυτό, τα πλοία δεν θα υπόκεινται σε φορολογία, ενώ οι αποδοχές ναυτικών μέχρι 80.000 δολαρίων ετησίως θα υπόκεινται στην αμερικανική φορολογία εισοδήματος. Ήδη προβλέπεται ότι με το νέο αυτό νηολόγιο, η αμερικανική σημαία θα αποκτήσει και πάλι την ισχύ της, ενώ φαίνεται ότι το ενδιαφέρον ξένων να εγγράψουν πλοία τους στο αμερικανικό νηολόγιο είναι πολύ μεγάλο. Κατά τη δήλη, εμείς πορευόμαστε με τον... αραμπά, πιστεύοντας, άνευ λόγου βεβαίως, ότι μπορούμε να ανταγωνισθούμε τα νέα νηολόγια που δημιουργούνται και έχουν διαπιστώσει ποια ακριβώς είναι τα κίνητρα που μπορούν να προσελκύσουν πλοία σε μία σημαία.

Ελικόπτερα ναι, πληρώματα όχι!...

Ε, λοιπόν, χρόνια ολόκληρα, περισσότερο από μία δεκαετία, «πάλευαν» στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την προμήθεια των ελικωπτέρων έρευνας και διάσωσης παντός καιρού. Διαγωνισμοί, ενστάσεις, καταγγελίες, προσφυγές, όμως, οι υπογραφές «έπεσαν» το καλοκαίρι του 1998.

Βέβαια, από έξι τα ελικόπτερα έγιναν τέσσερα (πέρασαν τα χρόνια, ανέβηκαν οι τιμές), αλλά χαλάλι τους...

Έρχονται λοιπόν οσονούπω τα ελικόπτερα για λογαριασμό του Λιμενικού Σώματος, αλλά τώρα δεν υπάρχουν πληρώματα!... Τα ελικόπτερα του Λ.Σ. θα πιλοτάρουν οι της Πολεμικής Αεροπορίας!... Γιατί, βρε αδελφέ, δεν τα προμηθευόταν απευθείας η Πολεμική Αεροπορία; Τι πιο απλό...

Άκου ελικόπτερα του Λιμενικού με πιλότους της Πολεμικής Αεροπορίας! Έχετε δει πυροσβεστικό όχημα να το οδηγεί λιμενικός; Για όνομα του Θεού!

Η θέση του β' υπαρχηγού

Κατά τη διάρκεια της θητείας του -από τον Σεπτέμβριο εισηγήθηκε στον 4ο χρόνο-, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης έχει υλοποιήσει αρκετές από τις εξαγγελίες του. Τον περασμένο Μάρτιο είχε τονίσει ότι σύντομα θα καταργηθεί η θέση του β' υπαρχηγού, που μάλλον είναι διακοσμητική.

Πέρασαν επτά μήνες και δεν υπήρξε πρόοδος στο θέμα.

Ίσως επειδή πλησιάζει ο Μάρτιος και οι κρίσεις των αξιωματικών του Λιμενικού είναι κοντά.

Είναι λογική αυτή;

Εντάξει, θα μπορούσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας να είναι περισσότερο «φιλοναυτεργάτης». Πάντως, δεν είναι και εχθρός, όπως θέλει να τον παρουσιάζει ένα από τα ιστορικότερα ναυτεργατικά σωματεία.

Δεν είπαμε να μην αντιπολιτεύονται τον υπουργό Ναυτιλίας και να μην του προτείνουν θέσεις οι ηγέτες-συνδικαλιστές του συγκεκριμένου σωματείου, αλλά πώς να το κάνουμε, η «ξύλινη γλώσσα» κουράζει... Έτσι είναι, κύριοι συνδικαλιστές... «Μας έχουν κουράσει», λένε συνάδελφοί σας.

Τα έργα στον ΟΛΠ

Ζημιές 3 δισ. δραχμών υπέστησαν εγκαταστάσεις του ΟΛΠ από το σεισμό της 7ης Σεπτεμβρίου και η διοίκησή του προέβη σε απευθείας αναθέσεις έργων για την αποκατάστασή τους.

Ο βουλευτής Γ. Καλός υπέβαλε ερώτηση για τις απευθείας αναθέσεις, γιατί, όπως και να το κάνουμε, εμείς οι Έλληνες όλο και κάτι υποπετυχάσαμε... Έτσι δεν είναι; Ας μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας.

Βέβαια, ο κ. Σουμάκης κάλεσε όποιον έχει στοιχεία για κάτι «ύποπτο» να επισκεφθεί τον εισαγγελέα...

Αμάν, πια, με τη συνεχή αναφορά στη Δικαιοσύνη. Ας αλλάξει το τροπάριο...

Οι εισφορές των εφοπλιστών

Σημαντική μερίδα του εφοπλιστικού κόσμου, σε ακόμη μία δύσκολη κατάσταση, όπως αυτή στην οποία βρίσκονται σήμερα οι σεισμοπαθείς, έδειξε το ανθρωπινό πρόσωπό της. Αυτό που πολλές φορές δείχνουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, μακριά από τα φώτα της δημοσιότητας.

Εκατοντάδες εκατομμύρια δραχμές προσέφεραν εφοπλιστές στον πρωθυπουργό και τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για την ενίσχυση των σεισμοπληκτών.

Από τα μέσα ενημέρωσης, μόνο τα εξειδικευμένα περιοδικά και ελάχιστες εφημερίδες αφιέρωσαν στήλες για την προσφορά των εφοπλιστών, ενώ οι περισσότερες εφημερίδες τις αγνόησαν. Αν κάποιος εφοπλιστής, όμως, είχε κάνει τη «στραβή», τότε να δείτε σελίδες που θα του... αφιέρωναν.

«Παιχνίδια» των εισηγμένων

Τι «κακό» είναι αυτό που μας έχει βρει με τις ανακοινώσεις των ακτοπλοϊκών εταιρειών, οι οποίες εκδηλώνουν καθημερινά το άγχος του ταμπαλό της Σοφοκλήους;

Για να βρίσκονται συνεχώς στην επικαιρότητα και τι δεν... σκαρφίζονται συντάσσοντας δεκάτι τύπου. Για την αγορά ενός πλοίου εκδίδονται τουλάχιστον 20 ανακοινώσεις. Πρώτα ανακοινώνεται η σκέψη της εταιρείας να ανανεώσει το στόλο της. Μετά άνθρωποι της «αλωνίζουν» ναυπηγεία σε Ευρώπη και Άπω Ανατολή.

Ακολουθούν μελέτες, προσυμβόλαια, συμβόλαια, καθεκώσεις, απόπλους του νέου πλοίου, κατάπλους στον Πειραιά, αγιασμός, έναρξη δρομολογίων κ.ά. Αρχίζει και κουράζει...

VIRGIN CAB DRIVER

Σε αναλαμβάνει

Για περισσότερες πληροφορίες, απευθυνθείτε στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή στην Virgin Atlantic, Πανόριου 70, 11523, τηλ.: 6905300, www.fly.virgin.com/atlantic/



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 - ΠΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ - ΣΑΝΤΑ ΛΟΥΪΣΙΑ - ΜΠΑΡΜΠΑΝΤΟΣ - ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ

**business
class**

virgin atlantic
ΑΛΛΟΣ ΑΕΡΑΣ



ναυτιλιακά **νέα**

επιμέλεια: Λίζα Μαρέθου



Με διαταγή του αρχηγού Λ.Σ. αντιναύαρχου Λ.Σ. Θεοδ.

Παπακωνσταντίνου και εν όψει της νέας εθαιοκομικής περιόδου, δόθηκε εντολή στις ημενικές αρχές της χώρας να προβούν σε συνεργασία με τις συναρμόδιες υπηρεσίες νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, στον απαιτούμενο έλεγχο εγκαταστάσεων εθαιοτριβείων - εθαιοσυργείων που διαθέτουν απόβλητα στη θάλασσα, για αποφυγή πρόκλησης ρύπανσης.

Αποφάσεις

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρου Σουμάκη εγκρίθηκε όπως οι παρακάτω ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις χορηγούν εμπορικές εκπτώσεις στο ισχύον ναυλολόγιο επιβατών και οχημάτων:

- Ν.Ε. ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ & ΕΥΒΟΙΑΣ Έκπτωση 10% στα εισιτήρια Φ/Γ οχημάτων απλής μετάβασης.

- MINOAN FLYING DOLPHINS Έκπτωση 30% στα εισιτήρια επιβατών μετ' επιστροφής στη διαδρομή Πειραιά-Αίγινα.

- Έκπτωση 31% στα εισιτήρια επιβατών μετ' επιστροφής στη διαδρομή Πειραιά-Μέθανα.

Συνεργασία

εφοπλισμού και Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Γεύμα εργασίας παρέθεσε το προεδρείο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στους Έλληνες ευρωβουλευτές, στο πλαίσιο της στενής συνεργασίας που κατά παράδοση κολλυβρίζει ο ελληνικός εφοπλισμός με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Πρόκειται για μία συνεργασία που προωθεί τα ναυτιλιακά θέματα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυρίως μετά την εφαρμογή της Συνθήκης του Άμστερνταμ (1.5.1999), βάσει της οποίας το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει αποκτήσει αυξημένη ισχύ με τη διαδικασία της «συναποφάσεως» (codecision procedure).



Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται πλέον σε 25 τομείς δραστηριότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταξύ των οποίων και οι ακτοπλοϊοί που ενδιαφέρουν άμεσα τη ναυτιλία: ασφάλεια μεταφορών, πρόσβαση στις εθνικές μεταφορές από κοινοτικούς μεταφορείς, διευρωπαϊκά δίκτυα, περιβάλλον, τεχνολογική συνεργασία, κοινωνική ασφάλεια.

Κατά τον τρόπον αυτό, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει πλέον τη δυνατότητα να θεσπίζει ισότιμα και επί ίσοις όροις με το συμβούλιο υπουργών περίπου το 70% των νομοθετικών πράξεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρου Σουμάκη επιβλήθηκε πρόστιμο 25.000 δρχ. στον Ελευθέριο Πρόεδρο του Αιεξάνδρου, πλοίαρχο του Δ/Ξ «Κριτί Γολντ» Ν.Π.14.08 καθώς και στην πλοιοκτήτρια εταιρεία ΟΜΑΛΟΣ Ναυτική Εταιρεία, συνυπεύθυνη σε ολόκληρο για την καταβολή, για ρύπανση που προκάλεσε την 23-11-98 στον κόλπο της Θεσ/νίκης με βενζίνη Super ποσότητας μεγαλύτερης των 10 τόνων.



Η ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Παρά το γεγονός ότι η ελληνική σημαία δεν συγκαταλέγεται από το 1997 στις σημαίες-στόχους του Paris MOU, από τα στοιχεία που εξέδωσε η γραμματεία του για το 1998 φαίνεται ότι επιθεωρήθηκαν 501 ελληνικά πλοία, ενώ το 1997 είχαν επιθεωρηθεί 480 και το 1996, 580 πλοία.

Παρά την αύξηση των επιθεωρήσεων η ελληνική σημαία συνέχισε να βελτιώνει τη θέση της με ποσοστό κρατήσεων, κατά το 1998, 9,56% έναντι του μέσου όρου του PARIS MOU, των 15,27%. Όσοι ενδιαφέρονται μπορούν να ζητήσουν αντίγραφο του Report, που περιέχει ενδιαφέροντα στοιχεία, από τη γραμματεία του Committee ή μέσω Internet στο: Paris MOU "www.parismou.org". Στην ίδια διεύθυνση θα βρείτε επίσης πληροφορίες για τα:

- General information on port State control, Down-loadable text of the Paris MOU
- Contact addresses of the participating maritime Authorities
- A database of detained ships, including down-loadable monthly lists of detentions
- A list of ships which have been banned for the Paris MOU region
- Important PSC related news items

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία γίνονται ανταγωνιστικά



Οι διεκδικήσεις της ΠΕΝΕΝ

Στην τακτική μηνιαία συνεδρίαση του Δ.Σ. της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΝΕΝ) καθορίστηκε το πλαίσιο των αιτημάτων και των διεκδικήσεων του κλάδου, καθώς και η τακτική που θα ακολουθήσει η Ένωση για τις διαπραγματεύσεις που αφορούν την ανανέωση των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας. Σύμφωνα με επιστολή της, η ΠΕΝΕΝ ενημερώνει τα μέλη της για την έγκριση του τελικού διεκδικητικού πλαισίου το οποίο είναι το εξής:

- Αύξηση των μισθών, των λοιπών επιδομάτων, έξτρα εργασιών και των ιδιαίτερων αμοιβών, 9% για τα συναλληλαγματοφόρα πλοία και 8% για τα μη συναλληλαγματοφόρα πλοία.
- Καταβολή των μισθών σε συνάλληλα για τα συναλληλαγματοφόρα πλοία.
- Επίδομα βαριάς, ανθυγιεινής και επικίνδυνης εργασίας ενιαίο για όλες τις ειδικότητες, παίρνοντας ως βάση το μισθό του υποπλοιάρχου για όλες τις κατηγορίες πλοίων.
- Θεσμοθέτηση των διανυκτερεύσεων που ισχύουν στην ακτοπλοία για τα Ε/Γ-Ο/Γ μεσογειακά πλοία.
- Καθορισμός της δμηνης ναυτολόγησης για τους ναυτεργάτες σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, καθώς και η καταβολή των εισιτηρίων του αντικαταστάτη.
- Αυστηρή εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας και της ισχύουσας ΣΣΕ σχετικά με την καταβολή των δεδουλευμένων υπερωριών, ιδιαίτερα στα επιβατηγά πλοία όλων των κατηγοριών που παράνομα επί σειρά ετών δεν καταβάλλονται.
- Ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν την επάνδρωση, το ωράριο εργασίας, τις συνθήκες ζωής και ενδιαίτησης στα πλοία νέας τεχνολογίας που αναπτύσσονται με ταχείς και γρήγορους ρυθμούς, χωρίς να έχει ως τώρα θεσπιστεί το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο.
- Θεσμική και μισθολογική αναβάθμιση των ναυκλήρων - υποναυκλήρων σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, η οποία πρέπει να είναι ανάλογη των αντίστοιχων ειδικοτήτων των προϊσταμένων των κλάδων των κατώτερων πληρωμάτων.

Παράλληλα, η ΠΕΝΕΝ με επιστολή της εκφράζει την κατηγορηματική της αντίθεση στο μοντέλο διαπραγμάτευσης και τακτικής που ακολουθεί το τελευταίο χρόνο η ηγετική ομάδα της ΠΝΟ.

Το πρώτο πλοίο το οποίο κατασκευάζεται σε ελληνικά ναυπηγεία είναι γεγονός. Πρόκειται για το Super Ferry «Myconos» των γραμμών Στρίντζη, το οποίο εντάσσεται στο γενικότερο επενδυτικό πρόγραμμα ναυπήγησης της εν λόγω ακτοπλοϊκής εταιρείας.

Το πρώτο έλασμα κόπηκε με τη χρήση νέων μηχανημάτων, τα οποία αγοράστηκαν στο πλαίσιο του επενδυτικού προγράμματος του ναυπηγείου (ύψους 16,5 δισ. δρχ.). Η υλοποίηση αυτού του προγράμματος άρχισε πριν από δύο χρόνια και εξελίσσεται με σταθερούς ρυθμούς, εκσυγχρονίζοντας τις εγκαταστάσεις της ναυπηγικής μονάδας. Στρατηγικός στόχος των ελληνικών ναυπηγείων είναι η μεγιστοποίηση της ανταγωνιστικότητας στη σκληρή ανταγωνιστική αγορά της παγκόσμιας ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Η συνεχιζόμενη δυνατή παρουσία του ναυπηγείου στο ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα αποδεικνύει την αναγνώριση του εφοπλιστικού κόσμου της ποιότητας των εργασιών στα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά και την ανταγωνιστικότητα του ναυπηγείου, τόσο σε κόστος όσο και σε χρόνους παράδοσης.

Έτσι, εκτός από το Super Ferry «Myconos», αυτή τη στιγμή στο ναυπηγείο βρίσκονται το κρουαζιερόπλοιο «Marco Polo», στο οποίο ολοκληρώνονται εκτεταμένες γενικές επισκευές, και το πλοίο «New Horizon», που επίσης ολοκληρώνονται γενικές επισκευές. Εξάλλου για αμμοβολή και βάψιμο των δεξαμενών φορτίου βρίσκεται το 388.000 DWT πλοίο «Hellasport Paramount». Για γενικές επισκευές βρίσκεται στο ναυπηγείο και το πλοίο «Elane» της OSC, καθώς και άλλα.

Εκτός η Ελληνική σημαία

Η ελληνική σημαία δεν περιλήφθη στον πίνακα των 23 σημαιών που τα πλοία τους αποτελούν «στόχο κατά προτεραιότητα επιθεωρήσεων» για την περίοδο 1999-2000 από τις κατά χώρες λιμενικές αρχές (Port State Control) και τούτο γιατί παρουσίασε την τελευταία τριετία χαμηλά ποσοστά κρατήσεων πλοίων (κάτω του μέσου όρου). Στη σχετική έκθεση, που καταχωρήθηκε στις ηλεκτρονικές σελίδες του Paris MOU, περιλαμβάνονται ενδιαφέροντα στοιχεία σύμφωνα με τα οποία το 1998 διενεργήθηκαν 17.643 επιθεωρήσεις 11.168 πλοίων υπό 119 διαφορετικές σημαίες. Ο αριθμός των πλοίων που κρατήθηκαν ανήλθε σε 1.598 και το ποσοστό τους σε 14,31% (χαμηλότερο του ποσοστού 15,15%, έτους 1997). Τα bulk carriers, τα πλοία γενικού φορτίου, τα χημικά δεξαμενόπλοια και τα πλοία-ψυγεία παρουσίασαν αυξημένα ποσοστά.

Κοινή συνεδρίαση

Η αναβληθείσα, λόγω του θανάτου του Ιωάννη Αδ. Χατζηπατέρα, κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου θα πραγματοποιηθεί στις 15 Νοεμβρίου στον Πειραιά.

Κατά τη συνεδρίαση αυτή, δεύτερη του έτους 1999, ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Γιάννης Κ. Λύρας και ο αντικαταστάτης τον αείμνηστο Ι. Χατζηπατέρα, α' αντιπρόεδρος του Committee κ. Επαμεινώνδας Εμπειρίκος, θα ανταλλάξουν απόψεις με τα μέλη των δύο διοικητικών συμβουλίων αναφορικά με τις τρέχουσες εξελίξεις στην ποντοπόρα ναυτιλία, τόσο στο διεθνές όσο και στον κοινοτικό και εθνικό χώρο.

Επέκταση χωρικών υδάτων



Νέο καθεστώς ναυσιπλοΐας διαμορφώνεται στη Δανία, με την πρόσφατη επέκταση των χωρικών της υδάτων στα 12 μίλια. 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 and Sound, που χρησιμοποιούνται συνήθως για διέλευση, παραμένει αμετάβλητο. Υποχρεωτική πλοήγηση στη διευρυμένη ζώνη των 12 μιλίων θα ισχύσει μετά την 1.1.2001.



Υποτροφία Αντ. Χανδρή

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών χορηγεί εις μνήμην του αείμνηστου προέδρου της Αντωνίου Χανδρή, υποτροφία μεταπτυχιακών σπουδών, προδιδακτορικού επιπέδου, σε παιδί ναυτικού, απόφοιτο ΑΕΙ, με όριο ηλικίας το 26ο έτος για σπουδές σε τομείς σχετιζόμενους με τη ναυτιλία σε πανεπιστήμια των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι αιτήσεις των ενδιαφερομένων θα πρέπει να σταλούν μέχρι τις 16 Νοεμβρίου στην Ένωση.

ICS

Το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS) σε συνεργασία με την αμερικανική ακτοφυλακή ζήτησε τη συνδρομή των ναυτιλιακών εταιρειών σε εθελοντική βάση, προκειμένου να διευκολυνθεί ο έλεγχος των διαδικασιών για την αντιμετώπιση του γνωστού προβλήματος του «ιού του έτους 2000».



Τι υποστηρίζει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

Τη δεύτερη ανακοίνωση για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, που εξέδωσε πρόσφατα (Ιούνιος 1999) η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υποστηρίζει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, δεδομένου ότι αυτή αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών οργάνωσης και λειτουργίας του σημαντικού αυτού ναυτιλιακού κλάδου, καθώς και στην αντιμετώπιση διοικητικών και άλλων τεχνικής φύσεως προβλημάτων που παρεμποδίζουν την ανάπτυξή του.

Συγκεκριμένα, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διευκρινίζει ότι συμφωνεί πως πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια για την ενσωμάτωση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ως ισότιμου εταίρου προς τις άλλες μορφές μεταφορών στα διευρωπαϊκά δίκτυα και τις συνδυασμένες μεταφορές. Επίσης συμφωνεί ότι ο κλάδος αυτός της ναυτιλίας αποτελεί αξιόπιστη εναλλακτική λύση, η οποία, πέραν της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρει και του χαμηλού μεταφορικού κόστους, είναι περισσότερο φιλική προς το περιβάλλον. Σχετική επιψύχση διατυπώνεται, πάντως, ως προς το γεγονός ότι η ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προσεγγίζει το θέμα μόνον ως προς τις μεταφορές των τακτικών γραμμών και τη διακίνηση των κοντέινερ: με τον τρόπο αυτόν παραβλέπονται ο τομέας των μεταφορών χύδην φορτίου και η ναυτιλία tramp, που τουλάχιστον σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι δυνατόν να διαδραματίσουν εξίσου σημαντικό ρόλο.

Επισημαίνεται επίσης ότι, ενώ εξ ορισμού η ναυτιλία μικρών αποστάσεων πρέπει να καλύπτει και τις ποτάμιες μεταφορές, οι μεταφορές αυτές υποβαθμίζονται κατά τη διατύπωση των σχετικών συμπερασμάτων της ανακοίνωσης. Αντιθέτως, οι προτάσεις οι οποίες αναφέρονται στην τιμολογιακή πολιτική των λιμένων, στην ύπαρξη διαφάνειας και στην εσωτερική χρήση του εξωτερικού κόστους, καθώς και στην προώθηση έργων λιμενικής υποδομής για την εξυπηρέτηση των πλοίων του κλάδου, κρίνονται θετικές.

Επιπροσθέτως, η άποψη της ΕΕΕ είναι ότι θα πρέπει να διευρυνθεί ο ρόλος των μικρομεσαίων λιμένων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων της κατηγορίας αυτής, ώστε να αποσυμφορηθεί η κίνηση των κυρίων λιμένων, αλλά και η κίνηση στους βασικούς οδικούς άξονες των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η αφετηρία της πολιτικής στη ναυτιλία των μικρών αποστάσεων εστιάζεται στην ανάγκη να αντιμετωπισθούν οι περιβαλλοντικές ανησυχίες που προκαλούν οι χερσαίες μεταφορές. Η κυκλική συμφόρηση, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο προκαλούμενος θόρυβος και τα πολλά ατυχήματα έχουν ήδη γύρει την πηλοστιγμή προς τις υδάτινες μορφές των μεταφορών. Για το σκοπό αυτόν ακριβώς, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις σχετικές εξελίξεις και συνεισφέρει ενεργά στις προσπάθειες τόσο της Ένωσης Ευρωπαίων Εφοπλιστών, του Βήματος Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (MIF) των συνόδων στρογγυλής τραπέζης, όσο και μέσω του Ελληνικού Γραφείου Προωθήσεως της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων - που ιδρύθηκε πρόσφατα στη χώρα μας.

Αποδοχή τροποποιήσεων στον κώδικα IBC του IMO

Με απόφαση του YEN, που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, έγιναν αποδεκτές οι τροποποιήσεις στον International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) του IMO. Οι τροπο-

ποιήσεις υιοθετήθηκαν το 1996 με τις αποφάσεις MSC 50(66) και MSC 58(67) του IMO. Με την πρώτη απόφαση γίνονται τροποποιήσεις στα κεφάλαια 1-6, 8, 10, 11 και 15 του κώδικα, με βασικότερη εκείνη που προβλέπει συμμόρφωση των πλοίων και του εξοπλισμού τους με «αναγνωρισμένα πρότυπα».



Οδηγίες συναγερμού κινδύνου

Τρία διαγράμματα με οδηγίες για την ορθή αντιμετώπιση, από τα πλοία, των συναγερμών κινδύνου που λαμβάνουν κατά καιρούς, εκπονήθηκαν κατά την τελευταία σύνοδο της αρμόδιας υποεπιτροπής του IMO.

Πρόκειται για οδηγίες που αφορούν συναγερμούς κινδύνου στα μεσαία, βραχεία και υπερβραχεία κύματα και αποσκοπούν στην εξουδετέρωση της συγκύσεως στη διάρκεια των λειτουργικών διαδικασιών



ALARM

των επικοινωνιών που ακολουθούν. Σε σχετική εγκύκλιο της ΕΕΕ προς τα μέλη της αναφέρονται και τα εξής:

«Για να αποφευχθούν στο μέλλον λανθασμένες ενέργειες από τους χειριστές επικοινωνιών των πλοίων, οι οποίες προκαλούν δυσμενείς επιπτώσεις στη λειτουργία των Κέντρων Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης και κατ' επέκταση στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, συνιστάται η ανάρτηση των διαγραμμάτων σε εμφανές, από τη θέση χειρισμού των σταθμών επικοινωνίας, σημείο της γέφυρας του πλοίου».

νές, από τη θέση χειρισμού των σταθμών επικοινωνίας, σημείο της γέφυρας του πλοίου».

Η ΕΕΕ κοινοποίησε στα μέλη της σχέδιο των λιμενικών αρχών της Νέας Ορλεάνης των ΗΠΑ, βάσει του οποίου επιδιώκεται στενή συνεργασία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλούν οι τυφώνες. Το σχέδιο αυτό, πέραν των γενικών διατάξεων, περιλαμβάνει αναλυτικές προβλέψεις ως προς το ρόλο των πλοίων και τις ενέργειες των πληρωμάτων τους και ορίζει σημεία υποχρεωτικής αναφοράς.

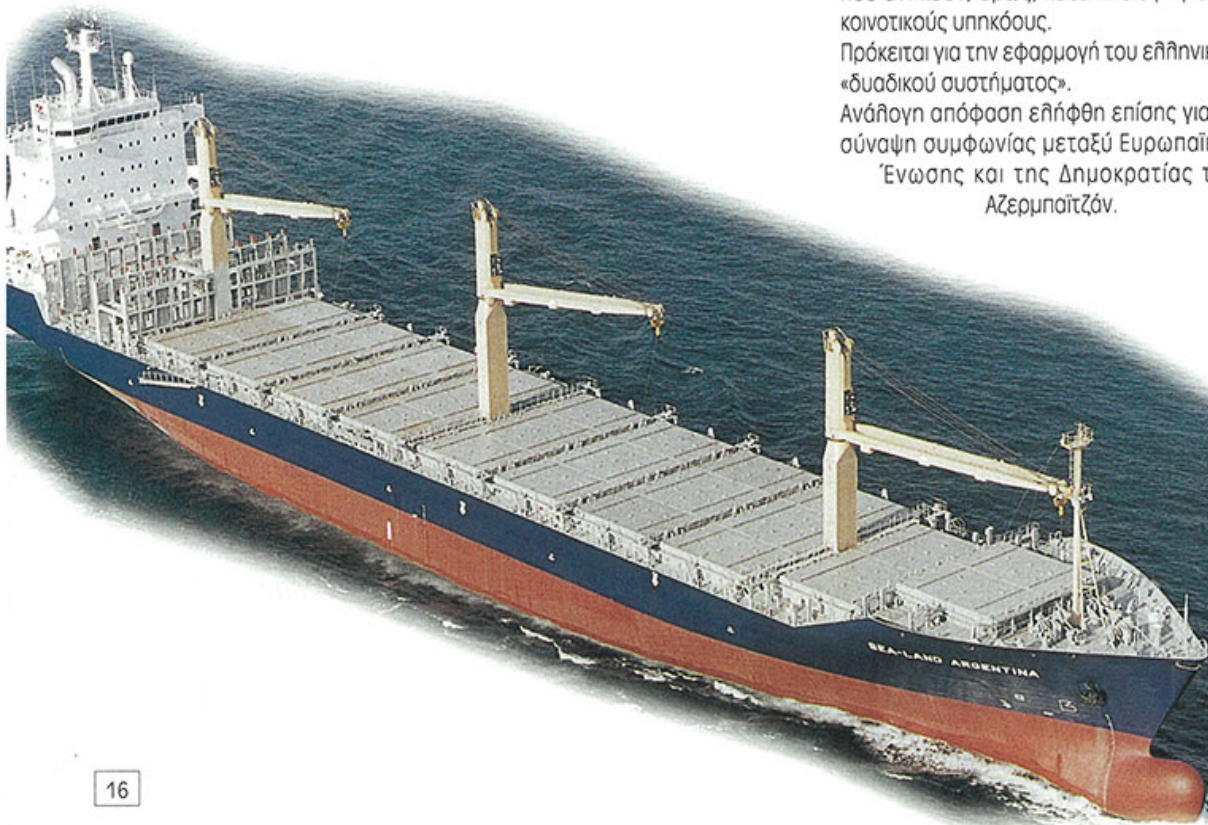
Συμφωνία με τη Δημοκρατία της Αρμενίας

Στην εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δημοσιεύθηκε απόφαση του συμβουλίου των υπουργών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη σύναψη συμφωνίας εταιρικής σχέσεως και συνεργασίας με τη Δημοκρατία της Αρμενίας.

Η συμφωνία αυτή, που περιλαμβάνει σειρά διατάξεων για τη φιλελευθεροποίηση των θαλάσσιων μεταφορών, θα καλύπτει πλοία κοινοτικής σημαίας και εξωκοινοτικής εταιρείας που ανήκουν, όμως, κατά πλειοψηφία σε κοινοτικούς υπηκόους.

Πρόκειται για την εφαρμογή του ελληνικού «δυσδικού συστήματος».

Ανάλογη απόφαση ελήφθη επίσης για τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν.





ΜΥΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

Η ΜΥΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε. είναι μια γερμανοελληνική εταιρεία που δραστηριοποιείται στον τομέα αμμοβολής, βαφής, ειδικών χρωματισμών/επιστρώσεων (coating) και ικριωμάτων για τη ναυτιλία, ναυπηγεία και βιομηχανία. Η ΜΥΛΧΑΝ πρωτοήρθε στην Ελλάδα το 1973 και εισήγαγε τη μέθοδο coating δεξαμενών πλοίων με πρώτη εφαρμογή σε νεοναυπηγούμενα ειδικά πετρελαιοφόρα (product carriers) στα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαρामαγκά. Έκτοτε εγκαταστάθηκε μόνιμα στην Ελλάδα και έχει εκτελέσει πληθώρα σημαντικών σε παγκόσμιο επίπεδο έργων tank coating.

Η ΜΥΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ εκτελεί την περίοδο του Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου 1999 δύο σημαντικές εργασίες εσωτερικών αμμοβολών και ειδικών χρωματισμών/επιστρώσεων (coating) σε πλοία που βρίσκονται στις εγκαταστάσεις των Ελληνικών Ναυπηγείων στον Σκαρामαγκά. Στο πρώτο πλοίο, το «New Horizon», πετρελαιοφόρο 135.000 τόνων DWT, που ανήκει σε συμφέροντα Κίνας - Ταϊβάν, γίνονται εργασίες αμμοβολής/υδροβολής/επιστρώσεων σε δεξαμενές έρματος συνολικής επιφάνειας 45.000 τ.μ. Στο δεύτερο πλοίο, το ελληνόκτητο «Hellepont Paramount», ένα πετρελαιοφόρο ULCC περίπου 400.000 τόνων DWT, συμφερόντων Παπαχρηστίδη, γίνονται εργασίες αμμοβολής και ειδικών χρωματισμών (coating) στις δεξαμενές φορτίου.

Η ΜΥΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ διαθέτει στην Ελλάδα υπερσύγχρονο και επαρκή μηχανολογικό εξοπλισμό καθώς και μεγάλο όγκο ικριωμάτων σύγχρονης γερμανικής τεχνολογίας Layher, που της επιτρέπουν να εκτελεί σύνθετες και μεγάλες σε έκταση εργασίες όπως οι παραπάνω. Το ίδιο έγινε και πριν από ένα χρόνο όταν εκτελούσε ταυτόχρονα εργασίες αμμοβολής-χρωματισμών στα πλοία «Richard G. Matthiesen» (αμερικανικών συμφερόντων, εφοδιάζει το Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό) και «Olympic Faith» (όμιλος Ωνάση) συνολικής επιφάνειας 100.000 τ.μ.

Head Office: Hamburg - Germany

Affiliates: Bahrain, China, Denmark, Greece, Nederland, Poland, Russia, USA

Greek Office: 12 Palaska Str. Skaramanga, 12462 Haidari, Greece

Telefon (301) 5576994, Telefax (301) 5578443

Επιβράβευση ποιότητας



Η Turbomed SA απέκτησε πρόσφατα ακόμα ένα πιστοποιητικό, ως επιβράβευση των υψηλών προδιαγραφών της, από το διεθνή οργανισμό διασφάλισης ποιότητας Lloyd's Register Quality Assurance. Η εταιρεία Turbomed SA δραστηριοποιείται στο χώρο της ναυτιλίας εδώ και πολλά χρόνια.

Διαθέτει ειδικευμένο προσωπικό και προσφέρει τις υπηρεσίες της στο χώρο των Turbochargers των ναυτικών μηχανών, καθ' όλο το 24ωρο για 365 ημέρες το χρόνο. Σκοπός της εταιρείας είναι να επιθεωρήσει μονάδες υπερηχηρωτών τόσο μέσα στο πλοίο όσο και στις υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις της, να αντικαταστήσει κατεστραμμένα εξαρτήματα και γενικά να αποκαταστήσει οποιαδήποτε βλάβη.

Δύο χρόνια πριν από τη φετινή βράβευση, η Turbomed SA πιστοποιήθηκε από τον ελληνικό νηογνώμονα με το ISO 9002. «Στρατηγική της εταιρείας», μας δήλωσε ο διευθύνων σύμβουλος κ. Ι. Παρασκευόπουλος, «είναι η συνεχής ανοδική πορεία με προσαρμογή κάθε φορά στην αλματώδως εξελισσόμενη τεχνολογία των υπερηχηρωτών και συνεχείς επενδύσεις σε μηχανολογικό εξοπλισμό υψηλής τεχνολογίας».

Η Cronus παραμένει στον όμιλο Λασκαρίδη



Με τον πλέον κατηγορηματικό τρόπο διαψεύδει ο όμιλος Λασκαρίδη τις φήμες περί πώλησής τους ή του συνόλου του πηλοπνηφικού πακέτου των μετο-

χών του στην αεροπορική εταιρεία Cronus Airlines.

Ο όμιλος θεωρεί τις αερομεταφορές μία από τις σημαντικές επιχειρηματικές επιλογές του, και τα αποτελέσματα της Cronus μέχρι σήμερα τον δικαιώνουν πλήρως. Υπενθυμίζεται ότι η αεροπορική εταιρεία απασχολεί συνολικά 600 άτομα στην Ελλάδα και στα γραφεία της στην Ευρώπη, είναι μέλος της IATA και του Clearing House, διαθέτει έναν ομοιογενή στόλο από 6 Boeing 737-300 και 400, ο οποίος μέχρι το τέλος του 2000 θα έχει ανέλθει στα 10 αεροσκάφη ίδιου τύπου.

«Οι Έλληνες στα Λιμάνια της Μεσογείου»

Υπό την αιγίδα του Αρχιεπισκόπου Θυατείρων και Μεγάλης Βρετανίας κ.κ. Γρηγορίου, η εκκλησία και το σχολείο του Αγίου Νικολάου, σε συνεργασία με πολλούς πνευματικούς και επαγγελματικούς οργανισμούς της παροικίας, συμπεριλαμβανομένου και του Greel Shipping Co-operation Committee, διοργάνωσαν από κοινού εκδήλωση για τη σύσφιξη των σχέσεων της ελληνικής παροικίας του Λονδίνου. Κατά την εκδήλωση αναλύθηκε το θέμα «Οι Έλληνες στα Λιμάνια της Μεσογείου» με εισηγητή τον κ. Δημήτριο Παντεμαλή, καθηγητή Αρχαιολογίας, βουλευτή Επικρατείας και πρόεδρο της Διακομματικής



Επιτροπής Ελληνικού Κοινοβουλίου για τον Απόδημο Ελληνισμό. Επίσης, παρουσιάστηκε το βιβλίο με τίτλο «Οι ρίζες του παροικιακού ελληνισμού της Μεγάλης Βρετανίας» του καθηγητή κ. Χάρη Μεττή. Μετά το πέρας της εκδήλωσης ακολούθησε δεξίωση.

Η κ.Μαρ. Βαρδινογιάννη Πρέσβειρα της ΟΥΝΕΣΚΟ

Μια καινούργια, μεγάλη τιμή για τη Μαρίαννα Β. Βαρδινογιάννη είναι η ανακήρυξη της ως Πρέσβειρα καλής θελήσεως της ΟΥΝΕΣΚΟ για την υπεράσπιση των παιδιών. Η τελετή στην Έδρα της ΟΥΝΕΣΚΟ, την Πέμπτη 21.10.99.

Η κυρία Βαρδινογιάννη, ιδρύτρια του Ιδρύματος για το Παιδί και την Οικογένεια, ορίσθηκε Πρέσβειρα καλής θελήσεως «σε αναγνώριση του προσωπικού της αγώνα για την προστασία των παιδιών, την οικογένεια και τους αδύναμους στην Ευρώπη και στον κόσμο, για την εξαιρετική συνεισφορά της στην προώθηση των αξιών της γενναιοδωρίας, της ίσης μεταχείρισης και της αλληλεγγύης και για τη στράτευση της στην υπηρεσία του «διεθνούς έτους για την Ειρήνη».

Στην τελετή, ο Γενικός Διευθυντής της ΟΥΝΕΣΚΟ Φεντερίκο Μαγιόρ, επαίνεσε το έργο της κυρίας Βαρδινογιάννη για τα παιδιά και χωρίς διακρίσεις



εθνικότητας ή προέλευσης και την ευχαρίστησε για την προθυμία της να διαδώσει τα ιδανικά της ΟΥΝΕΣΚΟ «ιδανικά τα οποία δεν αφορούν μόνο τους αρχηγούς κρατών και τους πολιτικούς, αλλά τον καθένα μας». Επαίνεσε το άκνο έργο της για την ειρήνη «τη μόνη σπουδαιότερη αποστολή της ΟΥΝΕΣΚΟ και, στην πραγματικότητα του καθενός από εμάς». «Χωρίς ειρήνη», πρόσθεσε ο κ. Μαγιόρ, «δεν μπορεί να υπάρξει δημοκρατία, ελευθερία, δικαιοσύνη και παιδεία». Επαίνεσε ιδιαίτερα τον «αγώνα κατά της τρομερής μορφής βίας, της φτώχειας» και ανέλυσε τη φιλοσοφία του τίτλου που της απένειμε η ΟΥΝΕΣΚΟ, προσθέτοντας ότι ο τίτλος αυτός βρίσκει τον καλύτερο εκφραστή του στο πρόσωπο της νέας πρέσβειρας.

Ο τίτλος του πρέσβυ καλής θελήσεως της ΟΥΝΕΣΚΟ - όπως τόνοσε ο Γενικός Διευθυντής κ.Μαγιόρ «αποδίδεται για πρώτη φορά σε έναν Έλληνα πολίτη».

Η χρηματιστηριακή αγορά της Κύπρου

Επέκταση και στη χρηματιστηριακή αγορά της Κύπρου προχώρησε πρόσφατα η Κουμπιάς Ασφαλιστικές Συμβουλευτικές Υπηρεσίες Α.Ε. Η συμφωνία μετοχικής συνεργασίας της εταιρείας υπεγράφη με ποσοστό 25% στη χρηματιστηριακή εταιρεία S.B. Unigrowth Ltd. Το ποσοστό θα καλυφθεί εξ ολοκλήρου από την Κουμπιάς Ασφαλιστικές Συμβουλευτικές Υπηρεσίες Α.Ε., παραιτούμενων των υφισταμένων παιδιών μετόχων της S.B. Unigrowth Ltd. από το δικαίωμα προτίμησης.

Η S.B. Unigrowth Ltd. δραστηριοποιείται στο χρη-



ματιστηριακό χώρο από το 1996 ως μέλος του Χρηματιστηρίου Αξιών Κύπρου.

Στόχος της Κουμπιάς ΑΣΥ, με αυτή τη συμφωνία, είναι η επέκταση των χρηματοοικονομικών της δραστηριοτήτων σε αναπτυσσόμενες αγορές ελληνικών ενδιαφερόντων. Η δυναμική παρουσία του ομίλου στον τομέα παροχής υπηρεσιών συμβούλου ανάπτυξης έχει ήδη ξεκινήσει από τον περασμένο Μάιο, όταν υλοποιήθηκε η συμμετοχή της κατά 20% στο μετοχικό κεφάλαιο της Σάρρος Χρηματιστηριακή Α.Ε., η οποία απέκτησε αντίστοιχα ποσοστό 20% της Κουμπιάς ΑΣΥ.

Σεμινάριο για το μέλλον της ναυτιλίας



Αποψη του συνεδριακού χώρου

Ένα εξαιρετικό ενδιαφέρον σεμινάριο διοργάνωσε η εταιρεία Mare Maritime CO.SA. στις 21 Σεπτεμβρίου με σκοπό την επιμόρφωση του προσωπικού (ταξιδεύοντος και μη) και των συνεργατών της, με ομιλητές επιφανή στελέχη της ελληνικής ναυτιλίας.

Τις εργασίες του σεμιναρίου, που είχε θέμα «Το μέλλον της ναυτιλίας και οι κατευθύνσεις της», άνοιξε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Mare Maritime, Εμμανουήλ Παπαδόπουλος, με την ομιλία του πάνω στις «πρόσφατες εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία, στην παραγωγή και κατανάλωση πετρελίου, διαθεσίμη χωρητικότητα και προοπτικές της ναυτιλαγοράς».

Στη σελίδα 64 υπάρχει εκτενέστερη αναφορά για το σεμινάριο της ναυτιλιακής εταιρείας από τον αρθρογράφο των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γ. Μπάνο.

Ένας νέος θεσμός

Τα γραφεία Διασύνδεσης - Σπουδών και Σταδιοδρομίας αποτελούν για την ελληνική τριτοβάθμια εκπαίδευση έναν ουσιαστικά νέο θεσμό που στηρίζεται σε χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προσπαθεί να ακολουθήσει τα βήματα των γραφείων Διασύνδεσης της Μ. Βρετανίας και των ΗΠΑ.

Οι βασικοί στόχοι των γραφείων Διασύνδεσης είναι:

- Η παροχή κάθε δυνατής βοήθειας και υποστήριξης σε φοιτητές και αποφοίτους για την επίτευξη μιας αποτελεσματικής μετάβασης από το χώρο της εκπαίδευσης σε αυτόν της εργασίας.
- Η δημιουργία και ανάπτυξη διύλων επικοινωνίας μεταξύ του ακαδημαϊκού κόσμου και της αγοράς εργασίας.

Το γραφείο Διασύνδεσης του Πανεπιστημίου Πειραιώς, για να επιτύχει την αποτελεσματική σύνδεση του ακαδημαϊκού με τον επιχειρηματικό κόσμο, έχει αναπτύξει μηχανισμούς συνεργασίας με τις επιχειρήσεις προκειμένου:



1) να του επιτρέπουν να καλύπτει τις ανάγκες των επιχειρήσεων για άρτια κατάρτισμένο και υψηλών προδιαγραφών στελεχικό προσωπικό, 2) να απολαμβάνει αποκλειστική εξασφάλιση θέσεων εργασίας μόνο για αποφοίτους που προέρχονται από το Πανεπιστήμιο Πειραιώς και 3) να γνωστοποιεί στους φοιτητές και αποφοίτους του πανεπιστημίου πληροφοριακό υλικό σχετικό με αυτές και το προφίλ τους.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στο γραφείο Διασύνδεσης του Πανεπιστημίου Πειραιώς:

Καραολή & Δημητρίου 40
185 32, Πειραιάς
Τηλ. κέντρο: 41.25.562
Fax: 42.26.269
E-mail: gdiawvn@unipi.gr
Web site: <http://careerunipi.gr>

Το Ουκρανικό προξενείο στον Πειραιά



Στο κέντρο της φωτογραφίας ο κ. Τ. Μακρής με τον Πρέσβη κ. Γιούρι πλαισιωμένοι με συνεργάτες τους

Στις 23 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε παρουσία του πρέσβη της Ουκρανίας, επισήμων, ναυτιλιακών παραγόντων και εκπροσώπων του ναυτιλιακού Τύπου, η τελετή αγιασμού και εγκαινίων του προξενείου της Ουκρανίας στον Πειραιά.

Όπως τόνισαν στις ομιλίες τους, τόσο ο πρέσβης κ. Γιούρι Α. Σεργκέγιεφ όσο και ο επικεφαλής του προξενείου επίτιμος πρόξενος κ. Τάκης Μακρής, πολλή είναι τα κοινά που συνδέουν τις δύο χώρες, με πρωτεύον εκείνο της θρησκείας.

Τόσο η επιλογή του Πειραιά ως έδρα του προξενείου όσο και του κ. Τ. Μακρή, διευθυντή της εταιρείας Overseas Agency Ltd., βαθύ γνωστή των ναυτιλιακών θεμάτων και εκ των παλαιών συνεργατών του περιοδικού μας, στη θέση του προξένου, επιβεβαιώνουν το μεγάλο ενδιαφέρον της Ουκρανίας για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών σχέσεων με την Ελλάδα.



Οι κύριοι Oliver Weiss και Chris Groumas

Με μια επιτυχημένη δεξίωση καλωσόρισε η εταιρεία Ince Consultants & CO. Ο.Ε. τα δύο νέα στελέχη της, τους κ. Oliver Weiss και Paul Billowes.

Στη δεξίωση, που δόθηκε στο golf club της Γλυφάδας, παρέστησαν ναυτιλιακοί παράγοντες οι οποίοι και συγχάρησαν από κοντά τους δύο νέους συνεργάτες της Ince & CO.



Από τις εργασίες του συνεδρίου ο κ. P De Livois, ο κ. E. Μητρόπουλος, ο κ. Θ. Κόντες, ο κ. Θ. Μπαλατζής, και ο κ. A. Παυλίδης

Σεμινάριο διοργάνωσε το P & I Club «North of England» σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών. Τις εργασίες του σεμιναρίου άνοιξαν με τις ομιλίες τους οι managers του P & I Club με θέμα τις δραστηριότητες του «North of England» αυτής της χρονιάς. Κύριοι ομιλητές ήταν ο κ. Rodney Eccleston, Joint Managing Director, ο κ. Paul Jennings, Manager Marketing / Underwriting, ο κ. John Owen, Claims Executive, ο κ. Stephen Purvis, Manager, και ο κ. Phil Anderson, Assistant Manager Loss Prevention.

Συνεδρίασε πρόσφατα η Ελληνική Ναυτιλιακή Τεχνική Επιτροπή (Hellenic Marine Technical Committee) του γαλλικού νοσηρώνα Bureau Veritas, με κύριο σκοπό την προαγωγή της συνεργασίας, της επικοινωνίας και την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειρίας ανάμεσα στα στελέχη του Bureau Veritas και τα στελέχη της ελληνικής ναυτιλίας. Πρόεδρος της τεχνικής επιτροπής είναι ο κ. Θ. Κόντες της Festival Shipping, αντιπρόεδρος ο κ. Θ. Μπαλατζής της Maryville και ο κ. A. Παυλίδης, regional commercial manager του Bureau Veritas. Κατά τη συνεδρίαση: α) Ο κ. C. Maillot, Head of Statutory Dept. Head Office, παρουσίασε και ανέλυσε τις επερχόμενες αλλαγές στους κανονισμούς του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας



Από αριστερά ο κ. P. Anderson, ο κ. P. Jennings, ο κ. S. Purvis, ο κ. Γιώργος Προκοπίου, ο κ. R. Eccleston, ο κ. J. Owen και ο κ. R. Bracken,

(International Maritime Organization, IMO), β) ο κ. E. Μητρόπουλος, Director Maritime Safety Division, IMO, αναφέρθηκε με την ομιλία του στην πολιτική, τις στρατηγικές και τους στόχους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) κατά το έτος 2000. Τέλος, ο κ. A. Παυλίδης του Bureau Veritas αναφέρθηκε στη σημασία που έχει ο σωστός σχεδιασμός και η προετοιμασία για κάθε επερχόμενη ειδική περιοδική επιθεώρηση στα Bulk Carriers και Oil Tankers.

Προαγωγή Συνεργασίας



Από αριστερά ο κ. S. Purvis, ο κ. R. Bracken, ο κ. R. Eccleston, ο κ. S. Πολέμης, ο κ. P. Jennings, ο κ. P. Anderson και ο κ. J. Owen

ΑΓΓΕΛΙΕΣ

**ΜΗΧΑΝΕΣ CATERPILLAR
2X275 HP ΜΕ ΡΕΒΕΡΣΕΣ TWIN
DISK 502 1:54/1
ΚΑΙ ΑΞΟΝΙΚΑ,
ΑΡΙΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ,
ΤΗΛ. 0945-999562,
9 π.μ.-1 μ.μ.
και 7 μ.μ.-9 μ.μ.**

We are seeking an Assistant to the Crew Manager.
Requirements: Chief Officer's license, very good command of English language, tanker experience, age 26-32, I.S.M familiarity, computer knowledge. Excellent carrier prospect. Please send full C.V. to Tommaso Brothers Inc., 2 Iassonos Str. Piraeus 185 37.

Η επίσκεψη του βασιλιά της Σουηδίας

Ο βασιλιάς της Σουηδίας Carl Gustaf XVI φιλοξενήθηκε πρόσφατα από την Kiriakoulis Mediterranean, πραγματοποιώντας τις διακοπές του στα ελληνικά νησιά. Ο Σουηδός βασιλιάς επέλεξε ένα ιστορικό σκάφος τύπου Bavaria 46 και με την ακολουθία του επισκέφθηκαν την Αίγινα, τον Πόρο, την Ύδρα, τη Σέριφο, την Πάρο και τη Μύκονο. Η εταιρεία Kiriakoulis Mediterranean είναι μία από τις εταιρείες που προβάλλουν διεθνώς το θαλάσσιο τουρισμό, καθώς και την Ελλάδα ως έναν από τους πλέον δημοφιλείς προορισμούς διακοπών, προσελκύοντας έτσι μεγάλο αριθμό τουριστών αλλοδαπών και VIPS. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι η ιστορική προσελκύει την κοινωνική και πνευματική ελίτ, καθιστώντας το θαλάσσιο τουρισμό, εκτός από μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας, και έναν τρόπο ανταλλαγής κουλτούρας μεταξύ των λαών. Έτσι, για μία φορά ακόμη αποδεικνύεται έμπρακτα ότι και η ιδιωτική πρωτοβουλία μπορεί να συμβάλει δυναμικά στην προώθηση του τουρισμού της Ελλάδας.



Millenium με θέα τον Τάμεση



Αναρτήθηκε στο Λονδίνο το μεγαλύτερο παρατηρητήριο στον κόσμο, το οποίο έχει τη μορφή γιγαντιαίου μεταλλικού τροχού με την ονομασία «British Airways London Eye». Ο τροχός, ύψους 135 μέτρων, είναι μια προσφορά της British Airways προς τους κατοίκους του Λονδίνου αλλά και προς τους επισκέπτες της αγγλικής πρωτεύουσας, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για τη νέα χιλιετία. Ο τροχός, που ζυγίζει 1.500 τόνους, διαθέτει 32 καμπίνες χωρητικότητας 25 ατόμων η κάθε μία και θα έχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης

15.000 επισκεπτών σε καθημερινή βάση. Ο κάθε γύρος θα είναι διάρκειας 30 λεπτών και η θέα θα εκτείνεται σε ακτίνα 25 μιλίων. Το «British Airways London Eye» είναι το τέταρτο σε ύψος κτίριο του Λονδίνου και θα ξεκινήσει τη λειτουργία του στις 31 Δεκεμβρίου 1999. Υπολογίζεται ότι κατά τη διάρκεια του πρώτου χρόνου λειτουργίας του, τον τροχό θα τον επισκεφτούν περίπου 2 εκατομμύρια άνθρωποι. Η τιμή του εισιτηρίου έχει καθοριστεί στις 4.000 δρχ., ενώ υπάρχει ειδική έκπτωση 1.500 δρχ. για τα παιδιά.

ΓΙΩΡΓΟΣ Δ. ΜΠΡΙΛΑΚΗΣ (1935-1999)



Υστερα από μακρά ασθένεια απεβίωσε ο Γιώργος Δ. Μπριλάκης. Γεννήθηκε το 1935 στον Πειραιά. Αποφοίτησε από την Ελληνογαλλική Σχολή Saint Paul του Πειραιά. Σπούδασε στη Νομική Σχολή Αθηνών και μετεκπαιδεύτηκε στην Αγγλία με ειδίκευση στα ναυτικά θέματα. Το 1964 συμμετείχε στην επιτροπή για την εκπόνηση της μελέτης του πενταετούς ναυτιλιακού προγράμματος της κυβέρνησης του Γεωργίου Παπανδρέου.

Το 1975 ίδρυσε τη ναυτιλιακή εταιρεία Marison Shipping and Commercial Enterprises Co. Ltd., η οποία εκπροσώπησε και κάλυψε νομικά περισσότερες από 80 αλλοδαπές εταιρείες στην Ελλάδα.

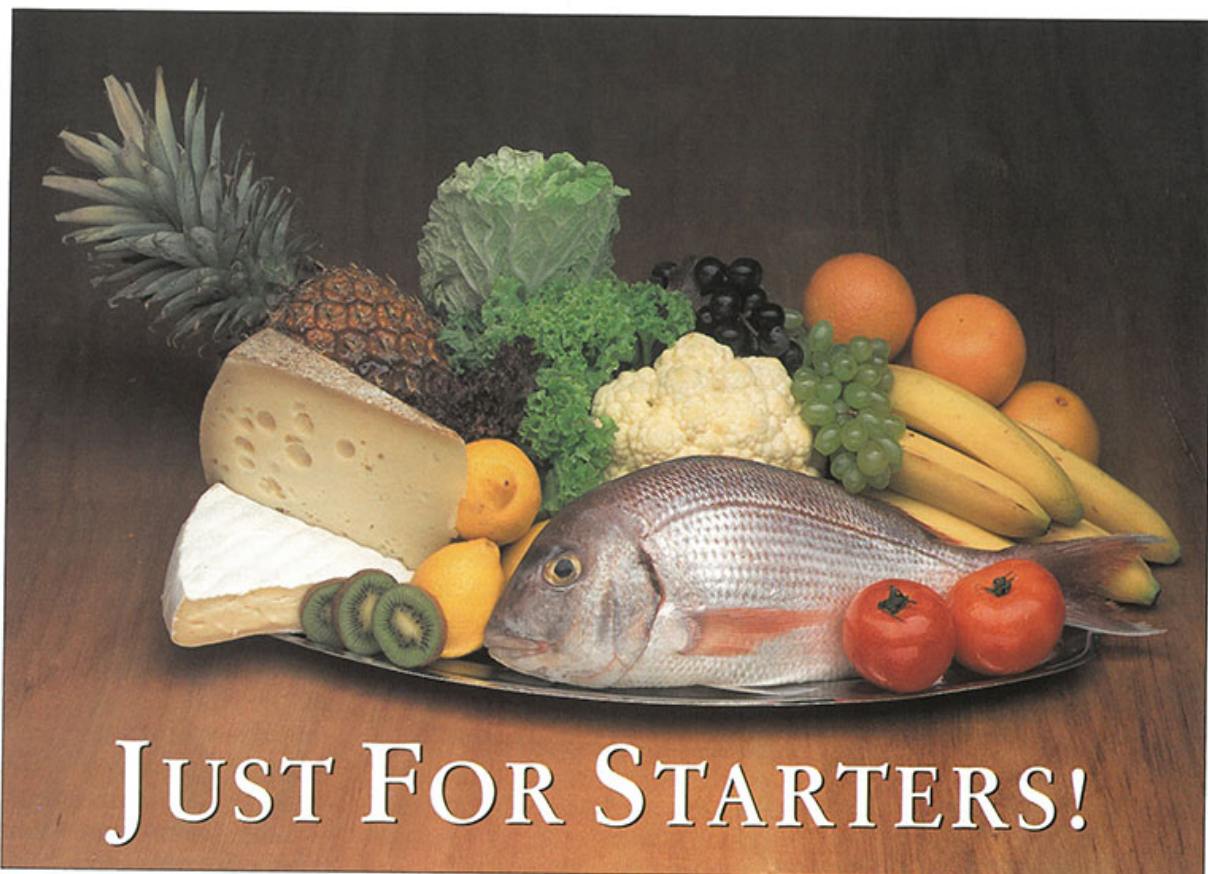
Παράλληλα με την άσκηση της δικηγορίας, διετέλεσε νομικός σύμβουλος ναυτιλιακών επιχειρήσεων και επί σειρά ετών νομικός σύμβουλος της εταιρείας «Ελληνικά ναυτιλιακά εκδόσεις ΕΠΕ».

Ήρωας με ευρύτατη πνευματική καλλιέργεια, πολύγλωσσος, ασχολήθηκε ερασιτεχνικά με τη συγγραφή, τη ζωγραφική, τη μουσική και τα ηλεκτρονικά.

Τα τελευταία χρόνια ασχολήθηκε με τις ναυτιλιακές εκδοτικές επιχειρήσεις, ιδρύοντας την εκδοτική εταιρεία «Εκδόσεις και Τύπος» Α.Ε. - την οποία κατηύθυνε, και εξακολουθεί επάξια να κατευθύνει, η σύζυγός του Μαρία το γένος Γεωργίου Σκοθαρίκου, με απήχηση στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Με τη σύζυγό του Μαρία απέκτησαν δύο παιδιά, τον Δημήτρη, δικηγόρο Πειραιώς ο οποίος και διατηρεί το γραφείο του πατέρα του, και την Αίγινα, η οποία είναι στέλεχος στην εκδοτική εταιρεία «Εκδόσεις και Τύπος».

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν τα βαθύτατα συλλυπητήριά τους στην οικογένεια του θανόντος.



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

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



ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens
 Tel : 30-1 6899090-4 or 6806759 / 6061
 Fax : 30-1 6806762-4
 or
 Frigoship Chartering GmbH, Hamburg
 Tel : 49-40 391433
 Fax : 49-40 3903492

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

τα νέα της ακτοπλοΐας

Πολλά θα αλλάξουν τα επόμενα χρόνια στις ακτοπλοϊκές εταιρείες



Από το επόμενο έτος και μέχρι το 2004, οι εταιρείες του κλάδου θα πρέπει να ανταποκριθούν στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον, αποκτώντας νέα, πλέον σύγχρονα και ταχύτερα πλοία. Τα νέα δεδομένα που το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας επιχειρεί να δημιουργήσει στις εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες, με τη μεταβολή του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, θα ήταν ανέφικτα αν δεν συνοδεύονταν από την αναδιοργάνωση του στόλου των επιβατηγών-οχηματογωγών πλοίων. Συνοπτικά, ο ακτοπλοϊκός στόλος σήμερα αποτελείται από 401 επιβατηγά-οχηματογωγά πλοία, καθώς και από επιβατηγά νέας τεχνολογίας, τύπου καταμαράν.

Από αυτά, 95 είναι επιβατηγά-οχηματογωγά κλειστού τύπου, και στην πλειονότητά τους εκτελούν ταξίδια στις βασικές ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας, καθώς και στις γραμμές

της Ιταλίας. Τα 14 έχουν ηλικία μικρότερη των είκοσι ετών, τα 81 είναι μεταξύ 21 και 35 ετών. Από τα πλοία αυτά τα 27 είναι άνω των 30 ετών. Από τα 149 επιβατηγά-οχηματογωγά ανοικτού τύπου (φεριμπόουτ), τα 44 είναι κάτω των 20 ετών και τα υπόλοιπα 105 είναι από 21 έως και 35 ετών. Μεταξύ αυτών 52 πλοία η ηλικία τους μόλις ξεπερνάει τα 30 έτη.

Από τα 96 επιβατηγά πλοία κλασικού τύπου, τα 23 είναι μικρότερα των 20 ετών.

Στην κατηγορία των επιβατηγών-υδροπτερυγών, από τα 61 σκάφη τα 15 είναι μικρότερα των 15 ετών.

Γενικότερα, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει χορηγήσει, μέχρι σήμερα, 37 νέες άδειες σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση αντίστοιχου αριθμού πλοίων. Από αυτές, οι 15 αφορούν επιβατηγά-οχηματογωγά πλοία που προβλέπεται να δρομολογηθούν σε κύριες εσωτερικές γραμμές, εκ των οποίων οι τέσσερις αφορούν πλοία κάτω των 10 ετών. Οι υπόλοιπες 22 άδειες αφορούν πλοία τα οποία θα δρομολογηθούν σε δευτερεύουσες γραμμές. Από αυτές, 9 αφορούν πλοία νεότευκτα και 13 πλοία κάτω των 15 ετών.

Έτοιμος ο φάκελος της MFD για την Κύρια Αγορά του ΧΑΑ

Με τρία νέα πλοία εμπλουτίζει το στόλο της η Minoan Flying Dolphins, που σύντομα θα προβεί σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της, ενώ μέχρι τα μέσα Νοεμβρίου θα έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία κατάθεσης του φακέλου για την εισαγωγή των μετοχών της στην Κύρια Αγορά του ΧΑΑ.

Η Minoan Flying Dolphins, θυγατρική των Μινωικών Γραμμών, κατέθεσε αιτήσεις στις αρχές Οκτωβρίου στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για να προχωρήσει στη δρομολόγηση τριών νέων πλοίων στις γραμμές Πειραιά - Σύρου - Τήνου - Μυκόνου - Πάτμου και Πειραιά - Παροναξίας.

Τα πλοία αυτά, η ναυπήγηση των οποίων θα γίνει με τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές και σύμφωνα με την εταιρεία θα παραδοθούν το καλοκαίρι του 2001, θα κοστίσουν συνολικά 150 εκατ. δολλάρια. Θα έχουν μήκος 140 μέτρα, θα αναπτύσσουν υπηρεσιακή ταχύτητα 30 κόμβων και θα έχουν μεταφορική δυναμικότητα 1.800 επι-

βατών και 250 Ι.Χ. ή 40 φορτηγών και 100 Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Η παραγγελία αυτή πλησιάζει τα τρία ταχύπλοα νέας τεχνολογίας, που αυτή τη στιγμή ναυπηγούνται στα ναυπηγεία Austral για τις γραμμές Πειραιά - Σίφνου - Σαντορίνης, Πειραιά - Μυκόνου και Βορείων Σπορδών, αξίας 87 εκατ. δολλάρων, τα οποία θα δρομολογηθούν την προσεχή άνοιξη. Η νέα επένδυση, 150 εκατ. δολλάρων, θα χρηματοδοτηθεί εν μέρει από ίδια κεφάλαια.

Η εταιρεία σύντομα θα ανακοινώσει νέα αύξηση μετοχικού κεφαλαίου, μεγαλύτερη αυτής που ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο (6,8 δισ. δρχ.) και στην οποία συμμετείχαν, μεταξύ άλλων, 10 από τους μεγαλύτερους εγχώριους θεσμικούς επενδυτές. Η διοίκηση της MFD βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο διαπραγματεύσεων για την επιχειρηματική είσοδό της και σε άλλους αναπτυσσόμενους κλάδους.



«Μποφόρ» αναμένουν το χειμώνα οι ναυτικοί πράκτορες της ακτοπλοΐας



Τι δήλωσε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο Α. Πανάγος

Αύξηση προμήθειας, περισσότερες διευκολύνσεις από τον ΟΤΕ, ενιαίο σύστημα μηχανοργάνωσης και ενιαίο εισιτήριο στην ακτοπλοΐα είναι τα βασικά αιτήματα των ναυτικών πρακτόρων ακτοπλοΐας, που διαβλέπουν «βαρύ χειμώνα».

Η χρονιά δεν πήγε καλά για τους ναυτικούς πράκτορες, λόγω παράτασης της εκπαιδευτικής περιόδου, της κατάστασης στη Σερβία και των σεισμών. Το έργο των πρακτορείων μειώνεται αργά, αλλά σταθερά, και αυτό βέβαια ανησυχεί τους ιδιοκτήτες.

Μέσω Internet κλείνονται εισιτήρια, ενώ ακτοπλοϊκή εταιρεία ήδη στέλνει στους πελάτες της εισιτήρια στο σπίτι, αν τηλεφωνήσουν απευθείας στα γραφεία της. Από Πειραιά και Ραφήνα, οι επιβάτες προμηθεύονται πλέον σε μεγάλο ποσοστό και τα εισιτήρια επιστροφής, και έτσι μειώνονται χρόνο με το χρόνο τα έσοδα των πρακτόρων νησιών.

Όλα αυτά προβληματίζουν τον πρόεδρο της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων Ακτοπλοΐας, Ανδρέα Πανάγο, που υποστηρίζει:

«Η τεχνολογία προχωρά. Δεν ήμε όχι στην πρόοδο. Θα αποταθούμε κι εμείς στο "ηλεκτρονικό εμπόριο" για διεύρυνση της αγοράς. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες καλά κάνουν και αναζητούν νέους τρόπους για να πουλήσουν τα προϊόντα τους. Κάτι αντίστοιχο θα κάνουμε κι εμείς». Οι ναυτικοί πράκτορες ζητούν αύξηση της προμήθειας σε 12%, ενώ τώρα λαμβάνουν 7%. «Κάποιες εταιρείες δίνουν το 12%, αλλά οι περισσότερες παραμένουν στο 7%» αναφέρει ο κ. Πανάγος, που συμπληρώνει: «Τα έξοδά μας είναι τεράστια για μισθούς προσωπικού, τηλεπικοινωνιών, ενοίκια και, ταυτόχρονα, εποχικότητα μικρής διάρκειας. Θα προτείνουμε επιμήκυνση της εσωτερικής τουριστικής περιόδου, με έναρξη της σχολικής περιόδου την 1η Οκτωβρίου». Για τα εισιτήρια στην ακτοπλοΐα με ονοματεπώνυμο από την αρχή του 2000, ο κ. Πανάγος τονίζει: «Στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχουν γίνει αρκετές συσκέψεις για το συγκεκριμένο θέμα. Θα είναι πολύ δύσκολο στην εφαρμογή. Κι αυτό γιατί άλλο τα εισιτήρια με τα πλήρη στοιχεία του επιβάτη στα αεροπλάνα κι άλλο

στα πλοία, με 1.800 και περισσότερους επιβάτες, όταν μάλιστα το πλοίο "πιάνει" σε κάθε δρομολόγιο πέντε και έξι λιμάνια».

Οι ναυτικοί πράκτορες είναι υπέρ της καθιέρωσης ενιαίου εισιτηρίου, κάτι που δεν βρσκει σύμφωνες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Ο κ. Πανάγος τονίζει πως η καλή συνεργασία με όλους τους φορείς, ιδιαίτερα με την Ένωση Εφορηστών Ακτοπλοΐας, θα έχει θετικό αποτέλεσμα και θα αποβεί υπέρ του επιβατικού κοινού.

Αυτή την περίοδο 10 ακτοπλοϊκές εταιρείες συμμετέχουν σε πιλοτικό πρόγραμμα για την ηλεκτρονική καταγραφή και καταμέτρηση των ταξιδιωτών. Οι πράκτορες υποστηρίζουν πως με το ενιαίο σύστημα μηχανοργάνωσης θα γίνεται πιο εύκολη η δουλειά τους. «Βέβαια, για να λειτουργήσουν όλα αυτά προς όφελος της ακτοπλοΐας, προϋποθέτουν και καλύτερες τηλεπικοινωνίες» αναφέρει στα «Ναυτικά Χρονικά» ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων Ακτοπλοΐας.

Ριζικές αλλαγές για την αναβάθμιση της γραμμής Ρίου-Αντιρρίου

Ενιαίος τύπος εισιτηρίου, αμφίδρομη πλοία και ανανέωση του στόλου θα είναι τα βήματα, κατά τους προσεχείς 18 μήνες, για την αναβάθμιση της πορθμειακής γραμμής Ρίου-Αντιρρίου. Ταυτόχρονα, με τα νεοαναγορεύμενα σκάφη παίρνει «ανάσα» και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος, αφού δύο πλοία ήδη «χτίζονται» εκεί και μάλιστα, όπως ανέφερε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης, έχουν προχωρήσει οι εργασίες σε ποσοστό 60%. Από την πορθμειακή γραμμή Ρίου-Αντιρρίου διακινούνται ετησίως, με βάση στοιχεία του υπουργείου Ναυτιλίας, 10 εκατομμύρια επιβάτες. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων ξεπερνά τα 24 χρόνια και, κατά τον υπουργό

Ναυτιλίας, «από τις επιθεωρήσεις που διενήργησε το καλοκαίρι η Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, τα πλοία στη συγκεκριμένη γραμμή δεν τιμούν τη χώρα μας».

Στις αρχές Σεπτεμβρίου, η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών ενέκρινε πέντε αιτήσεις για χορήγηση αδειών σκοπιμότητας. Από τις πέντε αιτήσεις, οι τρεις αφορούν τη δρομολόγηση αμφίδρομων πλοίων, με τα οποία θα εξοικονομείται σημαντικός χρόνος στη διεκπεραίωση κάθε δρομολογίου.

Όπως δήλωσε ο κ. Σουμάκης, σύντομα θα τοποθετηθούν ειδικά κιάκια στο Ρίο, αλλή και στο Αντίρριο, όπου θα εκδίδονται εισιτή-

ρια της κοινοπραξίας. Όταν δρομολογηθούν τα αμφίδρομα, τα Ι.Χ. αυτοκίνητα θα εισέρχονται πρώτα και θα εξέρχονται πρώτα μετά τον κατάπλο, αφού νταλίκες και λεωφορεία θα έπονται, ώστε να εκλείψουν φαινόμενα τράφικ από το Αντίρριο μέχρι και το Μεσολόγγι.

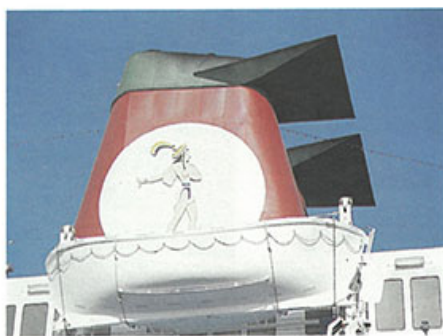
Για την αναβάθμιση της γραμμής, ο κ. Σουμάκης δήλωσε: «Από πλευράς υπουργείου Ναυτιλίας γίνεται σημαντική παρέμβαση ώστε να αναβαθμιστεί η γραμμή του Ρίου. Ελπίζω, κατά τους προσεχείς 18 μήνες, να δρομολογηθούν τα αμφίδρομα, που θα λύσουν προβλήματα. Είμαστε ανοικτοί σε προτάσεις και για άλλες γραμμές, όπως π.χ. Αιδηψού - Αρκίτσας».

«Περίεργοι συνειρμοί»

«Φωτιές» στην κυριολεξία έχει ανάψει η απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας να προχωρήσει σε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τις γραμμές Δωδεκανήσου και Δυτικών Κυκλάδων.

Η ANEK, όταν πληροφορήθηκε τις αλληλεπληθείς αιτήσεις των Μινωικών και των ΕΠΑΤΤ για χορηγήσεις αδειών σκοπιμότητας σε Δωδεκάνησα και Χανιά, με μία σκληρή ανακοίνωση καταφέρθηκε κατά του υπουργού κ. Στ. Σουμάκη αφήνοντας αιχμές για «περίεργους συνειρμούς», εμπλέκοντας στο... παιχνίδι και τις άλλες δύο μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες. Οι «κόντρες» πλέουν στον ακτοπλοϊκό χώρο είναι καθημερινό φαινόμενο, την ίδια στιγμή που ο κ. Σουμάκης αρχίζει να μιλάει για «παιχνίδια με το ταμπλό της Σοφοκλέους».

Ο υπουργός Ναυτιλίας ανακοίνωσε την πρόσκληση ενδιαφέροντος για Δωδεκάνησα και Δυτ. Κυκλάδες επειδή «η ANEK και η ΔANE δεν έχουν ανταποκριθεί και δεν έχουν υλοποιήσει όσα έχουν συμφωνήσει για τη γραμμή Πειραιά-Ρόδου. Ακόμα οι κύριοι Βεντούρης και Σταθάκης, αν και πέρασαν έξι μήνες, δεν έπραξαν το παραμικρό για τη γραμμή Πειραιά-Κύθνου-Σερίφου-Σίφνου-Κιμώλου και Μήλου. Σε 20 ημέρες θα υποβληθούν αιτήσεις από τις ενδιαφερόμενες εταιρείες και ειδική επιτροπή σε ένα μήνα θα αποφασίσει ποιες και πόσες νέες άδειες σκοπιμότητας θα χορηγηθούν. Η ανανέωση του στόλου θα προχωρήσει οπωσ-



δήποτε. Η ανοικτή διαδικασία είναι η μόνη διαφανής», τόνισε χαρακτηριστικά ο υπουργός. Σύμφωνα με την πρόσκληση, τα πλοία θα πρέπει να πληρούν κατ' ελάχιστον τα ακόλουθα:

1. Ηλικία μικρότερη ή ίση των 10 ετών από το έτος καθέλκυσης.
2. Ταχύτητα οικονομική τουλάχιστον 20 κόμβων.
3. Μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες θέρους τουλάχιστον 1.200.
4. Μεταφορική ικανότητα σε οχήματα τουλάχιστον ίση με ισοδύναμη επιφάνεια γκαράζ 250 Ι.Χ.
5. Το μέγεθος των πλοίων να είναι κατάλληλο για την ασφαλή προσέγγιση στα λιμάνια που θα δρομολογηθούν.
6. Καταπέλτης αποκλειστικής εισόδου - εξόδου επιβατών.

Έντονα αντέδρασε το διοικητικό συμβούλιο της ANEK στην πρόσκληση ενδιαφέροντος και σε δήλωση εκπροσώπου της τόνιστηκε: «Με μεγάλη έκπληξη πληροφορηθήκαμε ότι ο κ. Σουμάκης προχώρησε σε ανοικτό διαγωνισμό για τη γραμμή Δωδεκανήσου. Η γραμμή είναι διασφαλισμένη από ANEK και ΔANE και θα καταθέσαμε τις τελικές προτάσεις μας για αντικατάσταση των «Κάντια» και «Ιαθυσός». Μας δημιουργούνται περίεργοι συνειρμοί και είναι απορίας άξιον πώς ο υπουργός προχώρησε σε τέτοια πρόσκληση προτού εκνεύσουν τα χρονικά περιθώρια. Οι Μινωικές και οι ΕΠΑΤΤ προφανώς γνώριζαν τις προθέσεις του κ. Σουμάκη και μία ημέρα νωρίτερα υπέβαλλαν αιτήσεις. Η διοίκηση της ANEK θα διασφαλίσει τα συμφέροντα των μετόχων της».

Επεκτείνεται η NEL

Στα άμεσα σχέδια της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου είναι η επέκτασή της με διπλή κατεύθυνση, προς Ανατολή και Δύση. Όπως δήλωσε ο πρόεδρος της εταιρείας κ. Ι. Αντωνίου, η NEL θα εξελιχθεί στο τέταρτο μεγάλο σχήμα στην ακτοπλοΐα μετά τις Μινωικές, τις ΕΠΑΤΤ - Στρίντζη και την ANEK. Τα επεκτατικά σχέδια αφορούν την Αδριατική, τα εσωτερικά δρομολόγια της Ιταλίας, τη νότια Γαλλία και την Τουρκία. Ο κ. Αντωνίου μάλιστα αποκάλυψε ότι γίνονται συζητήσεις με εφοπλιστή ο οποίος δραστηριοποιείται στην Αδριατική προκειμένου να εξαγοράσει η NEL ποσοστό της εταιρείας του. Για τα ενδοϊταλικά δρομολόγια και τη νότια Γαλλία η εταιρεία μελετά την είσοδό της στη Σικελία και τη Σαρδηνία, ενώ παράλληλα μελετάται και η γραμμή της Τουρκίας.

Όσον αφορά τις διαπραγματεύσεις της NEL με την G.A. Ferries, ο κ. Αντωνίου δήλωσε ότι «έχει γίνει κατ' αρχήν συμφωνία και έχουμε προχωρήσει και σε λεπτομέρειες. Η G.A. Ferries καλύπτει όλο το Αιγαίο και γι' αυτό μας ενδιαφέρει. Στόχος μας είναι να κάνουμε αναδιάταξη δρομολογίων για να εκμεταλλευτούμε καλύτερα τα πλοία και των δύο εταιρειών».

Αξίζει να σημειωθεί ότι η NEL στο πλαίσιο της συνεργασίας της με την ANEK μελετά την από κοινού επέκταση και σε άλλες δραστηριότητες, όπως την ίδρυση αεροπορικής εταιρείας η οποία, εφ' όσον κριθεί βιώσιμη, θα πραγματοποιηθεί.



ΑΝΕΚ: αύξηση μετοχικού κεφαλαίου κατά 60 δισ. δρχ.

Σε γενναία αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της και στην αγορά δύο πλοίων από την ιαπωνική αγορά προχωρά εντός των προσεχών ημερών η ΑΝΕΚ, προς υλοποίηση της δεύτερης φάσης του επιχειρησιακού σχεδιασμού της. Η διοίκηση της πολυμετοχικής ναυτιλιακής εταιρείας της Κρήτης σύντομα θα συγκαλέσει γενική συνέλευση των μετόχων της για να προχωρήσει στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου που, σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», θα πλησιάζει τα 60 δισ. δραχμές. Όπως τονίζεται σε σχετική ανακοίνωση της ΑΝΕΚ, «τα υψηλά αποθεματικά της εταιρείας παρέχουν τη δυνατότητα για διανομή μεγάλου αριθμού δωρεάν μετοχών».

Οι εξελίξεις στον ακτοπλοϊκό χώρο είναι ραγδαίες. Ιδιαίτερα μετά τη συμφωνία Επιχειρήσεων Αττικής και Στρίντζη, τα βλήματα έχουν στραφεί στις κρητικές εταιρείες, σχετικά με τον τρόπο αντίδρασής τους και τις συμμαχίες και αγορές στις οποίες θα προχωρήσουν. Έτσι, οι μεν Μινωικές ήρθαν σε συμφωνία με τον Γ.

Γούτο και πήραν το Supercat «Χαρούλα» (λίγους μήνες νωρίτερα είχαν πάρει και το «Αθηνά»), η δε ΑΝΕΚ προχωρά σε αγορά πλοίων και «κλείνει» τα μέτωπα με Ρεθυμνιακή και ΔΑΝΕ.

Στελέχη της ΑΝΕΚ

«οργάνουν» την Ιαπωνία για να διαπραγματευθούν την αγορά δύο πλοίων. Το ένα θα είναι ίδιων προδιαγραφών με το «Σοφοκλής Βενιζέλος», το οποίο από 1ης Ιουλίου ξεκινά σε δρομολόγια στη

γραμμή Πάτρα-Ιταλία, και το δεύτερο μεγαλύτερης χωρητικότητας. Θα είναι ναυπήγησης από το 1991 και εντεύθεν και κατά πάσα πιθανότητα το ένα θα αντικαταστήσει το «Κάντια» στη γραμμή της Δωδεκανήσου. Από τις μετασκευές θα δοθεί «ανάσα» και στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος. Σημειώνεται ότι οι μετασκευές του «Σοφοκλής Βενιζέλος» κόστισαν στην ΑΝΕΚ περίπου 3 δισ. δρχ. Αυτή τη στιγμή, στα νορβηγικά ναυπηγεία Φόσεν προχωράει και η ναυπήγηση των δύο υπερσύγχρονων πλοίων της ΑΝΕΚ. Η πρόοδος των εργασιών είναι πολύ ικανοποιητική, κάτι που διαπίστωσε τον περασμένο μήνα και ο Στ. Ζαμπετάκης, διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, επισκεπτόμενος τα ναυπηγεία.

Η ΑΝΕΚ, με τα δύο πλοία που ναυπηγούνται στη Νορβηγία, τα δύο που πολύ σύντομα θα αγοραστούν από την ιαπωνική αγορά και το «Σοφοκλής Βενιζέλος», που πρόσφατα εντάχθηκε στο δυναμικό της, επιταχύνει σημαντικά τον εκσυγχρονισμό του στόλου της και εντάσσεται στις κυρίαρχες δυνάμεις της ευρωπαϊκής επιβατηγού ναυτιλίας.



Ενώνει Πάτρα - Ανκόνα σε 9 ώρες

Στο χρόνο-ρεκόρ των 9 ωρών (η διαδρομή σήμερα καλύπτεται σε 14 ώρες) θα εκτελεί από τον προσεχή Απρίλιο το δρομολόγιο Πάτρα - Πρίντεζι Ιταλίας το νέο υπερταχύ πλοίο της Strintzis Lines.

Αυτή την περίοδο, στα ολλανδικά ναυπηγεία Van der Giessen de Noord ναυπηγούνται δύο πλοία για λογαριασμό της εταιρείας, τα οποία αναμένεται να ενταχθούν στο στόλο της Strintzis τον Απρίλιο και τον Ιούνιο του 2000. Στις γραμμές της Αδριατικής, τη νέα χρονιά θα είναι δρομολογημένα επτά πλοία της εταιρείας.

Το πρώτο, η ονομασία του οποίου δεν έχει γνωστοποιηθεί ακόμη (υπήρχε η σκέψη να ονομαστεί «Europe 1»), θα είναι μήκους 172,7 μ., πλάτους 25,7 μ. και θα αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 28 κόμβων. Θα έχει μεταφορική δυνατότητα 1.600 επιβατών και 850 αυτοκινήτων Ι.Χ.

Η διαδρομή Πάτρα - Πρίντεζι καλύπτεται, σήμερα, σε 14 ώρες, ενώ με το νέο υπερσύγχρονο σκάφος το δρομολόγιο θα εκτελείται πιο γρήγορα κατά περίπου πέντε ώρες. Από τον Απρίλιο, τα δρομολόγια θα εκτελούνται καθημερινά από Πάτρα στις 13.00. Στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα θα εκτελούνται επίσης καθημερινά δρομολόγια σε 21 ώρες μέσω Πρίντεζι.

Καθημερινά δρομολόγια, σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας, θα εκτελούνται και στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμένιτσα - Κέρκυρα - Βενετία και Ηγουμένιτσα - Κέρκυρα - Πρίντεζι.

Μέτρα προστασίας του επενδυτικού κοινού, ταυτόχρονα με τον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας, σε περιπτώσεις αιτήσεων και χορήγησης αδειών σκοπιμότητας θα προωθήσει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Προβληματισμός υπήρξε στα ηγετικά κλιμάκια του ΥΕΝ, τον περασμένο μήνα, μετά τις... κατά συρροήν αιτήσεις από τις Μινωικές, τις Επιχειρήσεις Αττικής και τη Strintzis Lines για χορήγηση αδειών σκοπιμότητας στις γραμμές της Δωδεκανήσου, των Χανίων και των Κυκλάδων. Βέβαια, είχαν προηγηθεί δεκάδες αιτήσεις για χορηγήσεις αδειών και άλλων ακτοπλοϊκών εταιρειών, είτε των λεγόμενων μικρών είτε των μεγάλων.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκης, στην καθιερωμένη εβδομαδιαία συνάντησή του με τους συντάκτες, είχε αναφέρει στα μέσα Οκτωβρίου πως «το ΥΕΝ δεν θα εμπλακεί σε χρηματιστηριακά παιχνίδια», ενώ ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ Αθ. Τσουροπήλης έχει κατ' επανάληψιν υποστηρίξει σε συνεδριάσεις της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών ότι οι αιτήσεις εγκρίνονται με βάση το δημόσιο συμφέρον και ο ίδιος δεν ασχολείται με το χρηματιστήριο.

Υπηρεσιακοί παράγοντες του υπουργείου θα επεξεργαστούν μέτρα προστασίας των επενδυτών με αφορμή τις εξαγγελίες των ακτοπλοϊκών εταιρειών για νέες παραγγελίες πλοίων, που βέβαια τις περισσότερες φορές συνοδεύονται με τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας. Να σημειωθεί ότι στις 12 Οκτωβρίου ο υπουργός Ναυτιλίας προχώρησε σε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για χορήγηση αδειών σκοπιμότητας δρομολόγησης πλοίων στη γραμμή Πειραιά ή Λαύριο - δυτικές Κυκλάδες, επειδή το Μάρτιο είχε χορηγηθεί άδεια στην κοινοπραξία των κυρίων Γ. Βεντούρη και Σταθάκη και επτά μήνες αργότερα ουδεμία πρόοδος υλοποίησης της άδειας είχε σημειωθεί, σύμφωνα με τα λεγόμενα του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το ΥΕΝ πρόκειται να προωθήσει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα μέτρα:

1. Με την έγκριση της αίτησης, κάθε ακτοπλοϊκή εταιρεία καταβάλλει σήμερα παρόβολο 20 εκατ. δραχμών. Το ποσόν αυτό θα κυμαίνεται πλέον από 300 έως 500 εκατ. δραχ. Θα ζητηθεί από το Νομικό Συμβούλιο του κράτους να γνωματεύσει επί της πρότασης γι' αυτή τη σημαντική αύξηση.

2. Θα γίνουν αυστηροί οι όροι υλοποίησης της άδειας σκοπιμότητας. Όταν χορηγείται μία άδεια, στη συνέχεια θα πρέπει εντός τριμήνου ή τετραμήνου να υποβληθούν στο ΥΕΝ παραστατικά από ναυπηγεία για την παραγγελία του σκάφους.

3. Οι εταιρείες θα δεσμεύονται ότι εντός τακτού χρονικού διαστήματος μετά την παραγγελία θα δρομολογούν το πλοίο με βάση την άδεια που έλαβαν. Αν φανούν ασυνεπείς, οι εταιρείες δεν θα δύνανται να συμμετέχουν για κάποιο διάστημα (6 μήνες ή 1 χρόνος) σε προσκλήσεις ενδιαφέροντος.

Το **ΥΕΝ** προβληματίζεται



Κοινό μέλλον **G.A. Ferries και ΝΕΛ**

με ποσοστό 54% εισέρχεται στη νεοσύστατη εταιρεία του ομίλου Αγούδημου «G.A. Ferries holding». Κυρίαρχοι στόχοι αυτής της συνεργασίας είναι η από κοινού χάραξη αναπτυξιακής πολιτικής, η άντληση κεφαλαίων από το ΧΑΑ για ανανέωση του στόλου, η καλύτερη εκμετάλλευση των γραμμών που διαθέτουν και η επέκτασή τους στις αγορές της Αδριατικής και της Μεσογείου.

Για την εξαγορά του 54% των μετοχών θα καταβληθούν συνολικά 8 δισ. δραχμές: τα 2,5 δισ. σε μετρητά και τα υπόλοιπα σε μετοχές που θα αντιστοιχούν περίπου στο 10% του μετοχικού κεφαλαίου της ΝΕΛ. Στο νέο 7μελές διο-

κητικό συμβούλιο της «G.A. Ferries» τη θέση του προέδρου κατέχει ο Γερ. Αγούδημος.

Ο κ. Αγούδημος τόνισε ότι εντός των προσεχών 6 εβδομάδων θα προχωρήσει στην αγορά ταχύπλοου ηλικίας έως τριών χρόνων, που θα δρομολογηθεί στις Κυκλάδες (η άδεια σκοπιμότητας έχει χορηγηθεί), ενώ σύντομα θα παραγγελθεί σε ναυπηγείο του εξωτερικού πλοίο το οποίο θα παραδοθεί το 2001. Η εταιρεία σύντομα θα υποβάλει φάκελο για την εισαγωγή της στο ΧΑΑ.

Από πλευράς της ΝΕΛ, ο κ. Αντωνίου υποστήριξε πως θα υπάρξει αναδιάρθρωση των δρομολογίων και πολύ σύντομα θα υπάρξουν εξελίξεις και με τη γραμμή της Αδριατικής.

Όπως ανακοινώθηκε, για το '99 προβλέπεται ότι οι πωλήσεις της «G.A. Ferries» θα κυμανθούν στα περσινά επίπεδα (10 δισ. δραχ), ενώ τα κέρδη θα φτάσουν τα 2,1 δισ. δραχμές.





**INDEPENDENT SHIP MANAGEMENT
WITH A PERSONAL TOUCH**

Quality Ship Management

SAFETY
MANAGEMENT
SYSTEM
CERTIFIED
BY



- TECHNICAL MANAGEMENT
- COMMERCIAL MANAGEMENT
- FINANCIAL MANAGEMENT
- SHIP INVESTMENT
- CONSULTANCY

MARE MARITIME COMPANY S.A.

75 POSIDONOS AVENUE

ALIMOS

ATHENS 174 55

GREECE

TEL: +30 (0)1 98 52 900

FAX: +30 (0)1 98 52 777

TLX: 214271 MARE GR

CONTACT: GEORGE PANAYOTOPOULOS

GLOBAL MARITIME SERVICES LTD.

3 BERKELEY SQUARE

LONDON W1X 5HG

ENGLAND

TEL: +44 (0)171 491 1040

FAX: +44 (0)171 491 1060

TLX: 8813231 GLOMAR G

CONTACT: CHRISTOS PAPALEXIS



Η πρόοδος είναι συνεχής



«Ήδη έχουν εκπληρωθεί τα τέσσερα από τα πέντε κριτήρια ένταξης της χώρας μας στην ΟΝΕ ενώ αυτό που εκλείπει, το κριτήριο του πληθωρισμού, θα επιτευχθεί μέχρι τέλος του έτους.

Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγουν και οι εκτιμήσεις διεθνών οργανισμών», υποστηρίζει η υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας.

Όσο για τον οικονομικό άξονα που επιχειρεί να αποτελέσει η Ελλάδα στα Βαλκάνια, η κ. Ζήση υποστηρίζει

ότι 3.500 επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων είναι, ήδη, παρούσες στις γείτονες χώρες ενώ το συνολικό ποσόν που έχει επενδυθεί ανέρχεται στα 300 εκατ. δολάρια.

Η υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας μιλά αποκλειστικά στα «Ναυτικά Χρονικά»

Πόσο έτοιμη θα είναι η Ελλάδα από πλευράς οικονομικών μεγεθών έτσι ώστε να γίνει αποδεκτή η αίτησή της για ένταξη στην ΟΝΕ, μετά μάλιστα τις εύλογες ανησυχίες που είχε εκφράσει και ο ίδιος ο πρωθυπουργός για τις απαιτήσεις των διαφόρων υπουργείων;

Τα τέσσερα τελευταία χρόνια, η ελληνική οικονομία έχει επιδείξει αξιοσημείωτη και συνεχή πρόοδο. Η πρόοδος αυτή αντανακλάται πάνω από όλα στο γεγονός ότι:

- Τα δημόσια ελλείμματα (1ο κριτήριο) ως ποσοστό του ΑΕΠ έχουν μειωθεί κατά τη διάρκεια των τεσσάρων τελευταίων χρόνων περισσότερο από 10 εκατοστιαίες μονάδες.
- Το δημόσιο χρέος (2ο κριτήριο) βρίσκεται σε συνεχή καθοδική πορεία.
- Ο πληθωρισμός (3ο κριτήριο) έχει σημειώσει δραστη μείωση περίπου 10 εκατοστιαίων μονά-

δων.

- Τα επιτόκια (4ο κριτήριο), ακολουθώντας την πορεία του πληθωρισμού και του δημόσιου χρέους, μειώνονται συνεχώς και

- η δραχμή έχει ενταχθεί στο Μηχανισμό Συναλλακτικών Ισοτιμιών (5ο κριτήριο).

Δηλαδή, έχουν ήδη εκπληρωθεί τέσσερα από τα πέντε κριτήρια ένταξης στην ΟΝΕ, ενώ το κριτήριο του πληθωρισμού, το οποίο είναι το μόνο που δεν έχει ακόμη εκπληρωθεί, θα έχει επιτευχθεί μέχρι το τέλος του έτους.

Συνεπώς, η εισδοχή της χώρας μας στην ΟΝΕ θα πραγματοποιηθεί. Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγουν και οι εκτιμήσεις διεθνών οργανισμών, του ΟΟΣΑ, της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και του ΔΝΤ, οι οποίοι αναγνωρίζουν την πρόοδο και τη σταθερότητα την οποία επιδεικνύει η ελληνική οικονομία. Η μεγάλη εισροή

κεφαλαίων που κατευθύνεται σε τίτλους του ελληνικού Δημοσίου και η συνακόλουθη πτώση των επιτοκίων δείχνουν ότι οι διεθνείς αγορές προεξοφλούν την ένταξη στο ευρώ.

Η εξέλιξη των μακροοικονομικών μεγεθών μέχρι το τέλος του έτους προβλέπεται ευοίωνη.

- Ο ρυθμός ανάπτυξης (αύξηση του ΑΕΠ 3,2%) θα είναι από τους υψηλότερους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

- Η επενδυτική δραστηριότητα θα συνεχίσει να επιταχύνεται (9%) ενισχυμένη και από την εισροή των κοινοτικών πόρων.

- Η εκτέλεση του προϋπολογισμού θα οδηγήσει σε περαιτέρω βελτίωση των δημοσιονομικών μεγεθών (έλλειμμα γενικής κυβέρνησης 1,9% του ΑΕΠ και χρέος 104,9% του ΑΕΠ).

- Ο κύριος στόχος της νομισματικής πολιτικής, που είναι η σταθερότητα των τιμών και η εκπλή-

ρωση του αντίστοιχου κριτηρίου (2%), θα επιτευχθεί παρά τις αντιστάσεις που προκαλεί η ανατίμηση του πετρελίου στις διεθνείς αγορές.

- Αναμένεται περαιτέρω μείωση των επιτοκίων λόγω της επιβράδυνσης του πληθωρισμού, της βελτίωσης των δημοσιονομικών μεγεθών και της μείωσης του ασφαλιστικού κινδύνου που περιέχεται στα επιτόκια.

- Η συναλλαγματική ισοτιμία θα παραμείνει σταθερή.

Τα τελευταία χρόνια, το εξαγωγικό εμπόριο συνοδικώς δείχνει ότι υπολείπεται σε ρυθμούς ανάπτυξης. Πού οφείλεται αυτό και ποιες προοπτικές υπάρχουν από την πλευρά των ελληνικών επιχειρήσεων. Επίσης είναι γνωστόν ότι η Ελλάδα επεδίωκε να αποτελέσει οικονομικό άξονα στα Βαλκάνια. Ποιες κινήσεις έχουν αποφασιστεί προς την κατεύθυνση αυτή ή ποιες κινήσεις ήδη γίνονται;

Με την ανάληψη των καθηκόντων μου ως υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας έχω επιφορτιστεί με την αρμοδιότητα της άσκησης της εξωτερικής οικονομικής πολιτικής της χώρας και προίσταμαι των υπηρεσιών της Γενικής Γραμματείας Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων.

Στη σφαίρα ευθύνης μου περιλαμβάνονται η άσκηση της προεδρίας στις Μεικτές Διυπουργικές Επιτροπές με τρίτες χώρες όπως επίσης η χάραξη πολιτικής στον τομέα του εξωτερικού μας εμπορίου καθώς και η εφαρμογή αυτής.

Τέλος, εποπτεύω τη λειτουργία του Ελληνικού Οργανισμού Εξωτερικού Εμπορίου, της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης Α.Ε., του Οργανισμού Ασφάλισης Εξαγωγικών Πιστώσεων, της HELEXPO Α.Ε. και των Γραφείων Οικονομικών και Εμπορικών Συμβούλων των πρεσβειών μας στο εξωτερικό.

Επιτρέψτε μου να δώσω μια εικόνα της προσπάθειάς μας και του αποτελέσματος της πολιτικής μας.

Σε ό,τι αφορά το εξωτερικό εμπόριο, από τα συνοδικά προσωρινά στοιχεία που έχουμε, επί του παρόντος, στη διάθεσή μας για το 1998, οι εξαγωγές και οι εισαγωγές ακολουθήσαν την τάση των τελευταίων ετών.

Οι ελληνικές εξαγωγές για το έτος 1998 ανέρχονται σε 3.164,2 δισ. δρχ. και παρουσιάζουν αύξηση κατά 4,4% σε σχέση με το 1997, οπότε είχαν αυξηθεί κατά 6,7% σε σχέση με το 1996. Οι εισαγωγές μας ανήλθαν σε 7.385 δισ. δρχ., παρουσιάζοντας αύξηση 13,1% έναντι του 1997.

Από έρευνα που έγινε πρόσφατα στο ΥΠΕΘΟ φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του ελλείμματος (70% περίπου) στο ισοζύγιο, την τελευταία δεκαετία, δημιουργείται από τις εμπορικές μας συναλλαγές με τις χώρες της Ε.Ε. Η εκτροπή των εξαγωγών που παρατηρήθηκε από τις αρχές της δεκαετίας προς τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τα Βαλκάνια φαίνεται να έχει παγιωθεί. Ειδικότερα σε αυτές τις ομάδες χωρών η εικόνα του εμπορικού ισοζυγίου είναι πολύ ενθαρρυντική.

Η τάση που έχει διαμορφωθεί στις εμπορικές συναλλαγές με τις χώρες ΚΑΕ αν συνεχισθεί, θα

μετατρέψει το ισοζύγιο σε πλεονασματικό για τη χώρα μας, μέσα στην επόμενη τριετία. Όσο για τα Βαλκάνια, είναι ήδη γνωστό ότι αποτελούν την «ευχάριστη» πλευρά του ελληνικού εξωτερικού εμπορίου μετά το 1992.

Όπως προκύπτει από τη μελέτη των στατιστικών στοιχείων του εμπορικού ισοζυγίου με τις βαλκανικές χώρες, οι συνοδικές ελληνικές εξαγωγές αυξήθηκαν μεταξύ 1992 και 1997 κατά 3,4 φορές, ενώ οι εισαγωγές κατά 2,7 φορές. Ως αποτέλεσμα δημιουργήθηκε πλεόνασμα για τη χώρα μας ύψους 556 εκατ. δολ. ΗΠΑ το 1997, έναντι μόλις 80,4 το 1992.

Σήμερα 3.500 επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων είναι παρούσες στα Βαλκάνια. Οι επενδύσεις επεκτείνονται τόσο στο εμπόριο όσο και στην παραγωγή, ενώ το συνοδικό ποσό του κεφαλαίου που έχει επενδυθεί ανέρχεται στα 300 εκατ. δολ.

Τρεις είναι οι τομείς της ελληνικής οικονομίας που είναι οι πιο δραστήριοι και ανταγωνιστικοί στα Βαλκάνια. Οι βιομηχανίες ειδών διατροφής και οι κλωστοϋφαντουργικές, οι κατασκευαστικές επιχειρήσεις και οι επιχειρήσεις του τριτογενούς τομέα και ειδικότερα οι τράπεζες.

Οι ελληνικές επιχειρήσεις αξιοποιούν τα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτουν στη γνώση των συνθηκών της αγοράς και αποτελούν περιζήτητους εταίρους για ισχυρές τοπικές επιχειρήσεις αλλιά και για μεγάλους πολυεθνικούς ομίλους.

Αυτή η έντονη ελληνική οικονομική παρουσία βασίζεται και βοηθείται από μια ολόκληρη πολιτική που εφαρμόζει η κυβέρνηση και ονομάζεται «Οικονομική Βαλκανική Πολιτική». Για την εφαρμογή αυτής χρησιμοποιούμε εθνικά και διεθνή μέσα και αποβλέπουμε στη δημιουργία ενός σταθερού θεσμικού πλαισίου που να διευκολύνει και να προστατεύει τις εμπορικές ανταλλαγές και τις επενδύσεις.

Οι εξαγωγές δεν αποτελούν αυτόνομο και ανεξάρτητο μέγεθος στη συνοδική οικονομία μιας χώρας. Επηρεάζονται και επηρεάζονται από τα υπόλοιπα βασικά οικονομικά μεγέθη, το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον. Τα τελευταία χρόνια έχει πραγματοποιηθεί ένα μεγάλο βήμα προσαρμογής της χώρας μας στις συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας. Η Ελλάδα έχει τεθεί σε σταθερή πορεία σύγκλισης με τις άλλες ανεπτυγμένες οικονομίες της Ευρώπης, η πορεία ένταξης στην ΟΝΕ ολοκληρώνεται, ο πληθωρισμός πέφτει σε πρωτόγνωρα επίπεδα, η σταθεροποίηση της οικονομίας συνοδεύεται από υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης του ΑΕΠ.

Το ευνοϊκό αυτό εσωτερικό περιβάλλον δημιουργεί τις υγιείς και στέρεες βάσεις για την περαιτέρω ενίσχυση της εξαγωγικής δραστηριότητας της χώρας, η οποία τα τελευταία χρόνια σημειώνει σημαντικές επιδόσεις. Η εικόνα της χώρας αλληλάγει με γοργούς ρυθμούς και οι εξαγωγές αποκτούν τη θέση που τους αξίζει, αντανακλώντας το επίπεδο της παραγωγικής και ανταγωνιστικής βάσης της ελληνικής οικονομίας. Υπάρχει, όμως, πολλός δρόμος που πρέπει

ακόμη να διανύσουμε ώστε να αντιμετωπίσουμε αποτελεσματικά τα προβλήματα που σχετίζονται με το πεδίο του διεθνούς εμπορίου και των εξαγωγών, ιδιαίτερα εκείνα που σχετίζονται με τη σύνθεση των εξαγωγών ελληνικών προϊόντων.

Η πολιτική της κυβέρνησης στον τομέα των διεθνών οικονομικών σχέσεων επιδιώκει να διευρύνει προς κάθε κατεύθυνση τους ορίζοντες των ελληνικών επιχειρήσεων, να δώσει νέα ώθηση στις εξαγωγές, να ενισχύσει ακόμη περισσότερο την εικόνα της Ελλάδας, ως χώρας σημαντικής εξαγωγικής δραστηριότητας.

Το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας έχει σχεδιάσει ένα συγκεκριμένο και συνεκτικό πρόγραμμα ενίσχυσης του εξωτερικού εμπορίου με την ανάπτυξη των υποδομών στήριξης και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων.

Οι εξαγωγές δεν αποτελούν αυτόνομο και ανεξάρτητο μέγεθος στη συνοδική οικονομία μιας χώρας. Επηρεάζονται και επηρεάζονται από τα υπόλοιπα βασικά οικονομικά μεγέθη

Τελευταία βλέπουμε να διαμορφώνεται ένα άλλο κλίμα στις ελληνοτουρκικές σχέσεις. Πιστεύετε ότι το κλίμα αυτό θα ευνοήσει την περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, η οποία κάποια στιγμή είχε ατονήσει με πρωτοβουλία των Τούρκων μεγαλοεπιχειρηματιών.

Είναι γνωστό ότι η Ελλάδα δίνει ιδιαίτερη σημασία στην κοινωνική και οικονομική ανασυγκρότηση των Βαλκανίων, στο στόχο της πολιτικής σταθερότητας, της ασφάλειας και της ειρήνης στην περιοχή.

Γι' αυτόν το σκοπό, έχει συγκροτηθεί το Εθνικό Σχέδιο Ανασυγκρότησης για την περίοδο 2000-2004, ύστερα από την επεξεργασία όλων των στοιχείων, που πρόσφατα ολοκλήρωσαν οι αντίστοιχες επιτροπές του ΥΠΕΘΟ. Πρόκειται για ειδικό μέτρο και ρυθμίσεις, που αξιοποιούν κυρίως τομείς που η χώρα μας διαθέτει ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα και αφορούν στις επενδύσεις, στις υποδομές, στο εξωτερικό εμπόριο, στις μεταφορές και στις υποδομές του ΔΙΠΕΚ, καταδεικνύοντας το ιδιαίτερο ενδιαφέρον μας για την ανάπτυξη της περιοχής.

Ενσωματώνεται, δε, το κριτήριο της εκτίμησης των αναγκών που προκύπτουν στις άμεσες πληγείσες περιοχές, αλλιά και η ανάγκη ένταξης

της περιοχής της ΝΑ Ευρώπης στις ευρωπαϊκές δομές.

Οι ενέργειες και οι δράσεις που θα υλοποιηθούν για κάθε τομέα και για κάθε χώρα θα είναι μέσα στο πλαίσιο του Διεθνούς Σχεδίου, θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες και στις επιδιώξεις των χωρών αυτών με στόχο την ανάπτυξή τους, σύμφωνα με τις προτεραιότητες της εθνικής μας στρατηγικής.

Επίσης, μην ξεχνάτε ότι ο επιφορτισμένος από την Ε.Ε. για την Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων, κ. Χόμπαχ, όταν πρόσφατα επισκέφθηκε την Ελλάδα και του γνωστοποιήθηκε το ελληνικό σχέδιο για την ανασυγκρότηση των Βαλκανίων, εξέφρασε το θαυμασμό του λέγοντας ότι ως Ευρωπαίοι έχουμε να διδαχθούμε πολλά από τους Έλληνες γι' αυτό το θέμα, πέραν τούτου, όμως, η Ελλάδα προσδιορίζεται όχι μόνο από χώρες της Ε.Ε. αλλά και από χώρες των Βαλκανίων σαν ο δίαυλος απ' όπου θα περάσει η ανασυγκρότηση. Γι' αυτό, άλλωστε, δημιουργήθηκε και στη Θεσσαλονίκη η έδρα του Οργανισμού Ανασυγκρότησης.

Υπάρχει δυνατότητα ελληνoturκικής επιχειρηματικής συνεργασίας στα Βαλκάνια;

Οι σχέσεις Ελλάδας - Τουρκίας δεν είναι δυνατόν να εντάσσονται στη λογική του «άσπρο-μαύρο». Συνεχώς αναπροσαρμόζονται και ακολουθούν τα πραγματικά δεδομένα, έτσι όπως αυτά διαμορφώνονται μέσα από τη διεθνή πολιτική σκηνή αλλά και από την εξέλιξη στις σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών.

Η Ελλάδα απέδειξε έμπρακτα, με αφορμή τον καταστροφικό σεισμό στην Τουρκία, την ευαισθησία της και την προτεραιότητα που δίνει η χώρα μας στα ανθρωπιστικά ιδεώδη. Την ίδια βέβαια ευαισθησία έδειξε και η Τουρκία στο σεισμό της Αθήνας.

Επιθυμούμε τη χρηματοδότηση της Τουρκίας μέσα από συγκεκριμένα προγράμματα και όχι με ρευστές επιταγές.

Η άραη ή όχι του ελληνικού βέτο για το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο είναι βέβαιον ότι θα



Είναι γνωστό ότι η Ελλάδα δίνει ιδιαίτερη σημασία στην κοινωνική και οικονομική ανασυγκρότηση των Βαλκανίων, στο στόχο της πολιτικής σταθερότητας, της ασφάλειας και της ειρήνης στην περιοχή

εξετασθεί από τους υπεύθυνους και αρμόδιους φορείς της κυβέρνησης, οι οποίοι και θα λάβουν την απόφαση που δεδομένο είναι πως δεν θα γίνει τα συμφέροντα της χώρας μας και τα διαπραγματευτικά της στού.

Από την άλλη πλευρά, η Τουρκία πρέπει να ξεπεράσει μια σειρά προβλημάτων, όπως σεβασμός ανθρωπίνων δικαιωμάτων, τήρηση διεθνών κανόνων και συμφωνιών, σεβασμός διεθνούς δικαίου, τα οποία και αποτελούν σοβαρά σημεία αντιπαράθεσης στις σχέσεις της Τουρκίας με την Ε.Ε.

Ανεξάρτητα όμως απ' όλη αυτά, ο Ελληνoturκικός Επιχειρηματικός Σύνδεσμος ξεκίνησε κάποια δραστηριότητα, καταγράφοντας τη μελλοντική του πορεία και μέσα από την εμπει-

ρία του παρελθόντος αλλά και με βάση τα πραγματικά δεδομένα όπως αυτά διαμορφώνονται πλέον στις σχέσεις των δύο χωρών.

Πώς αποδέχονται οι βοϊπές βαλκανικές χώρες την ελληνική επιχειρηματική διείσδυση σε αυτές;

Ο σημαντικός ρόλος που έχει κληθεί να παίξει η Ελλάδα στην Ε.Ε. αλλά και στην περιοχή, ιδιαίτερα μετά τον πόλεμο στη Γιουγκοσλαβία, είναι πιστεύω - αναμφισβήτητος.

Οι ιδιαίτερα καλές σχέσεις που διατηρεί η Ελλάδα με τις χώρες της Βαλκανικής της επιτρέπουν, αφενός να είναι το κομβικό σημείο μέσω του οποίου οι χώρες αυτές προσε-

ταιρίζονται την Ε.Ε. ενώ, αφετέρου, καλείται ουκ ολίγες φορές να παίξει το ρόλο του διαμεσολαβητή μεταξύ Ε.Ε. και Τρίτων χωρών.

Η Ελλάδα με την πιο εύρωστη οικονομία στην περιοχή, αλλά και με την ολόένα αυξανόμενη δραστηριότητα του επιχειρηματικού της κόσμου είναι σε θέση να βοηθήσει αποτελεσματικά τις χώρες αυτές.

Επιπλέον, οι αγορές των χωρών της Βαλκανικής, και όχι μόνον, οι οποίες βγήκαν λαβωμένες από ένα οικονομικό μοντέλο που εφαρμόζαν επί δεκαετίες, επιδιώκουν να πλησιάσουν και να προσεγγίσουν μέσω μεταρρυθμίσεων που εφαρμόζουν τους επιχειρηματίες της Δύσης προσφέροντας ευκαιρίες για επενδύσεις, καταργώντας, σε πολλές περιπτώσεις, τη διπλή φορολογία και δημιουργώντας πιο εύκολες προϋποθέσεις στις αγορές τους.

Ο Έλληνας, από τη φύση του ανήσυχος, αλλά πολύ περισσότερο σήμερα σωστά οργανωμένος, όπως απαιτεί το διεθνές management, είναι σε θέση να επεκτείνει την επιχειρηματική δραστηριότητα στο χώρο των Βαλκανίων, κάτι που ήδη κάνει με ιδιαίτερη επιτυχία.

Επί πλέον, το θετικό κλίμα που έχει δημιουργηθεί στις βαλκανικές χώρες υπέρ της Ελλάδας, οι παραδοσιακοί δεσμοί που διατηρεί η χώρα μας με τα Βαλκάνια, αλλά και ο δρόμος προς την Ε.Ε., που περνάει μέσα από την Ελλάδα, καθιστούν τις βαλκανικές αγορές ιδιαίτερα φιλικές προς τους Έλληνες επιχειρηματίες. ➡

Γεννήθηκε και μεγάλωσε στον Βόλο. Αποφοίτησε ως αριστούχος από το Ενιαίο Γυμνάσιο Θηλέων Βόλου.

Σπούδασε Τοπογράφος Μηχανικός στο Πολυτεχνείο Θεσσαλονίκης.

Εργάστηκε ως μηχανικός στον ιδιωτικό και στο δημόσιο τομέα. Από τα πρώτα φοιτητικά της χρόνια συμμετείχε ενεργά σε συνδικαλιστικές, επαγγελματικές και πολιτικές οργανώσεις:

* Ιδρυτικό μέλος του Συλλόγου Μαγνητών Φοιτητών.

* Ιδρυτικό μέλος της ΠΑΣΠ και της Νεολαίας ΠΑΣΟΚ στη Θεσσαλονίκη.

* Μέλος της UNESCO, της Ένωσης Γυναικών Ελλάδος και της Ένωσης

Ελληνίδων Μηχανικών.

* Μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου Τοπογράφων Μηχανικών και της Δ.Ε. του ΤΕΕ Μαγνησίας.

* Μέλος της Κ.Ε. του ΠΑΣΟΚ από το 1994. Από τη θέση αυτή έχει εργασθεί ως μέλος της γραμματείας του Τομέα Γυναικών, μετά δε το 4ο Συνέδριο (1999), εξελέγη γραμματέας του Τομέα Ποιότητας Ζωής και Περιβάλλοντος.

* Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ σε επιτροπές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Σοσιαλιστικού Κόμματος. Το 1990 και το 1994 εξελέγη δημοτική σύμβουλος Βόλου. Από το 1993 εκλέγεται βουλευτής Μαγνησίας.

Ως μέλος του Κοινοβουλίου, έχει εκλεγεί γραμματέας και κοσμήτορας του προεδρείου, γραμματέας της Διαρκούς Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Δημόσιας Τάξης, Δημόσιας Διοίκησης και Δικαιοσύνης, μέλος της διαρκούς κοινοβουλευτικής Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, είναι δε μέλος της Κοινοβουλευτικής Συνέλευσης του Συμβουλίου της Ευρώπης και της Δυτικοευρωπαϊκής Ένωσης. Από τον Ιούνιο 1999 αναλαμβάνει υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας, αρμόδια για θέματα Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων και Εξωτερικού Εμπορίου.

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



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

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

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

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

NEW Global News Summary.

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

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

NEW Coverage of Freight and Logistics.

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

Plus...LLOYD'S LIST 7 DAYS.

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

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

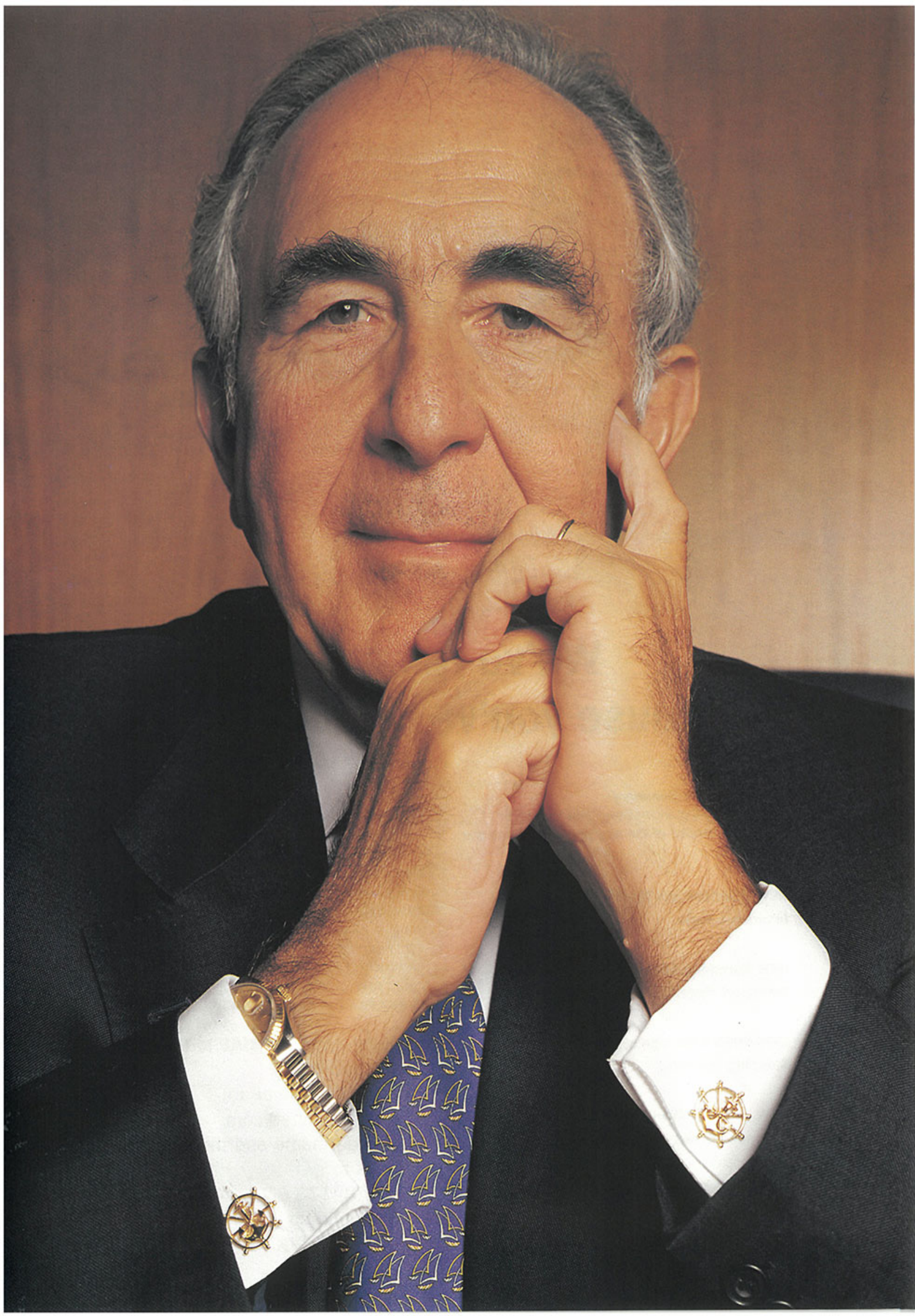
Just send an e-mail to:

sjones@lplimited.com

Or fax your name and the delivery address to:

++44 (0) 171 553 1105.

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



Σπύρος Αδ. Πολέμης
Δεν είμαστε
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ

Με κατηγορηματικό τρόπο, ο γνωστός εφοπλιστής κ. Σπ. Πολέμης επισημαίνει ότι η ελληνική σημαία δεν είναι πλέον ανταγωνιστική. Εμμέσως πλην σαφώς, υποστηρίζει ότι η ναυτιλία πρέπει να είναι ελεύθερη από παρεμβατισμούς.

εν πιστεύει ότι έχει σταματήσει η σύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία, αλλήλ υπογραμμίζει την αυτονομία σημασία της επαναφοράς των εκπατρισθέντων πλοίων και πάλι στο ελληνικό νηολόγιο. Η ενδιαφέρουσα συνέντευξη του έμπειρου εφοπλιστή έχει ως εξής:

Σε ένα πρόσφατο ναυτιλιακό συνέδριο, όπου ήσαν ομιλητής, αναφερθήκατε ιδιαιτέρως στα θέματα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Αντιθέτως, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ο επικεφαλής υπουργός τονίζουν, με κάθε ευκαιρία, ότι η ελληνική σημαία είναι ανταγωνιστική και ότι δεν χρειάζονται άλλα μέτρα. Πώς σχολιάζετε την αντίθεση αυτή και πού τελικώς μπορεί να καταλήξει;

Πιστεύω πως όλοι σχεδόν έχουν πεισθεί, έχουν αναγνωρίσει ότι η ελληνική σημαία δεν είναι ανταγωνιστική, ούτε ακόμη και αν συγκριθεί με όλη τις ευρωπαϊκές σημαίες. Τα αίτια είναι γνωστά, τα γνωρίζει και η κυβέρνηση και είναι νομίζω θέμα χρόνου για να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα.

Οι ευρωπαϊκές ναυτιλίες, άλλότες πανάκριβες, έχουν ακολουθήσει για λόγους ανταγωνιστικότητας ελληνικά πρότυπα που ίσχυαν παλαιότερα και τα οποία, προφανώς, ο διοικητικός φορέας της ναυτιλίας τα έχει εγκαταλείψει. Σας δίνετε η εντύπωση ότι το κράτος δεν έχει πλέον ανάγκη την εθνική ναυτιλία;

Είναι ευρέως γνωστό ότι πολλήδες ευρωπαϊκές χώρες έχουν αθηάξει πολλοίτη έναντι της ναυτιλίας, αναγνωρίζοντας τη σπουδαιότητα αυτής της βιομηχανίας και για τη χώρα τους αθηά, βεβαίως, και για την Ευρώπη.

Έχουν παραδехθεί ότι η ναυτιλία έχει απολύτως διεθνή χαρακτήρα και ως εκ τούτου έχει μιαν ιδιομορφία, η οποία απαιτεί διαφορετική μεταχείριση και ιδιαίτερο σκεπτικό και αντιμετώπιση.

Γι' αυτούς τους λόγους αποφάσισαν ότι η ναυτιλία τους πρέπει να είναι ελεύθερη από παρεμβατισμούς, για να μπορέσει να είναι ανταγωνιστική διεθνώς, και έλαβαν τα απαραίτητα μέτρα.

Δεν πιστεύω καθόλου ότι το κράτος δεν έχει ανάγκη την εθνική ναυτιλία. Νομίζω ότι το κράτος θέλει ελληνική ναυτιλία, αναγνωρίζει την προσφορά της και πιστεύει στη δύναμή που έχει μια μεγάλη ελληνική ναυτιλία στους κόλπους της πατρίδος μας να

στηρίζει εθνικά συμφέροντα σε όλη τον κόσμο και ιδιαίτερα εντός της Ευρώπης.

Τι συγκεκριμένο θα είχατε να προτείνετε;

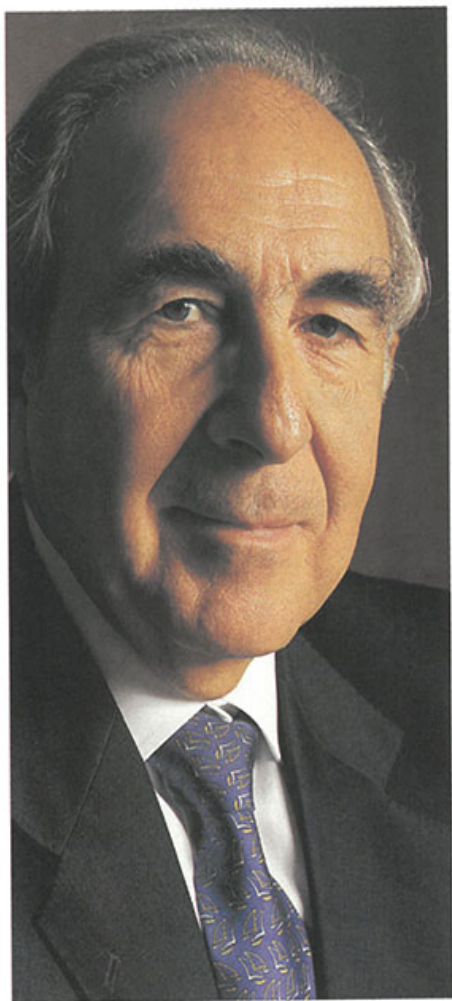
Δεν νομίζω ότι χρειάζεται πιο λεπτομερής εξήγηση ούτε χρειάζεται κανείς να συζητήσει εδώ τα επιμέρους θέματα για να εννοήσει αυτή την πραγματικότητα. Είναι γνωστά και συγκεκριμένα τα μέτρα τα οποία χρειάζονται. Επομένως, δεν πιστεύω πως υπάρχει κάποια σύγχυση όσον αφορά το τι πρέπει να γίνει από ελληνικής πλευράς, απλώς πρέπει να μεθοδευτεί.

Το πρόβλημα των πληρωμάτων και της έλλειψής τους είναι οξύ, όχι μόνο στην ελληνική ναυτιλία. Δεδομένου ότι η ανάπτυξη της ναυτιλίας μας έχει βασισθεί στον Έλληνα ναυτικό, τι θα μπορούσε να γίνει ώστε: α) Το πρόβλημα αυτό να αντιμετωπισθεί και β) να υπάρχει ισορροπία μεταξύ της χρησιμοποίησης Ελλήνων και ξένων ναυτικών;

Το πρόβλημα των πληρωμάτων είναι όντως οξύ και πολυπληθές. Χωρίς Έλληνες ναυτικούς η ελληνική ναυτιλία υπό οιαδήποτε σημαία σιγά-σιγά θα σβήσει. Από την άλλη πλευρά, το βιοτικό επίπεδο των Ελλήνων έχει ανέβει και επομένως πολύ λιγότεροι νέοι πάνε στη θάλασσα. Οι Έλληνες ναυτικοί είναι καλύτεροι από τους ξένους, αλλά όλο και λιγοστεύουν. Επίσης οι διεθνείς κανονισμοί ασφαλείας έχουν αλλάξει και επιβάλλεται πλέον να υπάρχει ενιαίο πλήρωμα σε μια ειδικότητα, για να αποφευχθούν λάθη και ιδίως ατυχήματα. Είναι επομένως, επαναλαμβανόμενο, πολύπλοκο θέμα και δεν υπάρχει εύκολη λύση. Χρειάζεται σύνθεση και συζήτηση των προβλημάτων.

Προσφάτως, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αποφάσισε να προχωρήσει στην ίδρυση ιδιωτικής Σχολής Ναυτικής Εκπαίδευσης, βασισμένης στα αγγλικά πρότυπα. Έχουν διατυπωθεί και ορισμένες αντιρρήσεις, κυρίως σε ό,τι αφορά το κόστος της λειτουργίας της και την επιβάρυνση των σπουδαστών. Πιστεύετε ότι μια τέτοια σχολή θα είχε αξιόλογη «παραγωγή» και θα μπορούσε να λύσει το πρόβλημα που εμφανίζεται σήμερα στη ναυτική εκπαίδευση, υπό την έννοια ότι θα ήταν δυνατόν να παρασύρει και τις Δημόσιες Σχολές σε έναν εκσυγχρονισμό τους;

Λογικό είναι να υπάρχουν μία ή περισσότερες ιδιωτικές σχολές, διότι είναι πλέον αποδεδειγμένο διεθνώς ότι τα ιδιωτικά ιδρύματα εργάζονται υπό διαφορετικές συνθήκες και η απόδοσή τους έχει πιο ικανοποιητικό αποτέλεσμα. Τα κρατικά ιδρύματα, με όση καλή θέληση και αν υπάρχει, είναι αναγκασμένα να λειτουργούν υπό διαφορετικές συνθήκες και οι πόροι τους να διέπονται από άλλους κανόνες δημοσίας διαχείρισης και διοικήσεως. Επίσης, λογικό είναι να υπάρχει εκλογική και συναγωνισμός έτσι ώστε οι σχολές να βελτιούνται, να εκσυγχρονίζονται και να βγάζουν τους πλέον σωστά εκπαιδευμένους ναυτικούς. Άλλωστε, τι ενδιαφέρει και το κράτος και τους



Δεν πιστεύω καθόλου ότι το κράτος δεν έχει ανάγκη την εθνική ναυτιλία. Νομίζω ότι το κράτος θέλει ελληνική ναυτιλία, αναγνωρίζει την προσφορά της και πιστεύει στη δύναμή της

επιχειρηματίες και ασφαλώς τους ίδιους τους ναυτικούς. Το αποτέλεσμα, δηλαδή σωστά καταρτισμένοι ναυτικοί.

Κάποτε υπήρχε μεγαλύτερη σύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία. Η απόσταση που δημιουργήθηκε είναι θέμα μόνο υποδομής ή χρειάζονται επίσης άλλη υποδομή και κίνητρα για την «επανασυγκρότηση» των σχέσεων αυτών;

Δεν πιστεύω ότι έχει αλλάξει ιδιαίτερα η σύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία ούτε ότι δημιουργήθηκαν κάποια απόστασεις.

Βεβαίως, η μείωση των Ελλήνων ναυτικών έχει αρνητική επίδραση στην εισροή συναθλήματος, αλλά η ναυτιλία στο σύνολό της, είτε υπό ελληνική σημαία είτε όχι, συνεχίζει

να προσφέρει πάρα πολλή. Είναι απολύτως ευνόητον όταν σκεφθεί κανείς τις επενδύσεις σε βιομηχανίες της ξηράς στην ακτοπλοία, σε μουσεία και άλλες πολιτιστικές προσφορές, νοσοκομεία, στο ελληνικό χρηματιστήριο, στο ελληνικό εμπόριο, στις οικοδομικές επιχειρήσεις, στο χρήμα που ξοδεύεται εντός της Ελλάδας, στις αγορές αγαθών και γενικά σε όλη την ευρύτερη οικονομία της Ελλάδας. Αναλογιζόμενοι λοιπόν αυτό, μπορεί κανείς να εκτιμήσει το μέγεθος και το βάθος της συνδέσεως της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία.

Εντούτοις όμως, η επαναφορά μεγάλου αριθμού πλοίων υπό την ελληνική σημαία θα έχει ακόμη μεγαλύτερη επίδραση και στην εισροή συναθλήματος αλλά και στη διεύρυνση και αύξηση της προσφοράς της ναυτιλίας εν γένει προς τη χώρα μας λόγω της στενότερης συνδέσεώς της με την πατρίδα μας.

Όσο περνούν τα χρόνια οι εμφανιζόμενοι, περιοδικώς, κύκλοι ύφεσης στη ναυτιλία έχουν όλο και μεγαλύτερη διάρκεια. Πού οφείλεται αυτό και αν πιστεύετε ότι θα συνεχισθεί και άλλο η παρούσα κρίση.

Εδώ και πολλούς μήνες πριν πείσεται ότι η κρίση δεν θα κρατούσε πολύ για τους εξής λόγους:

- Οι οικονομίες όλων των χωρών είναι τόσο συνδεδεμένες μεταξύ των που δεν μπορεί η Ευρώπη, φερ' ειπείν, και η Αμερική να αγνοήσουν την κρίση στην Άπω Ανατολή.

- Οι αγορές είναι αλληλένδετες σε παγκόσμια κλίμακα, έτσι ώστε μία κρίση σε ένα σημείο του κόσμου να επηρεάζει τις χώρες σε άλλο σημείο της υφής.

- Οι επικοινωνίες επίσης είναι πλέον τόσο δεδωμένες, έτσι ώστε όλες οι χώρες να γνωρίζουν το βιοτικό επίπεδο των άλλων, ιδίως των προηγμένων χωρών, και είναι ανθρώπινο να επιθυμούν να έχουν τα ίδια.

- Τέλος, οι κάτοικοι των χωρών της Άπω Ανατολής, οι οποίοι είχαν ήδη αρχίσει να γεύονται τα αγαθά και είχαν κάποια σχετική ευημερία, θα είχαν νόμιζε την απαίτηση από τις κυβερνήσεις των να λάβουν μέτρα και μάλιστα γρήγορα, ώστε να βγει η χώρα τους από την κρίση.

Γι' αυτούς τους λόγους, λοιπόν, πείσεται ότι γρήγορα θα δημιουργούντο πιέσεις για την ανάσχεση της κρίσεως και νομίζω ότι αυτό ακριβώς βλέπουμε σήμερα. Βεβαίως, μία οικονομία δεν αλλάζει από τη μία ημέρα στην άλλη, εντούτοις οι ενδείξεις είναι ότι η αλλαγή έχει αρχίσει πολύ πιο γρήγορα από ό,τι πολλός κόσμος ενόμιζε. Όσο για τη ναυτιλία και αυτή θα ακολουθηθεί με τη σειρά της.

Οι χώρες, καθώς βγαίνουν από την κρίση, θα αρχίσουν τις αγορές των πρώτων υλών και κατόπιν την εξαγωγή των βιομηχανοποιημένων αγαθών. Η ανάγκη, εν συνεχεία, μεταφοράς και των μεν και των δε θα δημιουργήσει μεγαλύτερη ζήτηση πλοίων και επομένως καλύτερη των ναυτιλίων. ♦



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650



**Κωνσταντίνος
Αγγελόπουλος**

«Η ναυτιλία νοσεί αλλά ποτέ δεν πεθαίνει»

Με την εύστοχη φράση
«νοσεί η ναυτιλία, αλλά ποτέ δεν
πεθαίνει», ο γνωστός
επιχειρηματίας

κ. Κ. Αγγελόπουλος προσδιορίζει
τη σημερινή κατάσταση στον
κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

Ο κ. Αγγελόπουλος, συνεχίζοντας
την οικογενειακή παράδοση,
επανέρχεται δριμύτερος στη
ναυτιλιακή βιομηχανία, με
νεότευκτα σκάφη.

**Τι είναι αυτό που σας έκανε να στραφείτε
και πάλι προς τη ναυτιλία, σε μια περίοδο
μάλιστα που οι συνθήκες δεν
είναι και οι ιδανικότερες για
τις θαλάσσιες μεταφορές;**

Συνεχίζω την παράδοση της
οικογενείας μου, η οποία εδώ
και δεκαετίες έχει ενεργό παρου-
σία στις θαλάσσιες μεταφορές.
Η Arcadia Shipmanagement Co.
Ltd είναι η εταιρεία που ιδρύ-
θηκε για την εκπλήρωση του εν
λόγω έργου. Η εν λόγω εταιρεία
ανέλαβε αρχικά τη διαχείριση των δεξαμε-

νοηφίων «Alphatank» 111.742 DWT, «Betatank»
111.809 DWT και των φορτηγών ηφίοων «Akrop»

63.408 DWT, «Konstantinos A»
71.550 DWT και «Alfios» 63.408
DWT. Στη συνέχεια, τον Αύγουστο
του 1999, ανέλαβε τη διαχείρι-
ση του νεοαγορασθέντος Δ/Ξ
«Aegean Glory» 45.691 DWT, ενώ
το Σεπτέμβριο του 1999 παρέλαβε
στη διαχείρισή της το νεόκτιστο
ηφίο «Aegean Pride» 105.000
DWT. Τον Απρίλιο του 2000 θα

παραλάβει το αδεηφό νεόκτιστο «Aegean
Legend», ενώ το 2001 τέσσερα νεότευκτα





bulk carriers 75.000 DWT έκαστο.

Πότε προβλέπετε να αποκατασταθεί και πάλι η κατάσταση ευφορίας στη διεθνή ναυτιλία και ποιοι λόγοι είναι που θα συμβάλουν σ' αυτό;

Η ναυτιλία, όπως γνωρίζετε, «νοσεί αλλήλ ποτέ δεν πεθαίνει». Πιστεύω ότι οδεύουμε σε ανάκαμψη. Οι λόγοι που θα συμβάλουν στην ανάκαμψη πιστεύω ότι είναι η αύξηση ζήτησης αγαθών στην παγκόσμια αγορά, η πτώση των τιμών του πετρελαίου και η διάλυση του παλαιού tonnage.

Η στροφή σας προς τη ναυτιλία σημαίνει ότι στρέψατε και προς το εθνικό νοηλόγιο; Το θεωρείτε σήμερα ανταγωνιστικό;

Ανέκαθεν η ελληνική σημαία κυμάτιζε σε μονάδες του στόλου μας. Ήδη σήμερα έχω δύο πλοία με ελληνική σημαία, το «Konstantinos



Από αριστερά οι κ. Γ. Αγγελόπουλος και Β. Γιαρίμουστας μαζί με μέλη της ομάδας τεχνικών συμβούλων της εταιρείας Arcadia

Α» και το «Ακρόρ». Επιθυμία μου είναι να υψώσω την ελληνική σημαία σε όλα τα πλοία της εταιρείας μου. Είναι γεγονός ότι το εθνικό νοηλόγιο δεν είναι ανταγωνιστικό.

Προβλέπετε αναθέρμανση του διεθνούς εμπορίου και σε ποια κυρίως προϊόντα;

Πολλά ισχυρά έθνη μάχονται για το ελεύθερο εμπόριο. Όλα τα προϊόντα που αφορούν την ενέργεια και τη διατροφή έχουν σημαντική προτεραιότητα στις μεταφορές. Κινούμεθα ήδη και ευρισκόμεθα εις το τέλος των μελετών μας για επενδύσεις σε κατασκευές, πληροφορική και μεταφορές.

Η είσοδος της χώρας στην ΟΝΕ ποιες προοπτικές ανοίγει για την ελληνική βιομηχανία;

Ουδμία αμφιβολία είναι δυνατή να υπάρξει ότι τα τελευταία χρόνια έχουμε αισθητή βελτίωση του γενι-

κότερου οικονομικού κλίματος στη χώρα και η είσοδος στην ΟΝΕ θεωρώ βέβαια ότι ανοίγει τεράστιες προοπτικές, επιβάλλει, όμως, ανάλογη οργάνωση προς αντιμετώπιση εντόνων συναγωνισμών. ➡



Το ΧΑΑ δύσκολο λιμάνι για τις εταιρείες ποντοπόρων πλοίων

Όροι και προϋποθέσεις για την εισαγωγή τους

του Νάσου Πουθακίδα

Μέχρι τέλους του έτους θα έχουν διαμορφωθεί από την αρμόδια επιτροπή του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, σύμφωνα με τις ενδείξεις, οι προϋποθέσεις για την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών των ναυτιλιακών εταιρειών που διαχειρίζονται ποντοπόρα. Με την ολοκλήρωση του έργου της επιτροπής, και ενώ θα έχουν βρεθεί όλες οι ασφαλιστικές δικλίδες, θα έχουν τεθεί οι βασικές αρχές για την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο αυτής της κατηγορίας εταιρειών, που θα είναι:

1. Δημιουργία εταιρειών holding. Επειδή οι

περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν πολύ μικρό αριθμό πλοίων -συντά μόλις ένα- το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας προτείνει τη δημιουργία εταιρειών holding, των οποίων οι θυγατρικές θα διαθέτουν αθροιστικά τουλάχιστον τέσσερα σκάφη.

2. Για την έγκριση εισαγωγής στο ΧΑΑ θα λαμβάνεται υπόψη και η αξία των πλοίων, η οποία θα εκτιμάται από νηογνώμονες σε συνεργασία με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

3. Οι εταιρείες θα πρέπει να διαχειρίζονται πλοία που φέρουν ελληνική ή κοινοτική σημαία.

4. Τα πλοία που θα έχει στη διαχείρισή της η

εταιρεία, θα πρέπει να πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις- ασφαλιστήρια, πιστοποιητικά αξιοπλοΐας κ.ά.

5. Σε περίπτωση που τα πλοία τα οποία έχει η προς εισαγωγή στο Χρηματιστήριο εταιρεία βρίσκονται υπό τη διαχείριση άλλης επιχείρησης, θα πρέπει η εταιρεία διαχείρισης να ελέγχεται μετοχικά από την εταιρεία που θα εισαχθεί στο ΧΑΑ.

6. Η υποθήκευση πλοίου θα πρέπει να ανακοινώνεται αμέσως στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς. Το μέτρο αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία, επειδή οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι «υψηλού κινδύνου». ➡

Νόμοι και κανόνες

Η ποντοπόρος ναυτιλία κινείται με τους δικούς της νόμους και κανόνες. Είναι ιδιαίτερα δυναμικός κλάδος και κατά παράδοση χαρακτηρίζεται, σε παγκόσμιο επίπεδο, από έντονη ελληνική παρουσία.

Οι Έλληνες εφοπλιστές, που αποτελούν μία από τις πρώτες δυνάμεις στον κόσμο, αναμένουν μήνες τώρα τους όρους και τις προϋποθέσεις εισαγωγής εταιρειών που διαχειρίζονται ποντοπόρα στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Επιτροπή του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, στην οποία μετείχαν και εκπρόσωποι της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, επεξεργάζεται από πέρσι αυτούς τους όρους, χωρίς να έχει ακόμη καταλήξει σε οριστικές θέσεις.

Βέβαια, οι όποιες θέσεις και προϋποθέσεις δεν είναι σίγουρο ότι θα ανοίξουν την «πύλη» του ΧΑΑ για να πλεύσουν προς τη Σοφοκλέους ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται ποντοπόρα. Κι αυτό γιατί η ποντοπόρος «πλέει» με δικούς της κανόνες...

Η κυβέρνηση επιθυμεί να βρει φόρμουλα για την εισαγωγή εταιρειών που διαχειρίζονται ποντοπόρα, χωρίς βέβαια, μέσω ΧΑΑ, να ασκηθεί ναυτιλιακή πολιτική (σύνθεση πηρωμάτων πλοίων, ανταγωνιστικότητα κ.ά.). Τα προβλήματα είναι μεγάλα -λόγω του υψηλού κινδύνου των ναυτιλιακών εταιρειών-, οι πλοιοκτήτες κρατούν επιφυλακτική στάση και είναι άγνωστο αυτή την ώρα ποιοι εφοπλιστικοί οίκοι επιθυμούν, πράγματι, την εισαγωγή τους στο ΧΑΑ.

Μέχρι τον Δεκέμβριο πιστεύεται ότι η Επιτροπή θα έχει ολοκληρώσει το έργο της για τους όρους εισαγωγής εταιρειών ποντοπόρων πλοίων στο Χρηματιστήριο

Οι εφοπλιστές σφυρίζουν αδιάφορα;

Θα περάσει το κατώφλι της Σοφοκλέους η ποντοπόρος ναυτιλία ή τελικά θα το σκεφθεί καλύτερα και θα συνεχίσει να πλέει «σφυρίζοντας αδιάφορα»; Εδώ και μήνες συζητείται το θέμα στη δημοσιότητα και οι απόψεις των ενδιαφερομένων ποτέ δεν εκφράζονται δημοσίως. Από την πλέον επιεική άποψη, «μα είναι δυνατόν να μιλάμε σοβαρά για χρηματιστήριο;» έως την πλέον αρνητική, «γιατί δεν ρίχνετε μια ματιά στις τιμές των μετοχών όσων τόλμησαν σε ξένα χρηματιστήρια;», το σίριαλ καλά κρατεί.

Από την πρώτη στιγμή -εδώ και μερικούς μήνες- τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν επισημάνει τον προβληματισμό που είχε ενσκήψει στη ναυτιλιακή κοινότητα και είχαν καταγράψει λεπτομερώς τις δυσκολίες του εγχειρήματος. Σε αρκετά τεύχη, τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν δημοσιεύσει πληροφορίες προερχόμενες από το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας σχετικές με τις διατάξεις και τις βασικές αρχές για την εισαγωγή των επιχειρήσεων της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Λίγο έως πολύ, οι βασικές αρχές που θα λάβουν την τελική τους μορφή το αργότερο έως τις αρχές του καινούργιου χρόνου έχουν διαμορφωθεί. Μια πρώτη ανάγνωση οδηγεί σ' ένα πρώτο συμπέρασμα: Το ΧΑΑ ασκεί ναυτιλιακή πολιτική ή επιχειρεί, κατά μίαν άληθνη εκδοχή, να χαράξει το πλαίσιο άσκησής της.

«Η ναυτιλία είναι σαν τον υδράργυρο», μου είχε πει κάποτε ο Γεώργιος Μαύρος και στην περίπτωση του ΧΑΑ ανταποκρίνεται σε σημαντικό βαθμό. Οι νόμοι και οι κανόνες της ποντοπόρου ναυτιλίας υπερβαίνουν διατάξεις και βασικές αρχές επιτροπών που αγνοούν τις ιδιομορφίες και τους κινδύνους που διατρέχουν οι εφοπλιστικές εταιρείες. Ενδεικτικό της δυστοκίας που παρουσιάζεται είναι και το γεγονός, ότι οι εκπρόσωποι της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών που μετείχαν στην επιτροπή του ΥΠΕΘΟ δεν συμφωνούσαν σε κύρια ζητήματα, με αποτέλεσμα ύστερα από περίπου 12 μήνες η Επιτροπή να μην έχει καταλήξει σε οριστικές θέσεις. Σε κάθε περίπτωση όλοι οι εμπλεκόμενοι έχουν αντιληφθεί ότι οι εφοπλιστές είναι επιφυλακτικοί, ενώ στην Ακτή Μισούλη ήδη κυκλοφορούν και τα πρώτα ανέκδοτα μετά εκείνη την πτώση που σημειώ-



θηκε στο Δείκτη τον προηγούμενο μήνα. Τη στάση των εφοπλιστών κάποιοι από το οικονομικό επιτελείο της κυβέρνησης την ερμηνεύουν «ως άρνηση εκσυγχρονισμού», ενώ κύκλοι του ΥΕΝ κάνουν λόγο για πιέσεις. Ποιες πιέσεις; «Την ικανοποίηση χρόνιων αιτημάτων όπως, για παράδειγμα, τη σύνθεση των πληρωμάτων».

Επικρατούν όμως και πιο «σκληρές» απόψεις, όπως αυτή σύμφωνα με την οποία «η πολιτική της κυβέρνησης για τη ναυτιλία δεν πρόκειται να αλλιάξει προκειμένου να εισαχθούν στο ΧΑΑ τα ποντοπόρα πλοία».

Θα μπορούσε κανείς να ρωτήσει αυτούς τους «κύκλους» ποιος πιέζει ποιους και για ποιο λόγο; Ασφαώς θα μπορούσε να υπάρξει απάντηση, εφόσον τα συναρμόδια υπουργεία απαντούσαν στο ποιοι λόγοι (εθνικοί μήπως;) υπογορεύουν τη στρατηγική για την εισαγωγή των ποντοπόρων στο ΧΑΑ. Τι θα γινόταν όραγε αν η ποντοπόρος ναυτιλία αντιμετώπιζε την πτώση κατά 1.200 μονάδες του Δείκτη. Μήπως ο επενδυτής θα μάθαινε το όνομα του πλοιοκτήτη όπως συμβαίνει με όλες τις εισηγμένες; Είναι όμως και κάτι άλλο. Γιατί, αλήθεια, μια μεγάλη εφοπλιστική εταιρεία να δοκιμάσει την... τύχη της στο ΧΑΑ. Μήπως, γιατί το προηγούμενο εφοπλιστικών εταιρειών στα Χρηματιστήρια του εξωτερικού ήταν επιτυχές; Δυστυχώς, η πορεία ναυτιλιακών εταιρειών δεν ήταν η αναμενόμενη ώστε να καθιστά την ιδέα ελκυστική.

Θεμιτό, βεβαίως, το σκεπτικό της κυβέρνησης αλλά και η επιθυμία της να βρει τρόπους για να εισαχθούν τα ποντοπόρα στο ΧΑΑ. Μόνο που και οι άμεσα ενδιαφερόμενοι και αυτοί, τέλος πάντων, που έχουν τον τελευταίο λόγο σ' αυτή την ιστορία έχουν επιφυλάξεις καθ' όλα θεμιτές και δικαιολογημένες. Εκτός κι αν οι βασικές διατάξεις, που θα ανακοινωθούν στο τέλος ή στις αρχές του νέου χρόνου, θα εφαρμοσθούν για διακοσμητικούς λόγους αφού καμία εταιρεία δεν θα... αγκυροβολήσει στη Σοφοκλήους.

Τη στάση των εφοπλιστών, κάποιοι από το οικονομικό επιτελείο της κυβέρνησης την ερμηνεύουν «ως άρνηση εκσυγχρονισμού»

Πάντως, η τελική μορφή των όρων και των προϋποθέσεων θα κινηθεί μεταξύ έξι βασικών κατευθύνσεων οι οποίες, όπως είχαμε αναφέρει και σε προηγούμενο τεύχος, είναι:

1. Η δημιουργία εταιρειών holding. Επειδή οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν πολύ μικρό αριθμό πλοίων -συνήθως μόλις ένα-, το ΥΠΕΘΟ προτείνει τη δημιουργία εταιρειών holding των οποίων οι θυγατρικές θα διαθέτουν αθροιστικά τουλάχιστον τέσσερα σκάφη.

2. Για την έγκριση εισαγωγής στο ΧΑΑ θα λαμβάνεται υπ' όψιν και η αξία των πλοίων, η οποία θα εκτιμάται από νηογνώμονες σε συνεργασία με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ειδικός.

3. Οι εταιρείες θα πρέπει να διαχειρίζονται πλοία που έχουν ελληνική ή κοινοτική σημαία.

4. Τα πλοία που θα έχει στη διαχείρισή της η εταιρεία θα πρέπει να πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις με ασφαλιστήρια, πιστοποιητικά αξιοηθούς κ.ά.

5. Σε περίπτωση που τα πλοία, τα οποία έχει η προς εισαγωγή εταιρεία, βρίσκονται υπό τη διαχείριση άλλης επιχείρησης, θα πρέπει η εταιρεία διαχείρισης να ελέγχεται μετοχικά από την εταιρεία που θα εισαχθεί στο ΧΑΑ.

6. Η υποθήκευση πλοίου θα πρέπει να ανα-

κοινώνεται αμέσως στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς. Το μέτρο αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία, επειδή οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι «υψηλού κινδύνου».

Κλείνοντας, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι το κλίμα που επικρατεί στην Ακτή Μιαούλη δεν είναι ιδιαίτερα ευνοϊκό. Παρ' όσα αυτά στην Καραγιώργη Σερβίας εκτιμούν ότι το τελικό σχέδιο θα ικανοποιήσει όλες τις πλευρές και τονίζουν ότι: «Οι εφοπλιστές θα συμφωνήσουν με τις ασφαλιστικές δικλίδες». Θα ήγάμε «μακάρι», αν κάποιος μας εξηνούσε ποιο θα ήταν το όφελος για τη ναυτιλία (υπό τις παρούσες συνθήκες και με τους συγκεκριμένους όρους) εκτός από το εμφανές όφελος της πολιτείας. ♦



Ξεπερνούν τις 6.000 οι άνεργοι ναυτικοί!

Η ανεργία και το συνταξιοδοτικό είναι τα τεράστια προβλήματα που απασχολούν σήμερα το ναυτεργατικό κόσμο. Ο χειμώνας θα είναι ιδιαίτερα σκληρός για τους Έλληνες ναυτικούς, ιδιαίτερα για όσους ναυτολογούνται σε κρουαζιερόπλοια και ακτοπλοϊκά.

«Κυρίαρχο πρόβλημα αυτή τη στιγμή είναι η ανεργία.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θα πρέπει να δείξει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για να μη συρρικνωθεί ακόμη περισσότερο το επάγγελμά μας» δηλώνει στα «Ναυτικά Χρονικά» ο γραμματέας της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ), Γιάννης Χαλάς.

Με βάση στοιχεία του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, τέλη Σεπτεμβρίου οι άνεργοι ναυτικοί ανέρχονταν σε 2.300. Ποια είναι η θέση του γραμματέα της ΠΝΟ για το συγκεκριμένο αριθμό ανέργων;

«Αυτός ο αριθμός δεν είναι ο πραγματικός των ανέργων. Στο ΓΕΝΕ και στις κατά τόπους λιμενικές αρχές προσέρχονται λίγοι ναυτικοί για να εγγραφούν στους καταλόγους. Για μένα, οι άνεργοι ναυτικοί φθάνουν και ξεπερνούν τις 6.000.

Οι περισσότεροι δεν εγγράφονται στους καταλόγους, επειδή το όλο σύστημα δεν είναι και το πλέον αξιόπιστο».

Ο κ. Χαλάς εκφράζει φόβους ότι το χειμώνα η ανεργία θα αυξηθεί, και το αιτιολογεί: «Η χρονιά για την ελληνική κρουαζιέρα πήγε πολύ άσχημα. Με το "δέσιμο" και ακτοπλοϊκών, το ναυτικό επάγγελμα θα περάσει δύσκολες στιγμές».

Για την πρόταση της ΠΝΟ περί πρόσληψης ανέργων ναυτικών ως φυλάκων σε παροπλισμένα στον κόλπο της Εθελουσίας πλοία, ο γραμματέας της Ομοσπονδίας τονίζει: «Η πολιτεία πρέπει να προχωρήσει σε μέτρα κοινωνικής προστασίας, ικανά να ανακουφίσουν τους δοκιμαζόμενους ναυτεργάτες. Στην Εθελούσια υπάρχουν 127 παροπλισμένα και μόνο στα 83 απασχολούνται φύλακες. Θα έπρεπε και στα υπόλοιπα να προσληφθούν άνεργοι ναυτικοί. Είναι και αυτή μία λύση απορρόφησης ανέργων».

Μετά το σεισμό της 7ης Σεπτεμβρίου, ο κ. Χαλάς υπέβαλε στο ΥΕΝ τις ακόλουθες προτάσεις για ενίσχυση συναδέλφων του: 1. Έκτακτη οικονομική ενίσχυση όλων των

ανέργων, που στην πλειονότητά τους ζουν και δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο χώρο του Πειραιά.

2. Παροχή ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης χωρίς τις περιοριστικές προϋποθέσεις της νομοθεσίας.

Για το «καυτό» πρόβλημα των συντάξεων, ο κ. Χαλάς λέει:

«Οι συντάξεις των δικαιούχων του ΝΑΤ είναι μικρές. Καμία σύνταξη δεν είναι πάνω από το 58% της συλλογικής σύμβασης των ενεργείων ναυτικών. Η συνεισφορά μας είναι μεγάλη, όμως, το Ταμείο δίνει ελάχιστα. Υπάρχουν πλοίαρχοι που καταβάλλουν συνολικά επί 12 μήνες εισφορά

άνω των 5 εκατ. δραχμών και στο τέλος εισπράττουν ψίχουλα».

Παράπονα ο κ. Χαλάς εκφράζει και για τον Οίκο Ναύτου, τονίζοντας:

«Η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη που παρέχεται είναι υποβαθμισμένη. Έχουν βέβαια γίνει από τον κ. Σουμάκη αρκετές παρεμβάσεις, κατά την άποψή μου όμως δεν έχουν ακόμη το επιθυμητό αποτέλεσμα».

Για την Εστία Ναυτικών και τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν με τις ζημιές από τον πρόσφατο καταστροφικό σεισμό, ο γραμματέας της ΠΝΟ υποστηρίζει: «Το πρόβλημα είναι σοβαρό και το υπουργείο πρέπει να βοηθήσει τάχιστα. Η Εστία είναι Οργανισμός αυτοσυντηρούμενος, τα έσοδά της όμως έχουν μειωθεί σημαντικά. Μηνιαίως, για κάθε ναυτικό καταβάλλεται 0,53% του μισθού του (0,35% ο ναυτικός και 0,18% η εταιρεία), αλλά με τη μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού τα χρήματα αυτά δεν αρκούν για να ανταποκριθεί η Εστία στις υποχρεώσεις της». ♦



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Το περιοδικό **Ναυτικά Χρονικά** σας προσκαλεί
να επισκεφθείτε το περίπτερό του στο

Lobby 1

στην έκθεση **MONEY SHOW** η οποία
θα πραγματοποιηθεί, στις 13 -14 Νοεμβρίου,
στο ξενοδοχείο Intercontinental
με την υποστήριξη των εταιρειών

ERICSSON, PANAFON, ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΖΩΗΣ

MONEY SHOW '99



Αγοραστική έξαρση των Ελλήνων εφοπλιστών

της Overseas
Agency Ltd

Στο προηγούμενο πρώτο, μετά το καλοκαίρι, τεύχος του περιοδικού, είχαμε αναφερθεί στο γεγονός ότι η δραστηριότητα στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένου tonnage είχε παραμείνει σε υψηλά επίπεδα και κατά τη διάρκεια της κατ' εξοχήν περιόδου των διακοπών του Αυγούστου.

Ως εκ τούτου, είχε καταστεί εμφανές ότι θα διανύσαμε ένα επίσης ζεστό φθινόπωρο, πράγμα το οποίο και επαληθεύεται. Η γενική εικόνα παρέμεινε αμετάβλητη ως προς τις παραμέτρους που δημιουργήθηκαν στην αγορά κατά τους τελευταίους μήνες, δηλαδή:

• Αγοραστές στη συντριπτική πλειονότητά τους Έλληνες, με τις λίγες εξαιρέσεις να έχουν ουσιαστική σημασία μόνο ως προς την επαλήθευση του κανόνα.

• Προτίμηση στα handymax και panamax bulkcarriers ηλικίας από 3 έως 15 ετών.

• Ενδιαφέρον, μικρότερο βέβαια, και για τα καλίων ναυπηγικών προδιαγραφών παλαιότερα bulkcarriers.

• Πολύ μικρή δραστηριότητα στον τομέα των tankers.

• Η ίδια, σε γενικές γραμμές, κατάσταση στις διαλύσεις.

Περισσότερο αναλυτικά, στον τομέα των πλοίων ξηρού φορτίου διάφοροι παράγοντες, όπως η βελτίωση των δεικτών της ναυλαγοράς τους, η διαφαινόμενη ανοδική τάση των τιμών των newbuildings και η ενδυνάμωση του ιαπωνικού γιεν έναντι του αμερικανικού δολαρίου, αφ' ενός, αύξησαν την εκ μέρους των αγοραστών ζήτηση, αφ' ετέρου, μείωσαν την εκ μέρους των πωλητών προσφορά, με φυσικό επακόλουθο την περαιτέρω αύξηση των τιμών. Είναι σημαντικό το γεγονός ότι τη στιγμή που συντάσσονται αυτές οι γραμμές, είναι ελάχιστα τα αξιόλογα handymax και panamax bulkcarriers που προσφέρονται προς πώληση, και αξίζει μνείας το ότι μερικά από τα προσφερόμενα μπορούν να πωληθούν μόνον εφόσον η πώληση

συνοδευθεί από κάποια χρονοναύλωση που είχε διακανονισθεί πριν από κάποιο χρονικό διάστημα σε χαμηλά επίπεδα και ασύμφορα, σε σύγκριση με τις σημερινές δυνατότητες ναύλωσης.

Στον τομέα των tankers, η υπερβολική άνοδος της τιμής του αργού πετρελαίου σε επίπεδα άνω των 20 δολαρίων το βαρέλι ήταν οπωσδήποτε ανασταλτικός παράγοντας στις μεταφορές, πράγμα το οποίο επέδρασε δυσμενώς και είχε ως αποτέλεσμα τη διατήρηση της αδράνειας των τελευταίων μηνών στις αγοραπωλησίες.

Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων, είχαμε και πάλι πωλήσεις που μπορούν να χαρακτηρισθούν highlight levels, όμως η πτώση της τιμής πώλησης του παλαιότερου στις τοπικές χαλυβουργίες της Ινδίας δημιουργεί πρόβλημα στους τελικούς διαλυτές, που δεν μπορούν να καταβάλουν στους αρχικούς αγοραστές-εμπόρους τιμές ανάλογες της αγοράς των πλοίων. Αυτό, σε συνδυασμό με την αποχή των τελωνειακών από την εργασία τους επί μεγάλο χρονικό διάστημα, είχε αποτέλεσμα τη συγκέντρωση στις ράδες της Ινδίας αρκετών πλοίων. Σίγουρα οι τιμές θα είχαν πιεσθεί αρκετά προς τα κάτω, αν το Πακιστάν και το Μπανγκλαντές δεν αύξησαν τις αγορές τους λόγω του φόβου μείωσης της προσφοράς πλοίων.

Ενδεικτικά αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, και οι ακόλουθες πωλήσεις από τα μέσα Σεπτεμβρίου έως και τη 15η Οκτωβρίου 1999:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

1) Το Capesize «RELiance OCEAN», 194.400 DWT ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 8.000.000, σε αγοραστές συμφερόντων «Elka Shipping».

2) Το Panamax «IRRAWADDY», 70.653 DWT ναυπηγήσεως 1986 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 9.600.000, σε μη γνωσθέντες αγοραστές ελληνικών συμφερόντων.

3) Το «EASTERN NOVA», 70.108 DWT ναυπηγή-

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 1 ΧΡΟΝΟ - ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1998

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
TAMARITA	45.400	1995	JAPAN	15.000.000	GREEKS
WESTERN TRADE	65.557	1981	JAPAN	5.100.000	CHINESE
MARINA STAR	68.591	1995	JAPAN	16.400.000	GREEKS
KOSTRENA	69.436	1989	JAPAN	10.750.000	GREEKS
ANASAI	73.000	1996	KOREA	17.250.000	GERMANS
YAMAHIME MARU	139.821	1985	JAPAN	12.000.000	GREEKS

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SANKO HERON	61.540	1982	JAPAN	11.200.000	GREEKS
SANKO ETERNAL	93.900	1991	SPAIN	21.000.000	GREEKS
BOURGOGNE	296.200	1996	JAPAN	70.000.000	GERMANS

3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ANGELIC GRACE	BULKER	61.000	1971	JAPAN	116/LDT	INDIANS
AMBER	BULKER	76.000	1976	U.K.	113/LDT	INDIANS
AMBER DEVI	TWEEN	21.000	1977	JAPAN	105/LDT	CHINESE
FELLOWSHIP	TANKER	264.108	1974	JAPAN	113.5/LDT	CHINESE
BERGE LORD	TANKER	284.502	1973	JAPAN	119.5/LDT	BANGLADESHIS



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 10 ΧΡΟΝΙΑ - ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1989

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
CYNTHIA NO.8	23.791	1982	JAPAN	10.000.000	N.Y. BASED
TOKIO COMMANDER	23.523	1985	JAPAN	14.750.000	JAPANESE
NIKOS KAVADIAS	33.311	1972	JAPAN	5.800.000	GREEKS
ENTERPRISE	37.696	1985	JAPAN	18.000.000	SOUTH AMERICAN
SANKO CORAL	39.345	1984	JAPAN	18.000.000	UNDISCLOSED
BALTIC SEA	54.609	1974	POLAND	8.700.000	BULK TRANSPORT SERVICES
PACIFIC BRILLIANCE	64.169	1981	JAPAN	18.500.000	DUTCH
LOUISIANA RAINBOW	70.280	1986	JAPAN	23.500.000	PAPADAKIS
BELCARGO	110.444	1975	SWEDEN	17.000.000	NORWEGIANS
EL DELANTERO	131.260	1974	JAPAN	15.000.000	UNDISCLOSED

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
PETROBULK RAINDER	29.900	1987	JAPAN	23.000.000	NORWEGIANS
GARDEN STATE	47.889	1974	ITALY	11.000.000	ITALIANS
CORAL SEA	87.176	1980	JAPAN	23.000.000	SWEDISH
JAHRE PRINCESS	89.427	1987	JAPAN	33.000.000	NORWEGIANS
ALANDIA WARRIOR	132.201	1975	BILBAO	16.500.000	US BASED
FORTUNA	155.506	1976	SWEDEN	20.700.000	FINNISH
ASIAN ENERGY	231.490	1975	JAPAN	23.500.000	NORWEGIANS
KOREA SUN	266.949	1975	JAPAN	30.000.000	NORWEGIANS

3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
PRESIDENTE WENCESLAU	TANKER	50.696	1959	147/LDT	ASIS RIO, BRAZIL

σεως 1996 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 18.700.000 περίπου, σε αγοραστές συμφερόντων «Golden Union».

4) Το «GRAN TRADER», 70.100 DWT ναυπηγήσεως 1994 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 16.400.000 σε αγοραστές συμφερόντων «Faros Maritime».

5) Τα «LAUTAN STAR» και «AEGEAN STAR», 69.600 DWT ναυπηγήσεως 1993 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 15.300.000 το καθένα στην «Ilva» της Ιταλίας και το «STELLAR VENUS», 69.600 DWT ναυπηγήσεως 1986 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 9.100.000, σε αγοραστές συμφερόντων «Byzantine Maritime».

6) Το Handy «WESTERN RAMS», 45.575 DWT ναυπηγήσεως 1983 στην Ιαπωνία με γερανούς 6x25 τόνων, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 7.300.000, σε αγοραστές συμφερόντων πιθανόν «Dalnave».

7) Τα «CORAL HALLO» και «FLAXEN HALLO», 45.320 DWT ναυπηγήσεως 1995 και 1997 στην Ιαπωνία, με γερανούς 4x30 τόνων, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 34.000.000 συνολικά για τα δύο πλοία σε αγοραστές συμφερόντων «Gleamray».

8) Το «GLENITA», 43.381 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία με γερανούς 4x25 τόνων αντί δοθαρίων ΗΠΑ 8.300.000 σε Έλληνες αγοραστές, τα μικρότερα «HAIGHT», 27.000 DWT ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία, με γερανούς 5x15 τόνων, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 1.750.000 ε-

πίσης σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων, όπως και τα «ASTURIAS», 25.375 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία με γερανούς 4x25 τόνων, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 5.000.000 και «GREEN SASEBO», 19.410 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία με γερανούς 4x25 τόνων, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 4.100.000, αμφότερα σε διαφορετικούς αγοραστές ελληνικών συμφερόντων.

9) Επίσης, τα MPP/Tweendeckers «SINAR PADANG» και «SINAR SABANG», 17.056 DWT ναυπηγήσεως 1979 στην Κορέα με γερανούς 6x20 τόνων και μεταφορικής ικανότητας 790 TEU, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 4.000.000 συνολικά για τα δύο πλοία σε Έλληνες αγοραστές και τα Containers «APL EMERALD» και «APL AVORY», 47.841 DWT ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία μεταφορικής ικανότητας 2.838 TEUS, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 18.000.000 για τα δύο πλοία συνολικά, συμπεριλαμβανομένης και χρονοναυίλλεως σε συμφέροντα «Zodiac».

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

1) Το «CHEVRON ATLANTIC», 149.748 DWT ναυπηγήσεως 1992 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 34.000.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές, της πώλησης συνοδευομένης από ναυίλλεση B/B στα περίπου δοθάρια ΗΠΑ 22.000 ημερησίως μέχρι το 2002.

2) Το «MEANDROS», 40.632 DWT ναυπηγήσεως

1982 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 8.700.000 σε Ιταλούς αγοραστές,

3) Το «ST. JACOB», 37.300 DWT ναυπηγήσεως 1999, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 27.500.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές της πώλησης συνοδευομένης από 5ετή χρονοναυίλλεση προς δοθάρια ΗΠΑ 14.300 ημερησίως.

4) Και το «SITARA/SININI», 29.999 DWT ναυπηγήσεως 1991 στην Πολωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 12.000.000 το καθένα σε συμφέροντα «Novoship».

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

1) Το Tweendecker «DIMITRAKIS», 18.400 DWT ναυπηγήσεως 1978 στη Μ. Βρετανία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 138 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας

2) Το Bulkcarrier «BJORN», 27.258 DWT ναυπηγήσεως 1971 στην Πολωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 132 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας.

3) Το Bulkcarrier «JOHARI», 34.995 DWT ναυπηγήσεως 1975 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 129 ανά τόνο light σε αγοραστές της Ινδίας.

3) Το Tanker «DELOS», 277.000 DWT ναυπηγήσεως 1974 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 130 ανά τόνο light σε αγοραστές του Μπανγκόκ και το Tanker «SHIRLEY», 130.286 DWT ναυπηγήσεως 1975 στην Ιαπωνία, αντί δοθαρίων ΗΠΑ 128.5 σε αγοραστές του Πακιστάν. ➡

Wonderful Copenhagen



MAERSK AIR

Καθημερινά

Η MAERSK από 28 Μαρτίου 1999 ενώνει το μπλε του ελληνικού ουρανού με το βαθύ γαλάζιο των ελληνικών θαλασσών κυριαρχώντας έτσι σε ουρανό και θάλασσα, όχι μόνο διασχίζοντας τη Μεσόγειο με το ναυτιλιακό στόλο της MAERSK LINE, αλλά και καθιερώνοντας απευθείας καθημερινές πτήσεις με τα σύγχρονα αεροσκάφη της MAERSK AIR από Αθήνα προς Κοπεγχάγη και αντίστροφα, με άμεσες ανταποκρίσεις στην υπόλοιπη Σκανδιναβία.

Για περισσότερες πληροφορίες ή κρατήσεις
μπορείτε να απευθυνθείτε στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή στα γραφεία της MAERSK AIR

Γενικός Αντιπρόσωπος Πωλήσεων **APG** HELLAS S.A.

Ακαδημίας 33, 106 72, Αθήνα τηλ.: 3604108, 3603120, e-mail: gsa@apg.gr

Προέχει το «δημόσιο συμφέρον»

Στη δημοσιότητα οι

στην ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων

του Νάσου Πουλακίδα

Με προϋποθέσεις προτείνει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στους ακτοπλοϊκούς-εφοπλιστές την ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων, με τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου που επικρατεί.

«Η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου είναι επιβεβλημένη. Οι λόγοι που επιβάλλουν την αναμόρφωση αφορούν πρωτίστως την υλοποίηση της κυβερνητικής πολιτικής, που στοχεύει στην αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες του επόμενου αιώνα, λαμβάνοντας υπόψη και την υποχρέωση προσαρμογής στην κοινοτική νομοθεσία» αναφέρει σε επιστολή του προς την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊκής, την ΠΝΟ και τη διοίκηση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης.

Ο υπουργός, που κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη σε σύσκεψη πριν από λίγες ημέρες, δήλωσε στα «Ναυτικά Χρονικά»: «Διαμορφώνουμε ένα καινούργιο πλαίσιο έπειτα από μελέτη και έρευνα του θεσμικού πλαισίου όληων κοινοτικών και τρίτων χωρών, προκειμένου να μην αφέσταται της διεθνούς και κοινοτικής συγκυρίας, αλλά και να ανταποκρίνεται πλήρως στη γεωγραφική ιδιομορφία της χώρας μας».

Ως προς τη διαδικασία ελεύθερης δρομολόγησης, σύμφωνα με τα κριτήρια της Επιτροπής Συστήματος Εσωτερικών Θαλάσσιων Μεταφορών (ΣΕΘΑΜ), που προτείνεται να αντικαταστήσει τη Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, οι προϋποθέσεις θα είναι οι εξής:

1. Υποβολή αίτησης δρομολόγησης πλοίου με περιγραφή των προς εκτέλεση δρομοδρογιών, με προσέγγιση, τουλάχιστον, τριών λιμανιών. Όλες οι αιτήσεις θα εξετάζονται μία φορά κάθε έτος και εντός της χειμερινής περιόδου.

2. Πιστοποιητικό ασφαλείας του πλοίου σε ισχύ.

3. Άδεια τακτικού ελλιμενισμού του πλοίου από τους φορείς εκμετάλλευσης των λιμανιών προσέγγισης (θέση αποκλειστικής, ή μη, χρήσης). Διευκρινίζεται πως ενδέχεται σε κάποια γραμμή, π.χ., Πειραιάς-Ηρόκλαιο, να υπάρξουν 15 αιτήσεις. Η Επιτροπή, με βάση «το δημόσιο συμφέρον», θα εγκρίνει τρεις ή τέσσερις ή πέντε αιτήσεις, ανάλογα με τις θέσεις πρόσδεσης που διαθέτει το λιμάνι.

4. Τα λιμενικά τέλη για τη χρήση της θέσης ελλιμενισμού του πλοίου καθορίζονται με ελεύθερη διαπραγμάτευση με τον φορέα εκμετάλλευσης του λιμανιού.

5. Η διάρκεια της δρομολόγησης είναι ετήσια.

6. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει την υποχρέωση της έγκαιρης ενημέρωσης του επιβατικού κοινού επί των προγραμματισμένων δρομοδρογιών.

7. Στα θέματα στελέχωσης του πλοίου ισχύει η νομοθεσία του κράτους υποδοχής.

Με την αναμόρφωση του πλαισίου προτείνεται «τέλος επιδότησης», με την καθιέρωση ποσοστιαίας εισφοράς επί του εισιτηρίου επιβατών, που θα περιέρχεται σε ειδικό λογαριασμό και θα κατανέμεται στις περιφέρειες των νησιωτικών περιοχών για την επιδότηση τοπικών συνδέσεων χαμηλής κίνησης, π.χ., Λέρος-Φαρμακονήσι.

Ακόμη, προτείνεται ενιαίο εισιτήριο μεταφοράς επιβατών και δυνατότητα παραμονής σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους, στις γραμμές δημοσίου συμφέροντος (θα περιλαμβάνονται υποχρεώσεις για τα λιμάνια προσέγγισης, διάρκεια σύμβασης, ναυλολόγιο κ.ά.)

Θα θεσμοθετηθεί επίσης Επιτροπή για τον έλεγχο των καταγγελιών και διαμαρτυριών επιβατών ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Ο διάλογος αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του προσεχούς διμήνου.



Θέσεις του ΥΕΝ για το νέο θεσμικό πλαίσιο ακτοπλοΐας

ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Οι ακόλουθοι στόχοι πολιτικής προτείνεται να αποτελέσουν τον κορμό για τη διαμόρφωση του νέου θεσμικού πλαισίου των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών της χώρας:

1. Διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας και της συνοχής του νησιωτικού χώρου με τον ηπειρωτικό εθνικό, αλλά και ευρύτερο κοινοτικό χώρο, μέσω της ανάπτυξης ενός βελτιστοποιημένου δικτύου θαλάσσιων μεταφορών, προς ικανοποίηση του δημοσίου συμφέροντος.

2. Αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών στις θαλάσσιες συγκοινωνίες, ώστε να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες επιβατών και μεταφορέων, σε συνδυασμό με την ελαχιστοποίηση του χρόνου μεταφοράς και τη μείωση του κόστους μεταφοράς.

3. Ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου με την αξιοποίηση των τεχνολογικών εξελίξεων στον τομέα της ναυπήγησης σύγχρονων σκαφών και γνώμονα τη δυνατότητα εξυπηρέτησης, σε ετήσια βάση, του νησιωτικού χώρου υπό τις επικρατούσες κλιματολογικές και κυματικές συνθήκες.

4. Διασφάλιση και δημιουργία θέσεων εργασίας.

5. Καθορισμός αντικειμενικών κριτηρίων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και, εν γένει, διαχείρισης του συστήματος εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών από τη διοίκηση, μέσω της ενεργοποίησης του έργου Σύστημα Εσωτερικών Θαλάσσιων Μεταφορών (ΣΕΘΑΜ) και της τεκμηρίωσης που θα παρέχει.

6. Προσαρμογή στις απαιτήσεις της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας και ιδιαίτερα σε αυτές που αφορούν τη διαδικασία σταδιακής απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών (άρση cabotage).

Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΣΟΥΜΑΚΗ

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης απέστειλε την ακόλουθη επιστολή στη διοίκηση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, με αφορμή τις θέσεις που πρέπει να διαμορφωθούν για τη δημιουργία θεσμικού πλαισίου που θα διέπει την ακτοπλοΐα:

«Είναι γνωστό ότι η ακτοπλοΐα βρίσκεται στο κατώφλι μιας νέας εποχής, η οποία σηματοδοτείται από την ανάγκη για ποιοτική αναβάθμιση των θαλάσσιων μεταφορών της χώρας, παράλληλα με τη μεγαλύτερη δυνατή κάλυψη των νησιωτικών μεταφορικών αναγκών. Για την επίτευξη των στόχων αυτών, παράλληλα με την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου που έχει ξεκινήσει, η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας είναι επιβεβλημένη. Άποψη που πιστεύω ότι συμερίζεστε κι εσείς.

Οι λόγοι που επιβάλλουν την ολοκλήρωση της διαδικασίας αναμόρφωσης αφορούν πρώτιστα την υλοποίηση της κυβερνητικής πολιτικής, η οποία στοχεύει στην αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας, ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες του επόμενου αιώνα, λαμβάνοντας επιπλέον υπόψη και την υποχρέωση προσαρμογής στην κοινοτική νομοθεσία εν όψει της πλήρους απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών.

Οι σκέψεις που σας προτείνουμε είναι αποτέλεσμα έρευνας και μελέτης του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου όληων κοινοτικών και τρίτων χωρών, προκειμένου να διαμορφώσουμε ένα καινούργιο πλαίσιο, το οποίο να μην αφήνεται της διεθνούς και της κοινοτικής συγκυρίας, αλλά και να ανταποκρίνεται πλήρως στη γεωγραφική ιδιομορφία της χώρας μας.

Παράλληλα, με στόχο την υποστήριξη και τεκμηρίωση των αποφάσεων που αφορούν την ακτοπλοΐα, προχωρήσαμε για πρώτη φορά στην προκήρυξη μελέτης-έργου με αντικείμενο την Ανάπτυξη Συστήματος Εσωτερικών Θαλάσσιων Μεταφορών (ΣΕΘΑΜ), η όλη δε διαδικασία βρίσκεται στο τελικό στάδιο της επιλογής του αναδόχου.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, σας αποστέλλω τις καταρχήν θέσεις και προτάσεις της ομάδας εργασίας του υπουργείου, που αφορούν την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας, για σχολιασμό και απόψεις.

Εκτιμώ δε ότι η οριστική διαμόρφωση του νέου πλαισίου πρέπει να πραγματοποιηθεί μέσα από εποικοδομητικό διάλογο όλων των φορέων, ο οποίος πιστεύω ότι θα μπορούσε να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 1999».

Από μια πρώτη ανάγνωση μπορεί κανείς να πει ότι το καινούργιο θεσμικό πλαίσιο ισορροπεί ανάμεσα σε αντίστοιχα πλαίσια κοινοτικών και τρίτων χωρών και στις γεωγραφικές ιδιομορφίες της χώρας μας, πάντως, η ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων, έστω και υπό προϋποθέσεις, ανοίγει ουσιαστικά το δρόμο στη

σταδιακή κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας. Η πρωτοβουλία του κ. Σταύρου Σουμάκη, σε κάθε περίπτωση, εναρμονίζεται σε μεγάλο βαθμό με τις σύγχρονες ανάγκες και τους υψηλούς ρυθμούς ανταγωνισμού. Ασφαλώς, το αρχικό πλαίσιο χρήζει βελτιώσεων, αλλά η αρχή έγινε... ♦



«Έκρηξη»

του Χάρη Παυλίδη

συνεργασιών και εξαγορών



Σε έντονους ρυθμούς εργάζονται τα επιτελεία του συνόλου των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, τα οποία επεξεργάζονται σχέδια επέκτασης των δραστηριοτήτων τους εντός και εκτός Ελλάδος. Η αίσθηση που επικρατεί στον κλάδο είναι ότι οι εξελίξεις είναι απρόβλεπτες και, πέραν των προγραμμάτων που έχουν δει το φως της δημοσιότητας, μόνο εικασίες γίνονται για το απώτερο μέλλον. Ενδεικτική του κλίματος είναι η άποψη κορυφαίου στελέχους ακτοπλοϊκής επιχείρησης, το οποίο εκτιμά ότι ο ανταγωνισμός οδηγεί μια ξέφρενη κούρσα, της οποίας το τέλος ουδείς, εκτός των ανταγωνιστών, γνωρίζει.

Ο ίδιος μάστιγα δεν κρύβει και τον προβληματισμό του, τονίζοντας ότι «έτσι όπως εξελίσσεται η κατάσταση, διαβλέπω πως στο προσεχές μέλλον τα ελληνικά χωρικά ύδατα θα είναι

μικρά για τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις». Απεικόνιση της πραγματικότητας που έρχεται ή μήπως υπερβολικός ενθουσιασμός; Κανείς δεν μπορεί να ξέρει - τουλάχιστον αυτή τη στιγμή - πότε και αν θα φθάσει ο κλήδος σε κορεσμό. «Τέτοιες εκτιμήσεις ασφαλώς είναι παρακινδυνευμένες και βεβαίως δεν ανταποκρίνονται στις τρέχουσες εξελίξεις» εξήγησε στα «Ναυτικά Χρονικά» άλληλο στέλεχος γνωστής ακτοπλοϊκής επιχείρησης, η οποία ετοιμάζεται να μπει στο χορό του ανταγωνισμού.

Σε κάθε περίπτωση, όπως εγκαίρως έχει επισημανθεί από τον ειδικό Τύπο, ο χάρτης της ακτοπλοϊας αλληλάζει και κάθε φορά κανείς δεν γνωρίζει τη θέση του στο επόμενο σκάμμα.

Το νέο σκηνικό αναμενόμενο, αν και οι πρωταγωνιστές μετριούνται στα δάκτυλα του ενός

χεριού. Αναμενόμενες και οι συγχωνεύσεις, αλλά και οι συνεργασίες, όπως και τα σενάρια που πολλές φορές βλέπουν τα φώτα της δημοσιότητας και για χρηματιστηριακούς λόγους.

Σε εγρήγορση και το YEN, το οποίο παρακολουθεί τις εξελίξεις, αναλύει τα δεδομένα και σχεδιάζει τις επόμενες κινήσεις του.

«Μη νομίζετε ότι ο υπουργός θα μείνει θεατής των εξελίξεων» μας έλεγε συνεργάτης του στο υπουργείο. Να είναι αλήθεια ότι σκέφτεται να αναστείλει τις άδειες σκοπιμότητας για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα; Διόλου απίθανο, αφού τέτοιο ενδεχόμενο θα ικανοποιούσε το σύνολο των πλοιοκτητών και θα τους έδινε τη δυνατότητα να σχεδιάσουν με άνεση τις επόμενες κινήσεις τους.

Τι ακριβώς σχεδιάζουν όμως οι εισηγμένες στο ΧΑΑ ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις και σε ποια φάση των δραστηριοτήτων τους βρίσκονται τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο;

Στο επίκεντρο οι συμπράξεις και τα σχήματα των λεγόμενων «μεγάλων» με τους «μικρούς», αλλά και οι «γάμοι» Στρίντζη με ΕΠΑΤ, όπως και οι συνεχιζόμενες μυστικές συνομιλίες Μινωικών - ΑΝΕΚ.

Στο επίκεντρο και η Αδριατική, η οποία αποτελεί στρατηγικό στόχο όλων των επιχειρήσεων. Η Strintzis Lines, τον Απρίλιο και τον Ιούνιο, θα δρομολογήσει δύο καινούργια πλοία, ενώ την ίδια χρονιά ένα ακόμη καινούργιο πλοίο θα δρομολογηθεί από Πάτρα προς Ιθάκη - Κεφαλλονιά και Κυθήνη. Ένα χρόνο αργότε-

ρα, το 2001, δύο πλοία της εταιρείας θα διεισδύσουν στα «χωράφια» της ΝΕΛ, ενώ και ο Αργοσαρωνικός μήκε στα σχέδια της Strintzis με την εξαγορά του 100% του catamaran «Seajet 1».

Η συμφωνία των ΕΠΑΤ με τη Strintzis, όπως μας είπε κορυφαίο στέλεχος της επιχείρησης, δεν έγινε για να εισέλθουν οι ΕΠΑΤ «διά της πηγαίας οδού» στο Αιγαίο. «Το ένα συν ένα θέλουμε να κάνει παραπάνω από δύο...» μας είπε, και μας παρέπεμψε στο μέλλον. Η παραγγελία έξι πλοίων και η έμφαση στην Αδριατική οδηγεί σε κάποια πρώτα συμπεράσματα. Τα δύο από τα έξι πλοία θα δρομολογηθούν το

2000 ενώ συζητείται το superfast, που ήδη πλέουν στην Αδριατική, να καταπλεύσουν στο Αιγαίο.

Στη Minoan Lines, αφού «ξεμπέρδεψαν» με τον Αργοσαρωνικό μετά τη συνένωση με τη Ceres και τη δημιουργία της Minoan Flying Dolphins, ετοιμάζονται να μπουν και σε γραμμές «έκκληση», όπως αυτή της

Πάτμου. Ήδη, το αίτημα για δρομολόγηση πλοίων στη γραμμή Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος-Πάτμος και στη γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νόξος-Σαντορίνη συνοδεύεται και από επιχειρηματικό σχέδιο για τη ναυπήγηση τριών πλοίων, με τα οποία θα καθιφθούν οι γραμμές, εφόσον δοθούν οι άδειες. Τα τρία πλοία θα είναι Highspeed Ferries και είναι πανθομολογούμενο ότι θα αλληλάξουν το «τοπίο» στα συγκεκριμένα δρομολόγια. Με το ίδιο σκεπτικό προχωράει και η ναυπήγηση δύο Highspeed για την υλοποίηση των δύο αδειών σκοπιμότητας στη γραμμή Χίος-Μυτιλήνη.

Η ξέφρενη πορεία δεν σταματά εδώ, αλλά συνεχίζεται μέσω της συμφωνίας των Minoan και Goutos Lines, με αποτέλεσμα την είσοδο της πρώτης στις Κυκλάδες. Η χρονιά θα κλείσει με την είσοδο της Minoan Dolphins στο ΧΑΑ.

Η «έκκληση» των τελευταίων μηνών είναι η ΑΝΕΚ. Οι κινήσεις της, κυριολεκτικά, έπιασαν στον ύπνο πολλούς, με αποτέλεσμα αυτή τη στιγμή η χανιώτικη εταιρεία να προσεγγίζει με τα πλοία της σχεδόν όλο το Αιγαίο. Αθόρυβα, έκλεισε τη συμφωνία με τη ΛΑΝΕ. Με εντυπωσιακό τρόπο εισήλθε στο Βόρειο Αιγαίο μέσω της ΝΕΛ και με περιπετειώδη τρόπο θα συμμετάσχει στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ΔΑΝΕ. Και σαν να μην έφθαναν όλα αυτά, απορροφά και τη Ρεθυμνιακή και τα πλοία της «Αρκάδι» και «Πρέβελη», κάνοντας πλέον αισθητή την παρουσία της στο νέο ακτοπλοϊκό χάρτη.

Η ΝΕΛ σε λίγους μήνες θα ταξιδεύει με... γαλήνη προφορά μπαίνοντας -έστω αργά- στο παιχνίδι του υψηλού ανταγωνισμού. Στόχος οι Κυκλάδες και οι Σπορδές, όπου η ΝΕΛ θα προχωρήσει με την παραγγελία ενός ακόμη πλοίου, νέας τεχνολογίας, εκτός των δύο ήδη παραγγελθέντων.

Η έκκληση όμως έρχεται από την πληροφορία ότι η ΝΕΛ σχεδιάζει «εισβολή» στην Αδριατική. Οι άνθρωποι της επεξεργάζονται σχέδια στρατηγικών συμμαχιών, όχι μόνο στην Αδριατική, αλλά και στο Αιγαίο. Στο προσκήνιο οι διαπραγματεύσεις με τον κ. Γ. Αγούδημο, αλλά τα χρονικά περιθώρια για την έκδοση του περιοδικού δεν μας επέτρεπαν να έχουμε και τα αποτελέσματα αυτών των συζητήσεων. Τα σενάρια περί συνεργασίας μπορεί ήδη να έχουν καταλήξει σε οριστικές συμφωνίες, η αίσθηση όμως είναι ότι η ΝΕΛ δεν θα σταματήσει σε αυτές.

Συνοψίζοντας, μπορεί κάποιος να υποστηρίξει ότι κάθε προηγούμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» αποτελεί -όσον αφορά τις εξελίξεις στον κλήδο της ακτοπλοϊας- μουσειακό είδος! Όλα αλληλάζουν, με αποτέλεσμα ο χρόνος να μην αποτελεί πλέον αντίπαλο της ελληνικής ακτοπλοϊας, παρά μόνο μία παράμετρο των τελικών (:) στόχων της.

Κλείνοντας, αξίζει να σημειωθεί ότι αφετηρία όλων αυτών των εξελίξεων ήταν ο προβληματισμός που ξεκίνησε στα μέσα της δεκαετίας του '90 σχετικά με την άρση του cabotage. Βέβαια, κανείς πλέον δεν δίνει τη σημασία που έδινε πριν από μερικά χρόνια, αφού οι κινήσεις των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων έχουν ξεπεράσει την κατοληκτική μερομηνία.

Αλήθεια, ποια θα ήταν σήμερα η εικόνα αν η άρση του cabotage είχε ορισθεί για το 2000;



NAYTIKA XPONIKA



MINOAN LINES *high*

Παρέμβαση του Εργατικού Κέντρου Πειραιώς

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ



Διάλογο μεταξύ ΥΕΝ - ΠΝΟ και Εργατικού Κέντρου Πειραιώς
προτείνει ο Γιάννης Μίχας, πρόεδρος του ΕΚΠ, για την
αντιμετώπιση των επιπτώσεων του εκσυγχρονισμού της ακτοπλοΐας
στην απασχόληση. Ο κ. Μίχας απέστειλε υπόμνημα με τις θέσεις
του στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη
και στον γραμματέα της ΠΝΟ, Γ. Χαλά

Οι θέσεις του προέδρου του ΕΚΠ -ο οποίος ζητεί και τη συνεργασία των Ελλήνων ευρωβουλευτών- είναι οι ακόλουθες:

«Μέσα στη δεκαετία του 1990 μια σειρά από γεγονότα (ιδίως αποφάσεις για μείωση των οργανικών συνθέσεων, διεθνείς συγκυρίες κ.ά.) έχουν καταστήσει τα πλοία της ακτοπλοΐας και τα κρουαζιερόπλοια ως τους βασικότερους θύλακες απασχόλησης για το ναυτεργατικό δυναμικό της χώρας μας και ιδιαίτερα για τα κατώτερα πληρώματα.

Εάν λάβουμε υπ' όψιν ότι σύμφωνα με τα στοιχεία του υπουργείου Ναυτιλίας από τα 1.092 πλοία, που έφεραν την ελληνική σημαία στα τέλη του 1998, τα 545 ήταν επιβατηγά, επανδρωμένα σχεδόν εξ ολοκλήρου από Έλληνες ναυτεργάτες, γίνεται εύκολα αντιληπτή η τεράστια σημασία αυτής της κατηγορίας των πλοίων για την απασχόληση.

Γι' αυτόν το λόγο, πιστεύω ότι πρέπει εγκαίρως να μελετήσουμε και να παρέμβουμε στις εξελίξεις που ήδη δρομοποιούνται, ώστε να μπο-



Ο πρόεδρος του ΕΚΠ Γ. Μίχας

ρογία πρέπει να λειτουργεί προς όφελος του ανθρώπου.

Γι' αυτό θα πρέπει, κατά την άποψή μου, το υπουργείο Ναυτιλίας να λάβει υπ' όψιν στους σχεδιασμούς του ότι τα συγκεκριμένα πλοία:

1. Δεν είναι δυνατό να εξυπηρετούν όλους τους μήνες του έτους -ιδιαίτερα τους χειμερινούς- τα νησιά και γι' αυτό θα πρέπει να λειτουργούν συμπληρωματικά με τα συμβατικά πλοία.

2. Πραγματοποιούν ημερησίως πολλές ώρες πλεύσης, σε ορισμένες περιπτώσεις συμπληρώνουν και 16ωρο, με αποτέλεσμα την κόπωση των πληρωμάτων, με πολλούς κινδύνους.

Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος πρέπει να καθιερωθεί η ύπαρξη διπλών πληρωμάτων σε αυτά τα πλοία, όπως προβλέπεται από διεθνείς κανονισμούς.

Βεβαίως, οι σύγχρονες συνθήκες δημιουργούν και επιπρόσθετες απαιτήσεις για τους ναυτεργάτες και το ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα, που πρέπει να καταθέσει και να διεκδικήσει συγκεκριμένες προτάσεις:

- Για τη βελτίωση της ποιότητας της εκπαίδευσης, στην κατεύθυνση της προσαρμογής στις νέες τεχνολογίες, και

- Για την εκπαίδευση και επιμόρφωση σε νέες ειδικότητες, που είναι αναγκαίες στη λειτουργία του επιβατηγού πλοίου.

Με αυτές τις σκέψεις, προτείνω να γίνει συνάντηση ανάμεσα στις διοικήσεις του Εργατικού Κέντρου Πειραιώς και της ΠΝΟ, ώστε από κοινού να καταθέσουμε συγκεκριμένες προτάσεις προς το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και στη συνέχεια είναι στη σκέψη μας να πραγματοποιήσουμε ημερίδα, στην οποία θα αναπτυχθεί ολοκληρωμένος διάλογος για τις σύγχρονες εξελίξεις στην ακτοπλοΐα και τις προοπτικές για την απασχόληση των ναυτεργατών.



Ο γραμματέας της ΠΝΟ, κ. Γ. Χίλας

Είναι ευνόητο ότι η είσοδος της νέας τεχνολογίας είναι κάτι το θετικό και αναπόφευκτο

ρέσουμε όχι μόνο να διατηρήσουμε, αλλά και να αυξήσουμε αυτόν το σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας.

Στην κατεύθυνση αυτή, υπάρχουν δύο σημαντικά θέματα που πρέπει να μας απασχολήσουν:

1. Η άρση του καμποτάζ, που για τα κρουαζιερόπλοια έγινε την 1η Ιανουαρίου 1999 και για τα ακτοπλοϊκά την 1η Ιανουαρίου 2004, και

2. Η μαζική δρομολόγηση σε γραμμές της ακτοπλοΐας σύγχρο-

νων υπερταχύπλοων επιβατηγών - οχηματογωγών πλοίων.

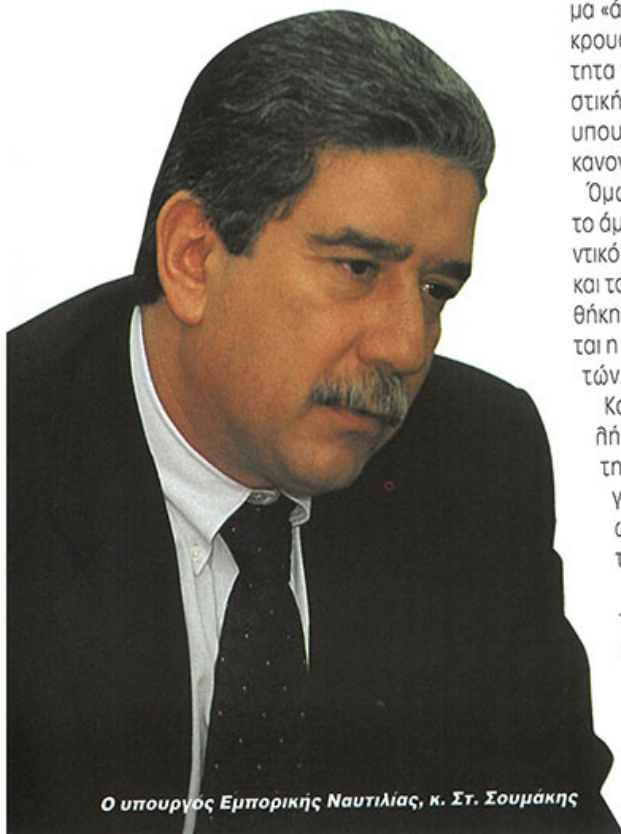
Για το πρώτο θέμα είναι σαφέστατο ότι χρειάζεται η συνδρομή της κυβέρνησης, ώστε να συνεχίσει σταλάντευστα να διεκδικεί την εφαρμογή της νομοθεσίας του κράτους υποδοχής από τα πλοία με κοινοτική σημαία που θα ζητήσουν να κάνουν δρομολόγια, στην περίπτωση μας σε ελληνικά νησιά, και να αναζητήσει συμμάχους από άλλα κράτη-μέλη της Ε.Ε., με ανάλογη θέση.

Όπως είναι γνωστό, το συγκεκριμένο ζήτημα «άνοιξε» με την άρση του καμποτάζ για τα κρουαζιερόπλοια και έχει μείνει σε εκκρεμότητα για να επανεξεταστεί και να ληφθεί οριστική απόφαση. Μέχρι τότε πολύ σωστά το υπουργείο Ναυτιλίας ερμηνεύει το σχετικό κανονισμό.

Όμως, όλοι πρέπει να προετοιμαστούμε για το άμεσο μέλλον, έχοντας κατά νου ότι σημαντικό ρόλο θα έχει πλέον στη λήψη απόφασης και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, βάσει της συνθήκης του Άμστερνταμ. Και γι' αυτό χρειάζεται η συνεργασία των Ελλήνων ευρωβουλευτών.

Κατά δεύτερο, θα πρέπει να μας απασχολήσει η μαζική δρομολόγηση σε γραμμές της ακτοπλοΐας υπερταχύπλοων επιβατηγών τύπου high speed, τα οποία έχουν μειωμένη σύνθεση πληρώματος σε σχέση με τα συμβατικά πλοία.

Είναι ευνόητο ότι η είσοδος της νέας τεχνολογίας είναι κάτι το θετικό και αναπόφευκτο. Άλλωστε, κανένας δεν θέλει να σταματήσει την πρόοδο. Όμως η τεχνο-



Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Στ. Σουμάκης

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



ΔΙΚΤΥΟ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών σε συνεργασία με το γραφείο Διασύνδεσης του Πανεπιστημίου Πειραιά έχει αναλάβει την υλοποίηση ενός προγράμματος με τη συμμετοχή των Δανίας, Γερμανίας και Αγγλίας με τίτλο «Ecotrans», που χρηματοδοτείται από την DG V και αφορά στην εξάπλωση και μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειριών σύγχρονων και επιτυχημένων προγραμμάτων υποστήριξης μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ).

**του Βασίλη Τσελέντη, αναπληρωτή τμήματος
ναυτιλιακών σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς**

Είναι πλέον γνωστό ότι η αποτελεσματική παρέμβαση με δίκτυα προώθησης και υποστήριξης στο επίπεδο των ΜΜΕ έχει άμεσα αποτελέσματα σε πολλούς τομείς, όπως δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και βιωσιμότητας, ανάπτυξη περιβαλλοντικών προτύπων και πιστοποίησης κ.ά. Το πρόγραμμα αυτό αποτελεί συνέχεια μελέτης (HEADWAYS) η οποία χρηματοδοτήθηκε από την DG V και ανέδειξε, συγκρίνοντας πολλή ευρωπαϊκά προγράμματα, το πρόγραμμα της νομαρχίας του Viborg της Δανίας ως την πλέον επιτυχημένη προσέγγιση στα προβλήματα απασχόλησης και βιωσιμότητας των ΜΜΕ.

Εν συντομία, το πρόγραμμα αυτό βασίζεται στη συνεργασία, με τη βοήθεια του Διαδικτύου, των μικρομεσαίων επιχειρήσεων με παράγοντες που εξειδικεύονται σε θέματα πολιτικής και εφαρμογής ανάπτυξη και θεσμικού χαρακτήρα, όπως οι νομαρχίες, τα επιμελητήρια, τα γραφεία υποστήριξης ΜΜΕ, οι αναπτυξιακές εταιρείες των δήμων, οι υπηρεσίες υποστήριξης και απασχόλησης εργατικού δυναμικού, οι εκπαιδευτικοί φορείς και ινστιτούτα, καθώς και άλλους οργανισμούς σε θέματα περιβάλλοντος και εργασίας.

Η περιοχή του Πειραιά, τα τελευταία χρόνια, έχει δεχθεί ισχυρό πλήγμα όσον αφορά τις δραστηριότητες που έχουν να κάνουν με τις επι-

σκευές πλοίων και τις ναυπηγικές δραστηριότητες γενικότερα. Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά αποτελεί τη μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική βάση της Ελλάδας και τη μεγαλύτερη της ανατολικής Μεσογείου. Παρ' όλη αυτά και για λόγους διεθνούς πλέον ανταγωνισμού, τα τελευταία χρόνια έχει δεχθεί ένα πολύ σημαντικό πλήγμα ώστε να έχουν μειωθεί οι δραστηριότητες του τομέα της ναυπηγοεπισκευής σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό, καθιστώντας ανέργους μεγάλον αριθμό εργαζομένων και προβληματικές πολλές μικροεπιχειρήσεις. Οι επιχειρήσεις αυτές, παρά το μικρό τους μέγεθος, ήταν αρκετά κερδοφόρες

τα προηγούμενα χρόνια, διότι σ' αυτές μεγάλο ρόλο -όπως είναι γνωστό- παίζει και η ίδια η συμβολή του επιχειρηματία, η ικανότητά του και η δράση του μέσα στην ίδια την επιχείρηση.

Αν ήλθε κανείς υπ' όψιν του ότι:

- Η εμπειρία δείχνει ότι οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις στέκονται καλύτερα στις νέες συνθήκες παγκοσμιοποίησης των αγορών και της διεθνούς οικονομικής κρίσης, καθώς είναι πιο ευέλικτες και προσαρμόζονται ταχύτερα στην αγορά.

- Στη χώρα μας, το 50% των νέων θέσεων εργασίας δημιουργείται από μικρές νέες επιχειρήσεις που απασχολούν 1-5 άτομα προσωπικό και το 67% του συνόλου των εργαζομένων απασχολούνται στις ΜΜΕ - συγκεκριμένα 800.000 άτομα εργάζονται στις 560.000 ΜΜΕ, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 99,8% του συνόλου των ελληνικών επιχειρήσεων.

- Πάνω από το 78% των ελληνικών επιχειρήσεων δηλώνουν οικογενειακές, κατέχοντας το μεγαλύτερο ποσοστό στην Ευρώπη, ενώ ακολουθούν η Τουρκία με 76% και το Βέλγιο με 75%.

Είναι φανερό ότι πρέπει να αναζητηθούν πρωτοβουλίες που αναφέρονται στους εξής άξονες:

- στην ενίσχυση του επιχειρηματικού πνεύματος και της παιδείας
- στην υποστήριξη των νέων επιχ/τιών και των ελεύθερων επαγγελματιών
- στην παροχή κινήτρων για τη δημιουργία και ανάπτυξη επιχειρήσεων, όπως και στη διαμόρ-

φωση φιλικού εξωτερικού περιβάλλοντος για τις ΜΜΕ

Το πρόγραμμα «Ecotrans» φιλοδοξεί να δημιουργήσει ένα δίκτυο υποστήριξης ΜΜΕ σε επίπεδο περιφέρειας καθώς:

- η δημιουργία θέσεων απασχόλησης είναι συνάρτηση της τεχνολογικής και καινοτομικής

Η εμπειρία δείχνει ότι οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις στέκονται καλύτερα στις νέες συνθήκες παγκοσμιοποίησης των αγορών

ικανότητας των επιχειρήσεων,

- οι τεχνολογικές αλλαγές μεταβάλλουν τη σύνθεση του εργατικού δυναμικού, εφόσον απαιτείται εξειδίκευση,

- η παγκοσμιοποίηση θέτει προδιαγραφές που είναι δύσκολο να υιοθετηθούν από τις ελληνικές ΜΜΕ και επειδή

- η πολιτική απασχόλησης πρέπει να ενισχύει τους θεσμούς, τις υποδομές και τις επενδύσεις, ώστε να έχουμε υψηλούς ρυθμούς μεγέθυνσης με έμφαση:

1. στην ποιότητα
2. στην εκπαίδευση
3. στην κατάρτιση και
4. στην εξειδίκευση

Τελικός στόχος του προγράμματος είναι η συμ-

βολή στο δύσκολο έργο της πολιτείας προς την κατεύθυνση της αύξησης του ποσοστού της απασχόλησης με την προώθηση των:

- απασχολησιμότητας
- επιχειρηματικότητας
- προσαρμοστικότητας των εργαζομένων στις επιχειρήσεις και

- ύπαρξης ίσων ευκαιριών ανδρών και γυναικών

- οικονομικής βιωσιμότητας των ΜΜΕ
- κοινωνικής βιωσιμότητας των ΜΜΕ
- περιβαλλοντικής βιωσιμότητας των ΜΜΕ

Στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος οργανώθηκε διημερίδα στο ΕΒΕΠ, με σκοπό την ενημέρωση και δημιουργία ενός διαδικτύου φορέων που εμπλέκονται με τις ΜΜΕ και με τη συμμετοχή των συνεργατών από Γερμανία και Δανία, στις 20 και 21 Μαΐου 1999.

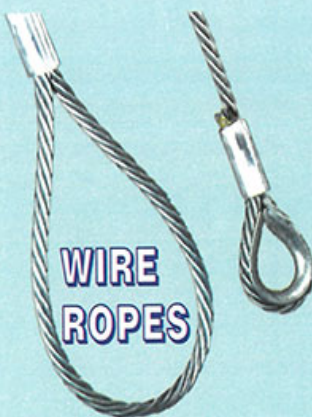
Για περισσότερες πληροφορίες, μπορείτε να επικοινωνείτε στα τηλ. 41.42.522, 42.26.269, fax: 41.42.546, e-mail: tselenti@unipi.gr, epet-ectour@unipi.gr και gdiasyn@unipi.gr ➡

KATRADIS- linked with quality

**ANCHORS
& STUDLING
ANCHORS
CHAINCABLES**



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



**WIRE
ROPES**

**KATRADIS-MARINE
ROPES INDUSTRY SA**

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

OUR CONTACT DETAILS ARE:

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



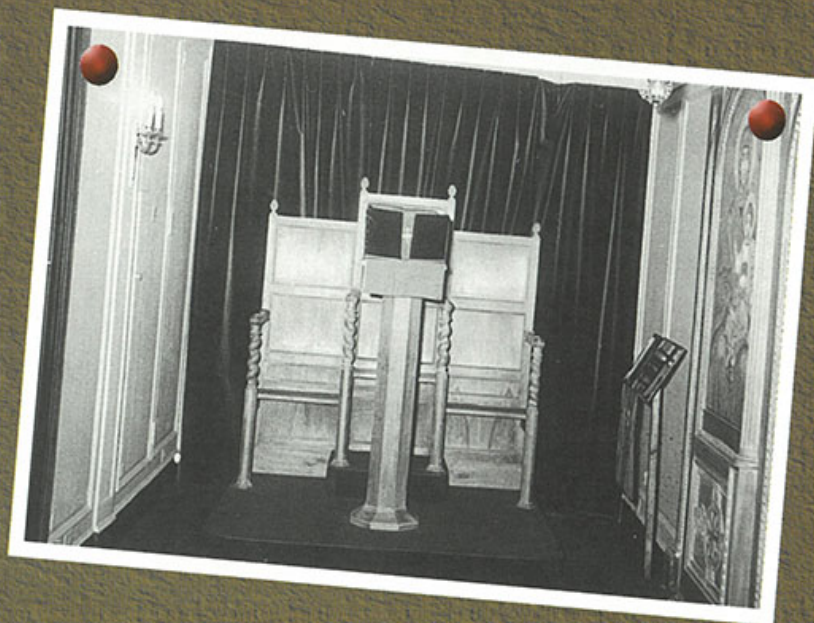
MEMORIES

ΦΩΤΟ: Αρχείο Νίκου Σίμου



Η ναυτιλία είχε και τις μη ανέφελες μέρες της, ειδικότερα όταν αποφαιζόταν γενική απεργία. Βρισκόμαστε στο καλοκαίρι του 1963 και η διοίκηση της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας αποφασίζει να κηρύξει απεργία επί όλων των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία. Η κήρυξη της απεργίας χρειαζόταν βεβαίως παρακολούθηση. Και οι πρόεδροι όλων των ναυτεργατικών σωματείων απαθανατίζονται κατά τη διάρκεια σύσκεψης, όπου συζητείται η πορεία της απεργιακής κινητοποίησης.

Το μικρό αυτό παρεκκλήσιο βρισκόταν εντός του υπερωκεανίου «Βασίλισσα Φρειδερίκη». Οι επιβάτες του θρυλικού υπερωκεανίου είχαν την ευκαιρία, κατά το πολυήμερο ταξίδι τους προς τη Νέα Υόρκη, να παρακολουθήσουν τη Θεία Λειτουργία αλλά και να προσευχηθούν κατ' ιδίαν.





Σωτήριον έτος 1966. Τίθεται ο θεμέλιος λίθος του Ναυτικού Μουσείου, στην παραλία της Ζέας. Η σεμνή τελετή έγινε στο πλαίσιο του εορτασμού της Ναυτικής Εβδομάδος. Τον θεμέλιο λίθο έθεσε, ως εκπρόσωπος του τότε βασιλέως, ο ναύαρχος Λάμπας.

Βρισκόμαστε στις αρχές της δεκαετίας του '60. Ο χώρος της Βουλιαγμένης αρχίζει να αναπλάθεται. Ο τότε πρόεδρος της κυβέρνησεως Κωνσταντίνος Καραμανλής, συνοδευόμενος από τους αρμόδιους υπουργούς Γκίκα, Κεφαλογιάννη και Τσάτσο (οι δύο πρώτοι τον πλαισιώνουν), καθώς και από τον διοικητή της Εθνικής Τραπέζης, Χέλμη, επιθεωρεί τα εκτελούμενα στη Βουλιαγμένη έργα, τα οποία αναμόρφωσαν την περιοχή και την κατέστησαν ένα από τα ακριβότερα θέρετρα.





12 Δεκεμβρίου του 1957. Πριν από σαράντα δύο χρόνια, δηλαδή. Στον Πειραιά εορτάζεται η γιορτή του πολιούχου αγίου της πόλης, του Αγίου Σπυρίδωνος. Στη φωτογραφία, η περιφορά της εικόνας του πολιούχου και η πομπή των επισήμων.



Τριάντα πέντε χρόνια πριν. Ο τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Κωτιάδης, εν μέσω ανουματιστών, ύστερα από μααραθώνια σύσκεψη που είχε αντικείμενο την επίλυση διαφόρων εκκρεμών ζητημάτων του κλάδου. Δίπλα στον υπουργό, ο τότε πρόεδρος του ΠΣΑΑΘΑΕ, Κροκιδάς.



Δεκαετία του '60. Στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων ορκίζονται οι νέοι σημαιοφόροι του Λιμενικού Σώματος. Στη φωτογραφία, ο τότε υπουργός Λαμπριανίδης και ο διευθυντής της Σχολής, Παγώνης.



Ο αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Δημ. Κιοσσές και οι αντιπρόσωποι των αρχηγών των Γενικών Επιτελείων Στρατού και Αεροπορίας, στην καθιερωμένη ετήσια εκδήλωση των Σπετσών, εν μέσω νεανίδων που φέρουν χαρακτηριστικές τοπικές ενδυμασίες.

Γηράσκω αεί διδασκόμενος

*Βρέθηκα σε γνωστό ξενοδοχείο
των Αθηνών το πρωί
της Τρίτης, 21 Σεπτεμβρίου,
έπειτα από ευγενική
πρόσκληση του φίλου
κ. Εμμ. Παπαλέξη,
διευθύνοντος συμβούλου
της γνωστής ναυτιλιακής
διαχειριστικής εταιρείας
Mare Maritime CO. S.A.,
που εδώ και καιρό έχει
μεταφέρει σχεδόν το σύνολο
των δραστηριοτήτων
της στην Ελλάδα*

**του Γ. Μπάνου, μέσση αγοραπωλησιών
και ναυπηγήσεων πλοίων,
αντιπροέδρου της ναυτομεταλλικής εταιρείας
George Moundreas & Company S.A.**



Το αντικείμενο (σκοπός) της πρόσκλησης ήταν η παρακολούθηση του τακτικού τριμηνιαίου σεμιναρίου (ή αλλιώς πώς, «ημερίδας») της MARE προς επιμόρφωση του προσωπικού (ταξιδεύοντος ή μη), των στενών συνεργατών και -γιατί όχι;- των φίλων της εταιρείας. Δεν γνωρίζω αν σε άλλες, επαγγελματικά πλέον προηγμένες, χώρες το συμβάν θα αποτελούσε είδηση και θέμα για σχολιασμό. Επειδή, όμως, εν Ελλάδι μεγάλη μερίδα επαγγελματιών πιστεύει ακόμη ότι όσα ξέρει είναι αρκετά και δεν χρειάζεται να μάθει και άλλα ή και, χειρότερα ακόμη, ότι τα ξέρει όλα, αξίζει νομίζω τον κόπο να εξαρθεί η εν λόγω εκδήλωση, όχι απλά και μόνο για να εκφράσουμε τα συγκαρτητήριά μας στους εμπνευστές και διοργανωτές της, αλλά και, ιδίως, προκειμένου να επισημάνουμε την ανάγκη περισσότερων εκδηλώσεων του είδους και της ποιότητας του σεμιναρίου της MARE.

Τον παριστάμενο, ευθύς εξαρχής, εντυπωσίαζε η άρτια οργάνωση και προετοιμασία του σεμιναρίου, τόσο από την άποψη της άνετης και ευχάριστης παρακολούθησης των εργασιών του, όσο και από εκείνη της προγραμματισμένης προς έκθεση και συζήτηση ύλης, της πράγματι πολύ μελετημένης ώστε να θίγει θέματα ουσίας με πραγματικό «αντίκρισμα» στην καθημερινή ανάγκη και πράξη. Το έντυπο υλικό άριστα τυπωμένο και μοιρασμένο σε καθαίσιμους χαρτοφύλακες. Εξαιρώντας για λόγους συντομίας και, ίσως,

κάποιες δεοντολογίες τα θέματα εκείνα που αναφέρονται στην τρέχουσα οργανωτική δομή της εταιρείας και τα επιμορφωτικά της προγράμματα, δεν θα παραλείψω τη σύντομη παρουσίαση της ύλης που υπήρξε αντικείμενο συζήτησης (σε ελεύθερη μετάφραση από τα αγγλικά):

- Πρόσφατες εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία, στην παραγωγή και κατανάλωση πετρελαίου, διαθέσιμη χωρητικότητα και προοπτικές της ναυλαγοράς.

- STCW (Standards of Training Certification & Watch Keeping) ή Πρότυπα Εκπαίδευσης Πιστοποίησης και Εκτέλεσης Φυλακής, θέμα που παρουσιάστηκε από τον κ. Ε. Μαλατζί, καθηγητή του ΚΕΣΕΝ/Π.

- Έλεγχος Λειτουργίας και Λειτουργικών Εξόδων.

- Τεχνικός Έλεγχος Καλής Λειτουργίας της Κύριας Μηχανής και των Βοηθητικών Μηχανημάτων, μια ενδελεχής έκθεση της εφαρμογής του επαναστατικού ενδείκτη «DOCTOR DK» από τον κ. Α. Bengtsson.

- Καθαρισμός Δεξαμενών και Απαιτήσεις εκ Ζημιών Φορτίου, από τον αρχιπλοίαρχο Γ. Μπόγρη.

- Ανάληψη συστήματος «SAFIR» (Safety & Improvement Reporting), που αναφέρεται στις μεθόδους παρακολούθησης και θεραπείας στη συντήρηση μηχανημάτων και εξαρτημάτων, πρόληψη και αποκατάσταση της λειτουργίας τους και στη δέουσα στατιστική μελέτη, από τον κ. Α. Λαμπιδόνη.

- Επιθεωρήσεις πλοίων (OCIMF-CDI-MOU), το φλέγον θέμα του καιρού μας, από τον πλοίαρχο Ε. Σπαθή.

- ISM: Ένας χρόνος εμπειριών - Y2K, το πρόβλημα της χιλιετίας.

Όλα αυτά συνοδεύτηκαν από ένα πλήθος ερωτήσεων, από τις οποίες ευχάριστη έκκληση προέβλεπε η συμμετοχή και το εύστοχο των θέσεων αλλά και ο βαθμός ενημέρωσης των ναυτιλίων αξιωματικών της εταιρείας και του προσωπικού των γραφείων της.

Διαβάζοντας μέχρις εδώ, ο σχετικά ενημερωμένος αναγνώστης ασφαλώς θα διερωτηθεί: γιατί γράφονται όλα αυτά;

Είναι γνωστό ότι, σύμφωνα με τις προβλέψεις των πρόσφατα τεθέντων εν ισχύ κανονισμών, τέτοιες εκδηλώσεις προβλέπονται και είναι σε κάποιο βαθμό μέσα στο πλαίσιο των σχετικών υποχρεώσεων. Επομένως, αν το περιεχόμενό τους μπορεί να εξαρθεί ή, αντιθέτως, να γίνει το αντικείμενο κριτικής, η διοργάνωση και διεξαγωγή τους δεν μπορεί να είναι παρά το αντικείμενο απλής μνείας.

Κατ' αρχάς, δεν θα συμφωνήσω με την παραπάνω θέση, έστω και αν, ως επιχείρημα, έχει κάποια βάση: Διότι όλοι γνωρίζουμε ότι υπό την ελληνική πραγματικότητα, που διακρίνει πλήθος αρετών αλλά και τινών ιδιοτύπων αντιλήψεων, οτιδήποτε εμπειρίως ή και μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπειρίως στοιχείο φορμαλισμού, πολύ εύκολα γίνεται αντικείμενο περιφρόνησης ή χλευασμού. Οπότε ή αγνοείται ή, όταν δεν είναι δυνατόν να αγνοηθεί, γίνεται αντικείμενο ειρωνικής εκτέλεσης (κοινώς «στα χαρτιά»).

Ξεπερνώντας όμως την παραπάνω διαπίστωση (που, στο κάτω-κάτω, δεν πρέπει 100% να εντοχθεί στα «ελαττώματα» του έθνους), θέλω τώρα να πειραθώ μian απόπειρα στο βασικό ερώτημα (γιατί γράφονται αυτά).

Ε, λοιπόν, όχι. Δεν γράφω για να κάνω έμμεση διαφήμιση στη MARE (δεν είμαι καθόλου βέβαιος ότι χρειάζεται τέτοιου είδους διαφήμιση, άλλωστε). Και ενώ πράγματι θέλω να τονίσω τη σημερινή ανάγκη σωστής εφαρμογής των υπό των κανονισμών προβλεπόμενων, πηγάζω ακόμη λίγο παραπέρα, στον ύστατο στόχο του παρόντος άρθρου.

Παρακολουθώντας με προσοχή τους ομιλητές και το περιεχόμενο των παρουσιάσεων, για μία ακόμη φορά (ίσως, καλύτερα από κάθε άλλη) συνειδητοποιήσα πόσο τα πράγματα και οι εποχές έχουν αλλάξει, πόσο οι ανάγκες για γνώση και πράξη έχουν αυξηθεί και περιπλοκώσει. Πόσο η τέχνη του διαχειρίζεσθαι πλοία έχει αυξήσει τις απαιτήσεις της, όχι μόνον διότι η IMO ή και κάποιοι άλλοι εθνικοί ή διεθνείς φορείς το απαιτούν, αλλά και διότι η ανάγκη της επιβίωσης, της αντιμετώπισης των χιλίων εκείνων αιτιών ανόδου του κόστους της εκμετάλλευσής, της ανταγωνιστικότητας, της συμμόρφωσης με τους περί της προστασίας του περιβάλλοντος κανονισμούς, του χειρισμού περιστατικών όπως τη ρύπανση λιμένων, τα cargo claims, ή οι έκτακτες επιθεωρήσεις το επιβάλλουν. Και τόσα άλλα...

Βλέπω, λοιπόν, τώρα, όχι χωρίς κάποια περίσκεψη, ότι, πολύ σύντομα, ο παραδοσιακός τρόπος διαχείρισης του ελληνικού πλοίου, η ατομική ή και η οικογενειακή μορφή της θα αδυνατεί να αντεπεξέλθει στην ανάγκη των καιρών, τουλάχιστον στα μικρά και μεσαία επιχειρηματικά μεγέθη. Και ότι, μοιραία, θα αναζητηθούν όλες οι δυνατές εναλλακτικές λύσεις που δεν είναι παρά 1) η απομάκρυνση από τη ναυτιλία ενός μέρους των «ευκαιριακών» εφοπλιστών, όχι μεγάλου σε αριθμό και όγκο, 2) η καταφυγή σε συνενώσεις (mergers)

της ναυτιλίας μας. Μεγάλες εφοπλιστικές/διαχειριστικές μονάδες πρέπει να επιφέρουν ευρύτερες αλλαγές στη δομή και τη λειτουργία τους ώστε να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις μιας αποτελεσματικής, πειστικής, διαφανούς εκμετάλλευσής κατά τρόπον που να ικανοποιεί το γνωστό γνωμικό που πρεσβεύει ότι «η γυναίκα του Καίσαρα δεν πρέπει απλώς να είναι τίμια αλλά και να φαίνεται τίμια»... Οι λίγες, ήδη υπάρχουσες, αμιγώς διαχειριστικές θα πρέπει να αυξηθούν σε αριθμό και να αναπτυχθούν οργανωτικά ακόμη περισσότερο.

Πώς κρίνει τάχα, από την άποψη των καλώς εννοουμένων ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων, τις επερχόμενες αλλαγές ένας ουδέτερος παρατηρητής; Δεν χωρεί, κατ' αρχάς, αμφιβολία ότι αυτές βόλτην ευθέως κατά του βασικού εκείνου εργαλείου που γέννησε, έθρεψε και ανύψωσε τη σύγχρονη ελληνική ναυτιλία. Προφανώς, εννώντας την ατομική ή στενά οικογενειακή βάση, την ατομική πρωτοβουλία, τις γρήγορες αποφάσεις, τις ιδιότυπες μορφές δράσης, τις συνθήκες εκείνες που



Άποψη του συνεδριακού χώρου

Ο παραδοσιακός τρόπος διαχείρισης του ελληνικού πλοίου, η ατομική ή και η οικογενειακή μορφή της θα αδυνατεί να αντεπεξέλθει στην ανάγκη των καιρών



Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Mare Maritime κ. Εμμ. Παπαλέξης

του τύπου που τόσο συχνά σήμερα συναντούμε στη διεθνή κονίστρα και 3) η ανάθεση της διαχείρισης σε επαγγελματίες managers.

Βεβαίως, οι μέχρι σήμερα σε εφαρμογή μέθοδοι διαχείρισης του ελληνόκτητου πλοίου προβάλλουν πλήρως όλα προβλήματα διαφάνειας, η μηδαμινή σχεδόν αρνητική επίδραση των οποίων στην αξιοπιστία των επιχειρήσεων πρέπει να αποδοθεί στην ατομική ή οικογενειακή δομή τους. Οίκοθεν, λοιπόν, νοείται ότι δραματικές αλλαγές πρέπει σύντομα να αναμένονται σε αυτήν την ίδια τη δομή

επέτρεψαν στο περίφημο «δαιμόνιο» να αποδεδειχθεί από τη δουλειά της συμβατικής λογικής και πρακτικής. Ναι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι κάτι βλάπτεται μέσα στο συνολικό οικοδόμημα της ναυτιλίας μας. Όμως, οι εξελίξεις, σωστός ποταμός, οδηγούν μπροστά, δεν κάνουν πίσω.

Και δεν απαιτείται ιδιαίτερη διαίσθηση ή γνώση, προκειμένου να διαπιστώσει κανείς το βαθμό της ετοιμότητας του πόντοτε ευέλκτου ελληνικού πνεύματος που, και στην προκείμενη περίπτωση, θα μπορέσει να ξεπεράσει τις δυσκολίες και να συνεχίσει το

δρόμο του.

Και πρέπει να ληφθεί ακόμη υπ' όψιν ότι μεγάλος αριθμός εκείνων των χειρισμών που αναφέρονται στην «έξυπνη» (smart) διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων (δηλαδή των πλοίων) και στην «εμπνευσμένη» εκμετάλλευσή τους, στο βαθμό που αυτά δεν παραβλέπονται την υπό των κανονισμών (ISM) προβλεπόμενη διαδικασία και δεν όντοται θεμάτων ασφαλείας, μπορούν να στηριχθούν στα παλαιά πρότυπα δράσης, τα τόσο οικεία στον πεπειραμένο Έλληνα εφοπλιστή. ♦

ΤΟ F/B «ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ» ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΤΟΥ ΣΤΡΙΝΤΖΗ



Το 1965 κατελκύστηκε στο ναυπηγείο του Ζέρβα, στο Πέραμα, το επιβατηγό/οχηματαγωγό «Κεφαλληνία». Ήταν το πρώτο φεριμπόουτ κλειστού τύπου που φτιάχτηκε στην Ελλάδα.

Πλοιοκτήτης του ο καπετάν Μήτσος ο Στρίντζης και ναυπηγός ο Χρήστος Μεσσήνης.

Το πλοίο αυτό ήταν τυχερό, διότι απ' αυτό ξεκίνησε η Εταιρεία Στρίντζη, η οποία σήμερα είναι μία από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες, με γραμμές και στο εξωτερικό και με πρόγραμμα μεγάλης εξάπλωσης

Εγώ μάλιστα, βρισκόμασταν στα γραφεία της «Σήμενης» στην Αθήνα και μαζί με τον καπετάν Μήτσο (έτσι ήθελε να τον λέω, το γερμανοτραφές «κύριε Στρίντζη» δεν το ήθελε) παρευρισκόταν και ο ηλεκτρολόγος του και κουμπάρος του, ο Πέτρος ο Πετρίδης, και μιλούσαμε για τον ηλεκτρικό εξοπλισμό του σκάφους, όταν έγινε σεισμός. Βρισκόμασταν στον έκτο όροφο και η δόνηση ήταν ισχυρή.

Ο καπετάν Μήτσος έμεινε ατάραχος, ήλγω επτανησιακής καταγωγής. Εμείς οι άλλοι κάπως θορυβηθήκαμε, στο διάδρομο όμως ακούστηκαν κραυγές από τον Γερμανό διευθυντή της «Σήμενης», ο οποίος, ανίδεος τελείως, έτρεχε στο διάδρομο ξεφωνίζοντας «erdbeben» (σεισμός στα γερμανικά) και μπήκε στο ασανσέρ.

Όλοι χαμογελάσαμε και ολοκληρώσαμε τη διαπραγμάτευσή μας.

Είμαι σίγουρος ότι ο σεισμός αυτός, κατά την... εγκυμοσύνη του «Κεφαλληνία» έφερε γούρι και στο καράβι και στους Στρίντζηδες, οι οποίοι από τότε, όλοι ενωμένοι, πατεράδες, γιοι, ανιψιοί, μηχανικοί, καπετάνιοι, εργάστηκαν σαν δράκοι και έφτιαξαν αυτό που έφτιαξαν.

Ναυπηγός του πλοίου ήταν ο δόκτωρ Χρήστος Μεσσήνης, τον οποίο θεωρώ «πρύτανη της μεταπολεμικής ναυπηγικής» στην Ελλάδα και «πατέρα του Περάματος».

Ο μαστρο-Χρήστος, όπως τον αποκαλούσε ο γερο-Ζέρβας, είχε σπουδάσει ναυπηγική στην Ιταλία. Ήταν Έλληνας από τη Ρουμανία, πανέξυπνος, ο οποίος αναλόγως των περιστάσεων

γινόταν ένα με τους καζαντζήδες ή αριστοκράτη της belle époque.

Εμείς, οι νεότεροι στην ηλικία τεχνικοί, λέγαμε ότι τα σχέδια του Μεσσήνη γίνονταν με την κιμωλία πάνω στις λαμαρίνες του ναυπηγείου σκάφους, στο καρνάγιο.

Τα σχέδια που παρέδιδε ήταν μόνο τα απαραίτητα, όσα ζητούσε ο νηογνώμονας, αν υπήρχε. Όλα τα άλλα με την κιμωλία, επιτόπου.

Παρ' όλα αυτά, πρέπει να ομολογήσω ότι, όπως με διαβεβαίωσε ο Γερμανός διευθυντής της Schaffran Propeller, ο κ. Kreft, οι ναυπηγικές γραμμές των πλοίων που σχεδίαζε ο Μεσσήνης ήταν καταπληκτικές.

Μου δόθηκε η ευκαιρία να εξακριβώσω το αληθές αυτής της υψηλής μαρτυρίας συγκρίνοντας

ΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

τις ναυπηγικές γραμμές των σκαφών «Κεφαλληνία», «Έλληνη» και «Ιόνιον», που ήταν και τα τρία πνευματικά παιδιά του Μεσσήνη, με τις γραμμές άλλων ναυπηγών που έδρασαν στο Πέραμα.

Το «Κεφαλληνία» ήταν το πρώτο σκαματογυγό/επιβατηγό κλειστού τύπου που φτιάχτηκε στο Πέραμα. Ήταν πλοίο με ναυπηγικές αρετές και πολύ καλή σχεδιασμένο. Ο καπετάν Μήτσος ο Στρίντζης, που ήδη είχε μαζί με τον συμπatriώτη του υφασματέμπορο Παγουλάτο το περιμπούτο «Άγιος Γεράσιμος», ήξερε ποιες ανάγκες είχε η γραμμή Πάτρα-Κεφαλονιά σε επιβάτες και αυτοκίνητα και με την πείρα του έδωσε στο ναυπηγό τα απαραίτητα στοιχεία και αυτός τα έβαλε υπ' όψιν του για το σχεδιασμό του σκάφους.

Το «Κεφαλληνία» έγινε αφορμή να γίνει ελεύθερος επαγγελματίας, ιδρύοντας το τεχνικό γραφείο μου, την Technoship. Αφορμή έδωσε ο εξοπλισμός του ευλογημένου αυτού σκάφους.

Τότε, στο Πέραμα, ο κατασκευαστής των μηχανών του σκάφους αναλάμβανε και την προμήθεια όχι μόνον ολόκληρου του συστήματος προώσεως, δηλαδή κύριες μηχανές, μειωτήρες, άξονες, προπέλες, αλλά και άλλων μηχανημάτων, όπως αντλίες, αεροσυμπιεστές, τηλεγράφοι

μηχανής-γέφυρας, ηλεκτροπαραγωγοί ζευγών, ακόμη και ηλεκτρικοί πίνακες του πλοίου.

Φυσικά ο κατασκευαστής των μηχανών επιβάρυνε το κόστος με την προμήθειά του, που ήταν της τάξεως του 30% με 35%.

Αυτή τη λεπτομέρεια σκέφτηκα να την αξιοποιήσω. Ανέλαβα τις αντιπροσωπείες όλων αυτών των κατασκευαστών μηχανημάτων εξοπλισμού. Ως ειδικός μηχανικός ανέλαβα υπεύθυνα το συντονισμό των αλληλεξαρτώντων αυτών μονάδων

της σαρπάνιας, αν δεν την είχα φέρει εγώ ο ίδιος.

Τότε, στο Πέραμα δεν ήξεραν ακόμη από σαρπάνια σαρπάνια στην πλώρη του νέου καραβιού, το οποίο πάνω στα βάζα περίμενε ανυπόμονα να γλιστρήσει στο θαλασσίνο στοιχείο του.

Εκείνο το βράδυ της καθέλιξης, όλοι οι καζαντζήδες με τους καρναγέρηδες και τους καπετανο-πλοιοκτίτες έσπαζαν πιάτα σε κάποιο μπουζουξίδικο, πίνοντας μπύρα ΦΙΕ. Ούτε σαρπάνια ούτε ούσκι ούτε γαρδένιες κυκλοφορούσαν στα

Τα σχέδια που παρέδιδε ήταν μόνο τα απαραίτητα, όσα ζητούσε ο νηογνώμονας, αν υπήρχε. Όλα τα άλλα με την κιμωλία επί τόπου

και έτσι το τελικό κόστος, που πλήρωνε ο πλοιοκτήτης, ήταν κάπου 20% με 25% χαμηλότερο, γιατί τα γενικά έξοδα του γραφείου μου ήταν ασήμαντα σε σύγκριση με τα concern των κατασκευαστών των μηχανών.

Πρέπει να ομολογήσω ότι η ναυπήγηση του «Κεφαλληνία» δεν έφερε γούρι μόνο στους Στρίντζηδες, αλλά και σε μένα.

Στην καθέλιξή του δεν θα υπήρχε η φιάλη

κεντράκια αυτά, όπου όμως το ζευμπέκικο το χόρευαν γνήσια παιδιά της πιάτσας, που έπιαν τις θαμνίνες και τις κάνανε αγγέλους, όπως στο «Κεφαλληνία».

**του Απόστολου Δόμβρου,
διπλ. ηλεκτ/γου-μηχανολόγου
Πολυτεχνείου Μονάχου,
επίτιμου προέδρου ΕΛ.Ι.Ν.Τ.**

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Πρωταγωνιστεί
καθημερινά

104
χρόνια

ΕΣΤΙΑ

ΕΣΤΙΑ 104 χρόνια 1910-2014

Τό αντίβαρο στην ενημέρωση
για όσους σκέπτονται αντικειμενικά

Ο ΚΟΣΜΟΣ

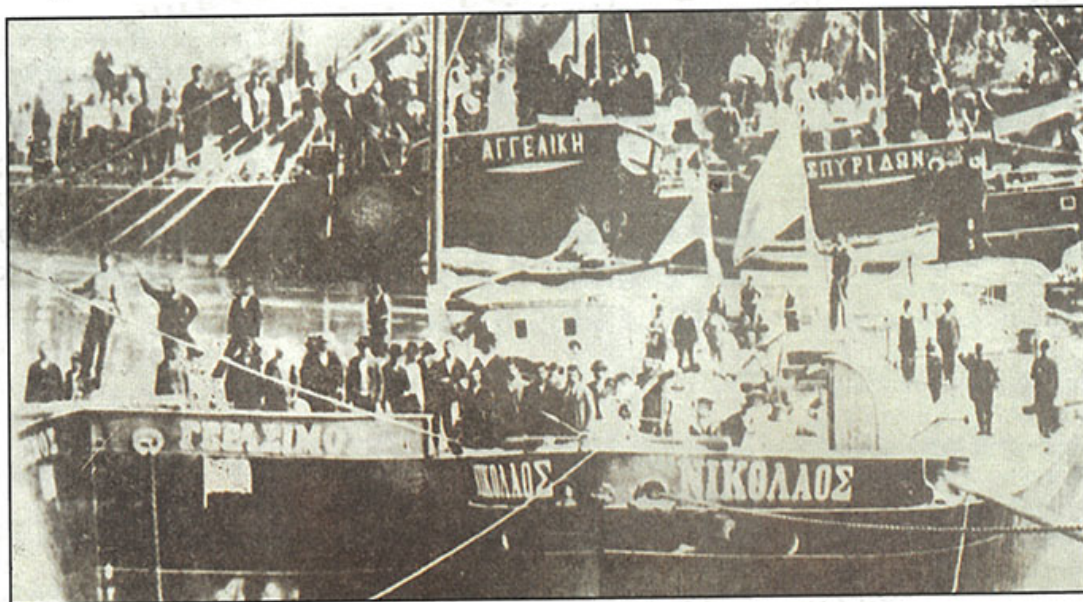
ΑΙΧΜΑΛΩΣΤΕΣ ΑΣΙΑΣ

ΕΣΤΙΑ 104 χρόνια 1910-2014

Ανανεωμένη. Μόνο για λίγους.

ΕΣΤΙΑ
ΠΡΟΣΛΑΙΕΙ ΛΕΙΑ

Πριν από 72 χρόνια



Ελληνικά στέπια του παραπόταμου Προύθου (1920-1930)
Από το βιβλίο του Σπ. Φωκά «Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του κάτω Δουνάβου»

- Η ελαφρά βελτίωση που παρατηρήθηκε στη ναυτιλία τους μήνες Ιούλιο έως Σεπτέμβριο, δεν συνεχίστηκε. Και ήδη παρατηρείται στασιμότητα σε όλες τις αγορές με μειωμένη ζήτηση χωρητικότητας. Η ναυτιλία του River Plate, που ήταν το κύριο στήριγμα της ναυτιλίας, περιέπεσε σε σχετική αδράνεια. Ο Βόρειος Ειρηνικός, που είχε απορροφήσει μεγάλη χωρητικότητα, έπαψε τη ζήτηση. Το δε Μόντρεαλ, που προσέφερε ικανές ελλείψεις, περιόρισε σημαντικά τον κύκλο των εργασιών του. Ο ναυσιπλοΐα του Λόου έμεινε στο 96,50.

- Κυρώθηκαν από τη Βουλή: α) η διεθνής σύμβαση «επί του καθεστώτος των πλωτών οδών διεθνούς ενδιαφέροντος» και β) η Δήλωση «περί αναγνώρισεως της σημαίας των στερουμένων θαλασσίας εξόδου κρατών».

Με την πρώτη σύμβαση καθιερώθηκε η ελευθερία και ισότητα όλων των σημαίων εντός των διεθνών ποταμών οι οποίοι διασχίζουν περισσότερα του ενός κράτη, όπως οι Δούναβης, Ρήνος κ.λπ. Όμως με ειδική διάταξη προβλέφθηκε ότι τα παρόχθια κράτη μπορούν κατ' εξαίρεση να επιφυλάξουν για τα υπό τη σημαία τους πλοία το δικαίωμα της παραποτάμιας ακτοπλοΐας. Διευκρινίζεται, πάντως, ότι με τον όρο «πολιτικά μεταφορά» εννοούνται μόνον οι μεταφορές τακτικών δρομολογίων, γεγονός που μετριάξει το πλήγμα κατά της ακμαίας ελληνικής ποτάμιας ναυτιλίας στο Δούναβη.

Εξάλλου, με την κυρωθείσα δήλωση, αναγνωρίζεται στα κράτη που στερούνται παραθαλάσσιας έκτασης (Ελβετία, Τσεχοσλοβακία, Ουγγαρία κ.ά.) το δικαίωμα να φέρουν τη δική τους σημαία στα πλοία τους, τα οποία έχουν νηολογηθεί σε ορισμένη πόλη που βρίσκεται στη χώρα τους.

- Το α/π «Εξπρές» (πρ. Βόσπορος), πλεόντας από

Πειραιά για Κρήτη, έπαθε βλάβη του δεξιού πλώρου με αποτέλεσμα να βρεθεί ακυβέρνητο και να κινδυνεύει να εξοκείλει. Ο πλοίαρχος διέταξε τον μηχανικό να απομονώσει με κάθε μέσο τον πλώρο που παρουσίασε τη ζημία και να θέσει σε κίνηση τον άλлон, ώστε το πλοίο να απομακρυνθεί και να αποφύγει τον κίνδυνο απόλλειας πλοίου και φορτίου. Έτσι και έγινε. Από τις ασυνήθεις όμως κινήσεις προκλήθηκαν σοβαρές βλάβες στη μηχανή, τις οποίες ο πλοιοκτήτης θεώρησε ως «κοινή αβάρια» και τις περιέλαβε στον γενόμενο κανονισμό ζημιών. Τον κανονισμό αυτόν ανέκοψαν οι ασφαλιστές και η υπόθεση οδηγήθηκε στα δικαστήρια. Το Πρωτοδικείο Πειραιώς, που επελήφθη, αποφάνθηκε με την υπ' αριθμ. 1111/1927 απόφασή του, ότι υπό τις περιγραφείσες συνθήκες οι ζημιές των μηχανών αποτελούν κοινή αβάρια, δεδομένου ότι πληρούν τους κατά το άρθρο 419 Ε.Ν. όρους των κοινών αβარიών (εκουσία θυσία, κοινό συμφέρον πλοίου-φορτίου, επιτυχία επιδιωχθέντος σκοπού). Παράλληλα, το δικαστήριο αναγνώρισε ως κοινές αβαρίες και τις παρεπόμενες δαπάνες για τις ημεραργίες του πλοίου και τη μισθοτροφοδοσία του πληρώματος κατά το χρόνο του ατυχήματος.

- Φαινόμενο άπρεπης ανασυγκρότησης του γερμανικού εμπορικού στόλου, ο οποίος με τη συνθήκη των Βερσαλλιών είχε χάσει το σύνολο σχεδόν της ναυτικής του δύναμης. Από τους 600.000 τόνους, που του είχαν απομείνει μέχρι το 1920, ήδη ξεπέρασε την προπολεμική δύναμή του και παρουσιάζεται με 3.320.000 τόνους καθαράς χωρητικότητας και 5.200.000 ολικής, ερχόμενος στην έκτη βαθμίδα της παγκόσμιας κλίμακας, μετά τις Μ. Βρετανία, ΗΠΑ, Ιαπωνία, Ιταλία και Γαλλία. Η ανάκαμψη αυτή αποδίδεται κατά ένα μέρος στις κρατικές επιχορηγήσεις, αλλά κυρίως οφείλεται στην ένταση των πιστώσεων και τη χρησιμοποίηση των



Το ιστιοφόρο εκπαιδευτικό σκάφος του πολεμικού ναυτικού «Άρης», ναυπήγησης 1927
Επίτακτο των Γερμανών, βυθίστηκε το 1942

εκ ναύλων εσόδων που επέτυχε η συνεργασία εφοπλιστών και ναυπηγών.

- Οι κατάληπτες πλοίων στους κυριότερους ελληνικούς λιμένες τον Οκτώβριο του 1927 ανήλθαν σε 2.639 πλοία 1.608.935 κοχ. Πρώτη φυσικά σε μεγάλη απόσταση η ελληνική σημαία με 2.136 πλοία, επιβατηγά και φορτηγά 818.531 κοχ. Ακολουθούν κατά σειρά χωρητικότητας οι λοιπές σημαίες, σημειούμενου του αριθμού των πλοίων και σε παρένθεση της ολικής χωρητικότητας: ιταλική 217 (327.557), αγγλική 89 (164.373), γερμανική 53 (77.753),

ολλανδική 25 (34.313), γιουγκοσλαβική 45 (33.920), γαλλική 10 (32.981), αμερικανική 10 (31.281), νορβηγική 18 (17.271), βουλγαρική 13 (16.210), ρουμανική 9 (13.225), τουρκική 11 (8.433), ρωσική 6 (8.255), σουηδική 7 (7.692), δανική 1 (118) και λοιπές εθνικότητες 16 (18.841). Ειδικά ως προς την ιταλική σημαία, σημειώνουμε ότι από τα 217 πλοία τα 146 ήταν επιβατικά και τα 27 ιστιοφόρα. ➡

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμός απόφασης 930/99

Πρόεδρος: Ανάργυρος Πλατής

Δικηγόροι: Μανώλης Μπαίλας,

Γεώργιος Αθανασιάδης

(...) Στη δικάζόμενη υπόθεση αποδείχθηκε, από τα αναφερθέντα, αποδεικτικά στοιχεία, ότι το ως άνω φορτίο ξεφορτώθηκε από το πλοίο της εναγομένης στην Ελευσίνα στις 13-3-1996, αλλά δεν τέθηκε ευθύς αμέσως στην ελεύθερη διάθεση της παραλήπτριας, ώστε αυτή να έχει τη δυνατότητα να διαπιστώσει την ύπαρξη και έκταση των προκληθεισών στο φορτίο βλαβών και το μέγεθος της ζημίας, αφού έπρεπε να ακολουθηθεί η διαδικασία του εκτελωνισμού. Το πραγματικό μέγεθος και η έκταση της ζημίας διαπιστώθηκε όταν το μεταφερθέν εμπόρευμα διά του πλοίου της εναγομένης παρελήφθη και εισήχθη στις αποθήκες της παραλήπτριας, όπου ανοίχθηκαν οι παλέτες και αφαιρέθηκε το προστατευτικό κάλυμμα από νάιλον. Τούτο έγινε στις 18-3-1996, οπότε διαπιστώθηκαν οι αναφερθείσες ζημιές, για τις οποίες η παραλήπτρια διαμαρτυρήθηκε εγγράφως προς την εναγομένη με την από 20-3-1996, επιδοθείσα δε την ίδια ημέρα, διαμαρτυρία της.

Συνεπώς, εμπροθέσμως επιδόθηκε η διαμαρτυρία, και όσα περί του αντιθέτου ισχυρίζεται η εναγομένη είναι αβάσιμα και απορριπτέα. Εφόσον δε τα μεταφερθέντα πράγματα δεν παραδόθηκαν στην κατάσταση που βρίσκονταν όταν παρελήφθησαν προς μεταφοράν, η εναγομένη ευθύνεται και πρέπει να αποζημιώσει την παραλήπτρια. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι η αποδεικτική δύναμη της φορτωτικής δεν επηρεάζεται κατά τούτο, δηλαδή ως προς την επ' αυτής αναγραφόμενη παρατήρηση για την καλή κατάσταση των πραγμάτων κατά την παράδοσή τους προς μεταφοράν, από τη σημείωση επί του σώματος αυτής της ρήτρας «βάρος, κατάσταση κ.λπ. άγνωστα», εφόσον δεν σημειώνεται και η αιτία τής, ως προς αυτά, αμφιβολίας του υπογράψαντος αυτήν πλοιάρχου και την αγωγή ασκεί η υπεισελθούσα εις την θέση τού εκ της φορτωτικής νομιμοποιούμενου παραλήπτου (ως τρίτου) ασφαλιστική εταιρεία, η οποία κατέβαλε στην ασφαλιστική αποζημίωση. Σε κάθε περίπτωση όμως, δηλαδή και υπό την αποκρουσμένη εκδοχή ότι η επιφύλαξη της παραλήπτριας ήταν εκπρόθεσμη, η εναγομένη υποχρεούται να την αποζημιώσει, διότι η ανωτέρω ζημία προκλήθηκε κατά το στάδιο της κύριας μεταφοράς, δηλαδή επί του πλοίου. Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει το Δικαστήριο τούτο, όχι μόνον από το γεγονός ότι

το μεγαλύτερο μέρος του βλαβέντος φορτίου είχε διαποτισθεί με πετρέλαιο και έλαιο, που ασφαλώς χρησιμοποιούνται στο πλοίο και όχι στις αποθήκες της παραλήπτριας, αλλά και από την κατάθεση του επιληφθέντος και εξετάσαντος το βλαβέν μέρος του φορτίου, με την ιδιότητα του πραγματογνώμονος, μάρτυρος Ι.Ζ., ο οποίος βεβαίωσε ότι «... δεν αποποιείται την ευθύνη ο μεταφορέας...» και ότι η ζημία ανέρχεται σε 1.500.000 δρχ., περίπου. Σε αντίθεση δε κρίση, δεν μπορεί να οδηγηθεί από την κατάθεση του μάρτυρα της εναγομένης και διαχειριστή του ανωτέρω πλοίου, διότι αυτός δεν είχε ιδίαν αντίληψιν των όσων κατέθεσε, αλλά μετέφερε προς το Δικαστήριο τις «διαβεβαιώσεις» του πλοιάρχου, προσώπου τελούστος στην υπηρεσία της εναγομένης και εξαρτωμένου από αυτή, κατά τις οποίες (διαβεβαιώσεις) το εμπόρευμα παρελήφθη από το πλοίο καθαρό. Άλλωστε, σύμφωνα με τους κανόνες που υιοθετήθηκαν τελικώς από τη διπλωματική διάσκεψη που συνήλθε στις Βρυξέλλες το 1968 (Πρωτόκολλο Βρυξελλών της 23-2-1968) και είναι γνωστοί ως κανόνες του Visby, ισχύουν δε και στην Ελλάδα από τις 23-6-1993, ανταπόδειξη κατά του περιεχομένου της φορτωτικής αποκλείεται, αν αυτή μεταβιβάστηκε σε καλόπιστο τρίτο κομιστή (βλ. σχετικώς Παν. Σωτηρόπουλου, Οι κανόνες του Βίσμπυ, Επιθ. Εμπ. Δικαίου, ΜΕ' σελ. 300 και ιδίως 315). Εν όψει των ανωτέρω, το Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, που με την εκκαλούμενη απόφασή του απέρριψε την αγωγή ως αβάσιμη κατ' ουσίαν, πλημμελώς τις αποδείξεις εκτίμησε και εσφαλμένως το νόμο ερμήνευσε και εφήρμοσε, κατά τον βάσιμο περί αυτού, μοναδικό δε, λόγο της κρινομένης εφέσεως. Πρέπει, ως εκ τούτου, να εξαφανισθεί η εκκαλουμένη απόφαση, κατά παραδοχή της εφέσεως ως βασίμου και κατ' ουσίαν, ακολούθως δε, αφού κρατηθεί και δικαστεί κατ' ουσίαν η υπόθεση, να γίνει δεκτή η αγωγή εν μέρει, δηλαδή εκτός από το αίτημα περί τοκοδοσίας από 20-3-1996, αφού δεν προέκυψε ότι κατέστη από τότε απαιτητή η αξίωση της παραλήπτριας προς αποζημίωση, δεδομένου ότι στην επιδοθείσα τότε διαμαρτυρία δεν προσδιορίζεται το ύψος της ζημίας. Τέλος, πρέπει να καταδικαστεί η εφεσίβλητος-εναγομένη στη δικαστική δαπάνη της εκκαλούσης-εναγούσης και των δύο βαθμών δικαιοδοσίας (αρθρ. 176, 183 Κ. Πολ. Δ.).

ΣΕΙΣΜΟΙ ΣΕ ΕΛΛΑΔΑ - ΤΟΥΡΚΙΑ



Η UNICEF ΕΙΝΑΙ ΕΚΕΙ!

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΜΑΣ ΤΙΣ ΠΡΩΤΕΣ ΜΕΡΕΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ:

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: 40.000.000 ΔΡΧ.

- ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΜΑΔΩΝ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΓΙΑ ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΟΥΦΙΣΗ
- ΔΙΑΝΟΜΗ ΔΩΡΩΝ ΣΤΑ ΠΑΙΔΙΑ
- ΔΙΑΝΟΜΗ ΤΕΤΡΑΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΝΕΑ ΣΧΟΛΙΚΗ ΧΡΟΝΙΑ
- ΕΠΙΔΙΟΡΘΩΣΗ ΣΧΟΛΕΙΩΝ ΚΑΙ ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ: 40.000.000 ΔΡΧ.

- ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΒΑΣΙΚΗΣ ΙΑΤΡΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ
- ΙΑΤΡΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ
- ΤΑΜΠΛΕΤΕΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΝΕΡΟΥ
- ΣΕΤ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΒΡΕΦΩΝ (ΣΑΠΟΥΝΙ, ΤΑΛΚ, ΠΑΝΕΣ Κ.Α.)

ΕΣΕΙΣ;

Καταθέστε τη βοήθειά σας στις Τράπεζες:

ΕΘΝΙΚΗ 169/480020-64 • ΕΜΠΟΡΙΚΗ 031 / 80 191 081 • CITIBANK Αμπελοκήπων 55 02 346484

ΑΓΡΟΤΙΚΗ, Κεντρικό Κατάστημα, λογ. Νομικών Προσώπων 4416-70

✓ **ΝΑΙ!** Θέλω να συνεισφέρω στα προγράμματα της UNICEF για τα Παιδιά Θύματα των Σεισμών:

Επώνυμο: _____ Όνομα: _____ Διεύθυνση: _____

Πόλη: _____ ΤΚ: _____ Τηλ: _____

☐ 10.000 δρχ., ☐ 20.000 δρχ., ☐ 50.000 δρχ. ☐ Άλλο ποσό: _____

☐ Θα περιμένω να μου στείλετε έντυπο ταχυπληρωμής με το οποίο θα καταθέσω τα χρήματα στο ταχυδρομείο.

☐ Παρακαλώ, χρεώστε τη συνεισφορά μου στην κάρτα μου, ☐ ΕΘΝΟΚΑΡΤΑ - MASTERCARD, ☐ ΕΜΠΟΡΟΚΑΡΤΑ, ☐ VISA, ☐ DINERS

Αρ. Κάρτας: _____ Ημερ.Λήξης: _____

Ημερομηνία: _____ Υπογραφή: _____



ΞΕΝΙΑΣ 1, ΑΘΗΝΑ 115 27, ΤΗΛ.: 74 84 184

Σταθερή η ενίσχυση του νηολογίου

Κλείνει η «ψαλίδα» εγγραφών - διαγραφών

Αργά, αλλά σταθερά, παρατηρείται στροφή των πλοιοκτητών προς το ελληνικό νηολόγιο, με αποτέλεσμα να κλείνει η «ψαλίδα» εγγραφών - διαγραφών.

Ενώ τα προηγούμενα δύο χρόνια οι πλοιοκτήτες διέγραφαν πλοία τους από το ελληνικό νηολόγιο κατά... δεκάδες, από την αρχή του 1999 παρατηρείται αλλαγή πλεύσης και μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στην ελληνική σημαία. Παρότι η «γκρίνια» των εφοπλιστών ως προς την ανταγωνιστικότητα των υπό ελληνική σημαία πλοίων δεν έχει σταματήσει, σημειώνεται μικρή στροφή προς το ελληνικό νηολόγιο. Πάντως, υπάρχουν τεράστια περιθώρια ανάκαμψης του

ελληνικού νηολογίου, αν οι Έλληνες εφοπλιστές αποφασίσουν να υψώσουν την ελληνική σημαία σε όλα τα νεοαυτηγούμενα σκάφη τους. Χαρακτηριστικά, ενώ από την αρχή του χρόνου στα χέρια Ελλήνων πλοιοκτητών πέρασαν περισσότερα από 180 σκάφη, στο νηολόγιο έχουν εγγραφεί μόνο τα 70 (πλοία άνω των 3.000 κόρων). Βάσει στοιχείων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στο ελληνικό νηολόγιο ενεγράφησαν τον Σεπτέμβριο εννιά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 275.927 κόρων. Αντίθετα, το ίδιο χρονικό διάστημα, υπέστειλαν την ελληνική σημαία πέντε πλοία, χωρητικότητας 32.625 κόρων. Τα πλοία αυτά ενεγράφησαν στα νηολόγια

Παναμά και Μάλτας. Ο μέσος όρος ηλικίας των σκαφών που ύψωσαν την ελληνική σημαία είναι τα πέντε χρόνια και αυτών που την υπέστειλαν τα 18.

Ο Σεπτέμβριος ήταν ο δεύτερος μήνας του '99 που το νηολόγιο παρουσίασε περισσότερες εγγραφές από διαγραφές. Ο πρώτος ήταν ο Ιούνιος, οπότε οι εγγραφές ήταν 12 και οι διαγραφές 10. Από την 1η Ιανουαρίου μέχρι και την 30ή Σεπτεμβρίου στο νηολόγιο ενεγράφησαν 70 πλοία και διεγράφησαν 74. Η αύξηση της δύναμης του εμπορικού στόλου σε αυτό το ενδιάμεσο υπολογίζεται σε περίπου 500.000 κόρους.

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΝΑΥΠΗΓ.	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ
Φ/Γ	ΦΩΤΕΙΝΟΥΛΑ	N.Π. 10666	1967	Φ/Γ-Ο/Γ	ΣΙΕΛΟΤΡΕΠΛΕΡ	N.Π. 10664	1976
ΕΓ/ΟΓ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π	N.Π. 10668	1989	Δ/Ε	ΑΣΚΟΝΑ	N.Π. 10667	1999
Δ/Ε	ΤΖΕΤ VIII	N.Π. 10669	1968	ΦΓ-ΧΥΔΗΝ	ΚΑΒΟ ΣΑΠΦΑΙΑΡ	N.Π. 10667	1999
Α/Κ	NORMA I	N.Π. 10672	1968	Φ/Γ	ΣΗΜΠΗ	N.Π. 10670	1984
				Φ/Γ-ΕΜΠ	ΜΑΕΡΣΚ ΤΡΟΝΤΧΑΙΜ	N.Π. 10671	1984
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 7.023				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 268.904			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 22 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 10 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-ΡΟ/ΡΟ	ΜΑΡΙΝΑ Ι	N.Π. 223	1968	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Δ/Ε	ΕΤΖΙΑΝ VII	N.Π. 10617	1984	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
ΕΓ/ΟΓ	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	N.Π. 3481	1971	Π.Α. (ΚΥΒ. ΑΜ-ΗΝ. ΒΑΣ)	Φ/Γ	ΚΑΡΑΪΜΠ	N.Π. 10185	1977	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)
ΕΓ/ΤΡ	ΒΙΚΤΩΡΙΑ	N.Π. 8975	1985	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)					
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 3 - ΚΟΧ: 2.257					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ : 2 - ΚΟΧ: 30.368				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 24 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ : 18 ΕΤΗ				

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΚΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVOJ 5/8/99	ΑΚΤΑΙΑ ΣΛΟΠΣ AKTEA SLOPS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.660	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1974	17.282	12.153	USD 120.000	ΑΚΤΑΙΑ ΣΛΟΠΣ ΝΑΥΤ. ΕΤ. Αντικα: ΓΑΛΕΦΕΡΓΕΦ Μ. τηλ.40.80.190
SXDN 17/8/99	ΝΑΒΕΤΡΕΛΑΕΡ NAVETRAILER	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.662	ΜΕΚ(1) 16.000 PS	1975	6.739	2.289	1 ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ	NAVE MARITIME INC Αντικα: ΒΟΥΡΑΚΗΣ Σ. τηλ.41.33.291
SXMV 25/8/99	ΚΡΟΥΝΤ ΕΝΑ CRUDE ENA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.663	ΜΕΚ(1) 16.916 BHP	1999	80.058	48.720	USD 42.500.000	BLACKROSE SHIPPING CO. Αντικα: ΜΑΝΤΖΑΡΗΣ Λ. τηλ.32.10.210
SXZR 3/8/99	ΑΜΦΙΩΝ AMPHION	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	573	ΜΕΚ(1) 13.150 BHP	1987	37.031	24.287	USD 8.164.000	PANTHER NAVIGATION INC MONROVIA-LIBERIA Αντικα: ΒΡΟΝΤΣΙΕ Ε.
SZQD 18/8/99	ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ LAVANDARA	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	574	ΜΕΚ (1) 12.000 BHP	1996	35.900	23.407	USD 18.175.000	STARFIRE MARINE COMPANY-PANAMA Αντικα: ΜΑΣΤΡΑΝΤΩΝΗΣ Ι.

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX7108 5/8/99	ΧΡΥΣΑΝΘΗ CHRISANTHI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.661	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	99	23
SXMH 6/8/99	ΕΛΛΑΣ ΣΕΡΕΝΙΤΙ HELLAS SERENITY	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.642	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	484	259
SXGV 6/8/99	ΕΛΛΑΣ ΡΕΝΕΣΑΝΣ HELLAS RENAISSANCE	Δ/Ε CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.649	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	27.645	12.616
SYET 26/8/99	ΥΤΟΝΓΚ Ι YTONG I	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.640	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.332	699
						2.332	1574

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SZ1Y 5/7/99	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ IERAPETRA L	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ AG. NIKOLAOS	7	ΜΕΚ(2) 2X10.400 BHP	1975	12.891	4.562	-	ΠΡΩΗΝ ΧΑΝΙΑ EX HANIA 21

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	
SV9449 11/8/99	ΑΝΔΡΕΟΥ ΜΑΙΡΗ ANDREOU MAIRI	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9164	ΜΕΚ(1) 900 BHP	1993	421	134	Μετονομάστηκε σε ΟΣΕΑΝ Renamed to OCEAN
SZGC 16/8/99	ΜΣΚ ΤΣΙΟΥΑΝ MSC CHIWAN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9306	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1978	14.050	5.425	Μετονομάστηκε σε ΖΙΜ ΜΠΡΙΤΑΙΝ Renamed to ZIM BRITAIN
SV4154 25/8/99	ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ PELTRADER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9549	ΜΕΚ(1) 2.400 BHP	1978	2.315	1.367	Μετονομάστηκε σε ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΒΟΣΠΟΡΟΥΣ Renamed to MSC BOSPHORUS
SV4467 25/8/99	ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ DIAMOND DOLPHIN	Ε/Γ PASS. SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6349	ΜΕΚ(2) 2x250=500 BHP	1941	119	72	Μετονομάστηκε σε ΑΡΙΕΣ ΕΛ Renamed to ARIES L

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΑΧΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXMF 10/8/99	ΤΕΚΑΠΟ ΤΕΚΑΠΟ	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9973	ΜΕΚ(1) 25.000 BHP	1971	20.325	7.769	USD 1.078.498,40	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVAM 13/8/99	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ NORTH MARCIONESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8676	ΜΕΚ(1) 14.560 BHP	1984	35.914	23.623	USD 7.385.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZXW 14/8/99	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Ι POLYXENI I	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10603	ΜΕΚ(1) 11.600 BHP	1973	14.716	9.871	1 ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYSR 11/8/99	ΤΟΣΚΑΝΑ TOSCANA	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	530	ΜΕΚ(1) 18.500 BHP	1976	36.106	22.924	USD 2.650.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWID 16/8/99	ΑΣΠΙΛΟΣ ASPILOS	Δ/Ξ TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	561	ΜΕΚ(1) 24.800 BHP	1976	59.353	43.198	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag

10/11/99

Α) Φ/Γ «MATINA V», σημαίας Παναμά, ΚΟΧ 33.921
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Μαρίνα ΘΕΟΦΑΝΟΥΣ, τηλ.: 4126352
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μαρία ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΥ

(Ακτή Μιαούλη 17-19)

ΤΟΠΟΣ: Δήμος Πειραιά

1η προσφορά : Δολ. ΗΠΑ 800.000

17/11/99

Β) Φ/Γ «STREAMER», σημαίας Μάλτας, ΚΟΧ 4.791
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Ιωάννης ΚΟΡΩΝΑΙΟΣ, τηλ.: 4114841
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μαρία ΝΑΚΟΥ(Πειραιάς)

ΤΟΠΟΣ: Δήμος Πειραιά

1η προσφορά : Δολ. ΗΠΑ 125.000



Τα όπλα τους σκοτώνουν.



Τα δικά μας σώζουν ζωές.

Βοηθήστε μας να συνεχίσουμε
το δικό μας «πόλεμο»!



Η τιτανομαχία μαίνεται...

του Ηλία Μπίσια

Οι διεθνείς αερομεταφορές αντιμέτωπες με τις προκλήσεις μιας νέας εποχής



Λίγους μόνο μήνες πριν από το 2000 οι διεθνείς αερομεταφορείς ετοιμάζονται για να «αντιμετωπίσουν» την πρόκληση της νέας χιλιετίας.

Στρατηγικές συμμαχίες, συγχωνεύσεις, εξαγορές τουριστικών επιχειρήσεων αλλά και σκληρές αντιπαραθέσεις, πτωχεύσεις και κρατικές παρεμβάσεις συνθέτουν την εικόνα των αερομεταφορών στο τέλος αυτής της δεκαετίας.

Η σχετική πρόσφατη αποχώρηση της Austrian Airlines από τον όμιλο Qualiflyer, όπως και η ανακοίνωση της British Airways ως προς τη διάλυση της συνεργασίας της με την American Airlines, συνθέτουν την πλήρη εικόνα του ανταγωνιστικού κλίματος που επικρατεί στο διεθνές αεροπορικό σκηνικό που σίγουρα θα συνεχιστεί, σε πιο έντονους ρυθμούς, τη νέα δεκαετία.

Φίλοι στο χώρο των αερομεταφορών δεν υπάρχουν πλέον, μόνο περιστασιακοί σύμμαχοι. Αυτό αποδείχθηκε με την εγκατάλειψη του ομίλου Qualiflyer από την Austrian Airlines και τη συνεργασία της με την πρώην αντίπαλο γερμανική Lufthansa. Η επί χρόνια σύμμαχος της Swissair, Austrian Airlines, δεν δίστασε σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα να απορνηθεί το συμμαχικό όμιλο της ελβετικής εταιρείας, στον οποίο ανήκε επί σειρά δεκαετιών, και να προχωρήσει σε αντα-

γωνιστικό όμιλο, που τελικά τις πρόσφερε πιο δελεαστικές «εξυπηρετήσεις».

Στο ίδιο πλαίσιο η British Airways, με τη σύμφωνη γνώμη της American Airlines, απαρνήθηκε την πολλή υποσχόμενη και έντονα αμφισβητούμενη συμμαχία με την αμερικανική εταιρεία, εξαιτίας των πιέσεων που δέχθηκε από τους όρους που έθεσαν τόσο οι αμερικανικές και βρετανικές όσο και οι κοινοτικές αρχές προστασίας του ανταγωνισμού. Η απόφαση της Ε.Ε. αλλήλα και των βρετανικών και αμερικανικών αρχών απέδειξε ότι οι εθνικοί και διεθνείς φορείς δεν μπορούν -και δεν θέλουν- πλέον να παράσχουν την εν λευκώ οικονομική και πολιτική υποστήριξη τους προς τους εθνικούς ή/και γιγαντιαίους -ιδιωτικούς πλέον- αερομεταφορείς.

Η British Airways αρνήθηκε να υποκύψει στις απαιτήσεις των αρμοδίων αρχών για εγκατάσταση των slots της στο αεροδρόμιο Heathrow. Η BA ανέτρεψε κάθε προσδοκία με την απόφασή της, αφού απέδειξε ότι

η παντοδυναμία της -που μετριέται τελικά σε slots- στο πιο κερδοφόρο αεροδρόμιο της Ευρώπης δεν διαπραγματεύεται και προπάντων δεν μεταβιβάζεται χωρίς υψηλά οικονομικά «ανταλλάγματα».

Την επόμενη δεκαετία, οι αεροπορικές εταιρείες που έχουν παντοδυναμία σε ορισμένα σημαντικά αεροδρόμια -η Lufthansa στη Φρανκφούρτη, η Alitalia στο Linate, η Air France στο Orly, η Delta στην Atlanta και η United στο O'Hare- δύσκολα θα διαπραγματευτούν οποιαδήποτε εξασθένιση κυριότητας εντός της έδρας τους. Αυτό αποδείχθηκε με τις σχετικά πρόσφατες αντιπαράθεσεις της Alitalia και της Air France με άλλες εταιρείες όπως και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τα δικαιώματά τους στα αεροδρόμια του Μιλάνου και του Παρισιού αντίστοιχα.

Η συγκρότηση και εξάπλωση των ισχυρών αεροπορικών ομίλων αποδείχθηκε ότι δεν ήταν μια εποχική τάση, αλλά μια στρατηγική κίνηση που στόχευε σε μίαν εξάπλωση των δραστηριοτήτων πολλών αερομεταφορέων έτσι ώστε να μένουν ανέπηδες από «τοπικές» ή και «κλαδικές» οικονομικές κρίσεις. Αυτή η νέα φιλοσοφία αποδείχθηκε κατά την πρόσφατη οικονομική κρίση στην Άπω Ανατολή: εταιρείες όπως η Philippine Airlines και η Garuda-Indonesia, που είχαν μείνει εκτός ισχυρών αεροπορικών ομίλων και δεν είχαν καταφέρει να «εισβάλουν» σε νέες επιβατικές αγορές, αντιμετώπισαν τεράστια προβλήματα. Από την άλλη, εταιρείες όπως η Thai, η Singapore Airlines, η EvaAir, η Malaysia Airlines κ.ά. κατάφεραν να περιορίσουν τις ζημιές τους με το να επενδύσουν σε κλάδους όχι απαραίτητα «αεροπορικούς», όπως ξενοδοχειακές αλυσίδες, ψυχαγωγικά κέντρα, εταιρείες catering, ενοικίασης αυτοκινήτων, επίγεια εξυπηρέτησης αεροδρομίων, αλλήλα και παραγωγής και εμπο-

ρίας καταναλωτικών αγαθών (από ρούχα και βαλίτσες μέχρι ποτά, κοσμήματα και ρολόγια). Η τάση για επέκταση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των αεροπορικών εταιρειών θα συνεχιστεί σε εντονότερους ρυθμούς, έτσι ώστε να συμπληρώνονται αλλήλα και προπάντων να «συγκεντρώνονται» οι οικονομικές δραστηριότητες των αεροπορικών ομίλων.

Οι αεροπορικές εταιρείες θα αντιμετωπίσουν επί πλέον, σε αυτή τη νέα εποχή, την ολοένα αυξανόμενη τάση του ταξιδιωτικού κοινού για αναζήτηση ανταγωνιστικών ναύλων, άνετων και ασφαλών αεροσκαφών, αλλήλα και υποδειγματι-

βατών.

Οι αερομεταφορείς θα αντιμετωπίσουν παράλληλα έντονο ανταγωνισμό από άλλα μέσα μεταφοράς τα οποία είχαν τις περασμένες δεκαετίες ουσιαστικά ξεχαστεί. Υπεράυχονα τρένα, γρήγορα πλοία και άνετα λεωφορεία θα συνθέσουν το νέο σκηνικό, για τις ευρωπαϊκές τουλάχιστον μεταφορές, τα προσεχή χρόνια. Οι αερομεταφορείς δεν θα μπορούν πλέον για αρκετούς περιορισμούς μικρών και μεσαίων κυρίως αποστάσεων να δικαιολογούν τους υψηλούς ναύλους και ίσως τελικά να αναγκαστούν να υποχωρήσουν από δρομολόγια που ο ανταγωνισμός θα είναι πλέον αχαλίνωτος. Ήδη η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα εξετάζει την κατάργηση ορισμένων δρομολογίων της προς προορισμούς όπως η Καθαμάτα και η Πρέβεζα.

Η κατάργηση των ασύμφορων γραμμών έχει ήδη πραγματοποιηθεί από όλες σχεδόν τις εταιρείες. Καμία εταιρεία δεν είναι πλέον διατεθειμένη να «χρηματοδοτήσει» ζημιολόγους γραμμές για να εξασφαλίσει κάποιο εταιρικό ή εθνικό όφελος. Οι προνοητικές εταιρείες ενδυναμώσαν την παρουσία τους στις ήδη κερδοφόρες αγορές τους, αύξησαν τις πτήσεις τους, σχεδίασαν βοήθειες και γρήγορες ανταποκρίσεις μέσω των «κόμβων» τους προς πολλούς προορισμούς και συγχρόνως «έριξαν» τις τιμές τους. Εξάλλου, το επιβατικό κοινό προτιμά να έχει τη δυνατότητα να πετά προς έναν προορισμό με προσιτό ναύλο καθημερινά (έστω και με ενδιάμεσες ανταποκρίσεις), παρά να ακριβοπληρώνει μια απευθείας πτήση που εκτελείται ελάχιστα φορές το μήνα. Ως συνέπεια αυτού, ο ανταγωνισμός έγινε πλέον αβάστακτος για τους περισσότερους «μικρούς» αερομεταφορείς, με αποτέλεσμα να περιοριστούν σε λίγα μόνο δρομολόγια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Kenya Airways, η οποία κάποτε πετούσε προς σχεδόν δεκαπέντε προορισμούς στην Ευρώπη, ενώ σήμερα εκτελεί πτήσεις μόνο προς τα αεροδρόμια των ευρωπαϊκών συμμάχων της (KLM και Alitalia). Παράλληλα, ενδυναμώσε την παρουσία της στην Αφρική όπου μεταφέρει επιβάτες σε προορισμούς που παλαιότερα εξυπηρετούσαν οι σύμμαχοί της. Οι αερομεταφορείς σε αυτή τη μεταβατική εποχή τονώνουν τις πτήσεις τους προς τις κερδοφόρες γραμμές και «αφήνουν» τις ζημιολόγες σε δυνατότερους συμμάχους.

Τα σημάδια των προκλήσεων της νέας αεροπορικής εποχής είναι ήδη παρόντα και το άμεσο μέλλον θα αποδείξει ότι οι αερομεταφορείς, τουλάχιστον στην Ευρώπη, θα αντιμετωπίζουν διαρκώς ένα σκληρό ανταγωνιστικό κλίμα. Καλώς ήρθατε, λοιπόν, στη νέα πτήση προς το 2000. Τα ταξίδια αναμένεται πολύταραχο και ο καιρός ασταθής...



Η συγκρότηση και εξάπλωση των ισχυρών αεροπορικών ομίλων αποδείχθηκε ότι δεν ήταν μια εποχική τάση, αλλά μια στρατηγική κίνηση που στόχευε σε μίαν εξάπλωση των δραστηριοτήτων πολλών αερομεταφορέων

κής εξυπηρέτησης. Η παλαιότερα πρόχειρη αντιμετώπιση του επιβάτη από ορισμένες εταιρείες, κυρίως των αναπτυσσομένων χωρών, έχει δραστικά εξαλειφθεί όχι μόνο λόγω της συμμετοχής τους σε διεθνείς ομίλους, αλλά και λόγω των αναγκών της αγοράς. Σε μίαν εποχή που «τα αεροπορικά μονοπώλια» φθίνουν και ο σύγχρονος ταξιδιώτης έχει το δικαίωμα των πολλών και ελκυστικών ταξιδιωτικών επιλογών, οι αερομεταφορείς πρέπει διαρκώς να αναπτύσσουν νέες στρατηγικές, έτσι ώστε να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του κοινού χωρίς να ανεβάζουν το κόστος του εισιτηρίου. Κατ' αυτόν τον τρόπο, εταιρείες όπως η Ολυμπιακή, η Sabena, η Iberia, η TWA, η GulfAir κ.ά. έχασαν σημαντικό ποσοστό επιβατικής κίνησης, αφού δεν κατάφεραν, την εποχή της ελευθέρωσης των αερομεταφορών, να εισάγουν μια ανανεωμένη και ανταγωνιστική στρατηγική προσέγγισης νέων επι-

air news

του Ηλία Μνίσια

Η Lufthansa γιορτάζει σαράντα χρόνια πτήσεων στην Ελλάδα



Η γερμανική εταιρεία Lufthansa ξεκίνησε τον Μάιο του 1959 με αεροσκάφη τύπου Viscount τις πρώτες πτήσεις από Αμβούργο για Αθήνα μέσω Ντίσελντορφ, Φρανκφούρτης και Μονάχου. Το ταξίδι τότε άρχιζε στις 07:45 από το Αμβούργο και κατέληγε στις 17:25 στην Αθήνα. Ο ναύλος του εισιτηρίου κόστιζε 1.124 DM, δηλαδή σημερινές τιμές 188.800 δρχ. Σήμερα, η Lufthansa συνδέει καθημερινά και με πολλές πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη με τη Φρανκφούρτη και το Μόναχο, με έναν υπερσύγχρονο στόλο από Airbus A-319, A-320 και A-321. Το ταξίδι κρατά τρεις ώρες και η τιμή για τη Γερμανία ξεκινάει από 90.000 δρχ.



Από τη γιορτή της Lufthansa ο διευθυντής πωλήσεων A. Habel, η υπεύνη δημ. σχέσεων H. Hensel, ο κ. Σ. Γκίνης και ο κ. Stefan Pichler Executive Vice President Sales of Lufthansa



Η κοπή της τούρτας από τα διευθυντικά στελέχη της Lufthansa, κ. Josef Bogdanski, ο κ. Stefan Pichler, ο κ. A. Habel και ο κ. Roland Geiger

Ύστερα από 40 χρόνια η Lufthansa αποτελεί το σημαντικότερο αλληλοδοπό αερομεταφορέα

στην Ελλάδα από όποιας επιβατικής κίνησης, με σημαντικές επιχειρηματικές δραστηριότητες στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη και στο Ηράκλειο. Παγκοσμίως, η εταιρεία θεωρείται από τις πιο πετυχημένες στο χώρο της, αφού ειδικά φέτος και παρά το έντονο ανταγωνιστικό κλίμα θα ανακοινώσει προ φόρων κέρδη που θα ξεπεράσουν το 1 δισεκατομμύριο γερμανικά μάρκα, ενώ θα έχει μεταφέρει 8,8% περισσότερους επιβάτες από πέρυσι και θα έχει αυξήσει τις πωλήσεις της κατά 12,6%.

Παράλληλα, το εξαιρετικό επιτυχημένο website της εταιρείας παρουσιάζει μια θεαματική αύξηση ως προς τις πωλήσεις εισιτηρίων μέσω των σελίδων του. Πιο συγκεκριμένα, στους έξι πρώτους μήνες του 1999, 42.000 επισκέπτες της σελίδας έκαναν κρατήσεις, δηλαδή τριπλάσιες σε σχέση με πέρυσι. Την ίδια περίοδο το site της LH το επισκέφτηκαν περισσότερα από 200 εκατ. άτομα - αύξηση 100% σε σχέση με πέρυσι. Στα φετινά σχέδια της εταιρείας είναι να εφαρμόσει και στην Ελλάδα το πρόγραμμα E-TIX (ταξίδια χωρίς εισιτήριο) αλλα και να μειώσει το χρόνο αναμονής στα αεροδρόμια της Γερμανίας, βάσει του προγράμματος «Operational Excellence».

Η Aegean ενώνεται με την Air Greece

Ο Κωνσταντίνος Κληρονόμος, πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών οι οποίες κατέχουν και την πλειοψηφία των μετοχών της Air Greece, και ο Θ. Βασιλάκης, πρόεδρος και Δ.Σ. της Aegean, υπέγραψαν συμφωνητικό, βάσει του οποίου οι Μινωικές θα συμμετάσχουν στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Aegean αλλά και στην εξαγορά από την Aegean της πλειοψηφίας των μετοχών της Air Greece. Οι μετοχές του Κων/νου Μπαντουβά στην Air Greece παραχωρήθηκαν στις Μινωικές και ο ίδιος παραιτήθηκε από πρόεδρος του Δ.Σ. Οι δύο εταιρείες θα κρατήσουν για το άμεσο μέλλον την ξεχωριστή εταιρική τους ταυτότητα, αλλά θα συνεργαστούν απόλυτα στο σχεδιασμό των δρομολογίων τους, ενώ στόχος τους είναι η τελική συγχώνευση και ομοιογενοποίηση του στόλου τους.





Η DHL αποκτά νέα αεροσκάφη

Αγορές αεροσκαφών ύψους ενός δισεκατομμυρίου δολαρίων ανακοίνωσε η εταιρεία ταχυμεταφορών DHL. Η εταιρεία θα αποκτήσει 44 αεροσκάφη τύπου Boeing 757 για την κάλυψη των δρομολογίων της στην Ευρώπη και τη Βόρειο Αφρική. Ο στόλος αυτός θα αντικαταστήσει τα αεροσκάφη τύπου Boeing 727, ενώ παράλληλα θα βοηθήσει ουσιαστικά στην κάλυψη της ετήσιας αύξησης της εμπορευματικής κίνησης της εταιρείας που ξεπερνά το 12%.

Οι νέες προοπτικές της Ολυμπιακής

Σε ριζοσπαστικές αποφάσεις προχώρησε πρόσφατα ο νέος διευθύνων σύμβουλος της Ολυμπιακής, R. Lynch. Το επικυρωμένο πρόγραμμα εξυγίανσης της ΟΑ, που κατατέθηκε πρόσφατα στα υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών, περιλαμβάνει σειρά από μέτρα που έχουν στόχο την αναδιοργάνωση της εταιρείας και τη βελτίωση του εταιρικού της προφίλ. Ανάμεσα σε αυτά τα μέτρα ο Δ.Σ. προτείνει τη ριζική ανανέωση του στόλου με αεροσκάφη που θα αποκτηθούν με μισθώσεις και θα προέρχονται πιθανότατα από έναν μόνο αεροναυπηγικό όμιλο (ίσως την

Airbus), έτσι ώστε να υπάρχει ομοιογένεια του στόλου. Ήδη μέσα στο 2000 η εταιρεία θα έχει στην κατοχή της και τα τέσσερα υπερσύγχρονα αεροσκάφη τύπου Airbus A340 που θα



αντικαταστήσουν στις υπερπόντιες πτήσεις τα Boeing 747-200. Η εταιρεία σύμφωνα με την έκθεση προγραμματίζει μέσα στο 2000 να αποκτήσει ευρύ δίκτυο πτήσεων και ανταποκρίσεων στην ανατολική

Μεσόγειο και στα Βαλκάνια, έτσι ώστε να τοποθετηθεί στην πρώτη θέση από άποψης επιβατικής κίνησης στις περιοχές αυτές. Ως προς τα δρομολόγια της εταιρείας μελετάται η αύξηση των πτήσεων προς Αυστραλία, ΗΠΑ, Καναδά και Νότια Αφρική, ενώ πιθανότατα θα εγκαινιάσουν πτήσεις προς την Κεντρική Ασία. Παράλληλα, θα αυξηθούν οι κερδοφόρες πτήσεις προς Γερμανία, ενώ επίσης θα δρομολογηθούν αεροσκάφη για πρώτη φορά προς Λονδίνο, Gatwick και Μάντσεστερ. Κέρδη η εταιρεία αναμένεται να παρουσιάσει μετά το 2002.



Περισσότερα Airbus για την British Airways

Συνολική επένδυση 1,6 δισεκατομμυρίων στερλινών ανακοίνωσε η BA με την παραλαβή 59 αεροσκαφών μεσαίων αποστάσεων από την Airbus. Τα 39 αεροσκάφη τύπου A319 και τα 20 τύπου A320 θα αντικαταστήσουν σταδιακά τα ήδη υπάρχοντα Boeing 757 και 737 στις εσωτερικές και ευρωπαϊκές πτήσεις της εταιρείας. Στόχος της BA είναι η μείωση της χωρητικότητας του στόλου της κατά 12% μέσα στα επόμενα τρία χρόνια, αλλά παράλληλα και η ενδυνάμωση της παρουσίας της στις ήδη κερδοφόρες γραμμές. Η εταιρεία σχεδιάζει παράλληλα την ανανέωση της Club Europe (η διακεκριμένη θέση εντός Ευρώπης), η οποία θα ξεπεράσει ως επένδυση τα 50 εκατ. στερλίνες.

Η Austrian Airlines προσχωρεί στη Star Alliance

Ο αυστριακός αερομεταφορέας αποχαιρέτησε τους συμμάχους του στον όμιλο Qualifier, όπως επίσης και την επί χρόνια συνεργάτιδα Swissair, και προσχώρησε στον όμιλο Star Alliance της άλλοτε αντιπάλου Lufthansa. Η Austrian άρχισε να αναθεωρεί τη συμμετοχή της στον όμιλο Qualifier μετά την απόφαση της Air France να συμμαχήσει με την άλλοτε σύμμαχο της Swissair, Delta Airlines. Η Austrian, η Lauda Air και η Tyrolean Airlines επέλεξαν να συμμετάσχουν στο «γερμανικό» όμιλο, αφού θα τους δοθεί η δυνατότητα πρόσβασης σε νέες τουριστικές αγορές αλλά και να αξιοποιήσουν επιτυχώς τις ήδη υπάρχουσες και κερδοφόρες πτήσεις προς Ανατολική Ευρώπη και Κεντρική Ασία. Παράλληλα, οι επιβάτες της Austrian θα έχουν πρόσβαση στο πασίγνωστο πρόγραμμα μιλίων «Miles and More».



Η Libyan Arab Airlines επανέρχεται

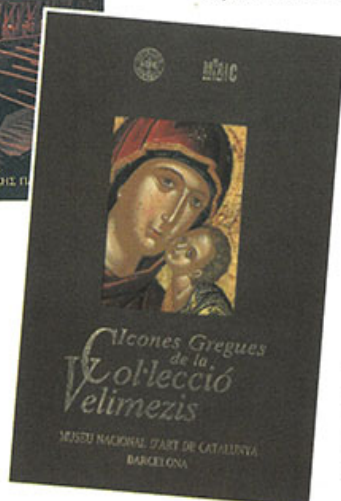
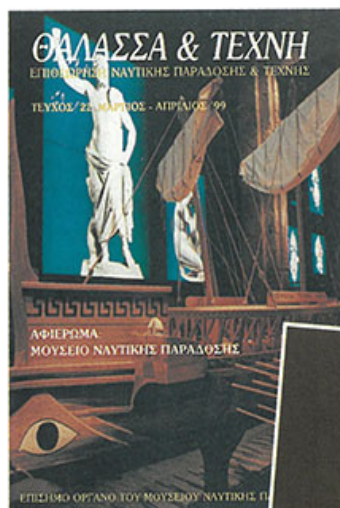
Μετά την άρση του εμπάργκο των Ηνωμένων Εθνών στη Λιβύη, ο εθνικός αερομεταφορέας Libyan Arab Airlines άρχισε πτήσεις προς το Αμάν της Ιορδανίας και σύντομα εγκαινιάζει πτήσεις από Τρίπολη και Βεγγάζη προς πολλά σημεία της Ευρώπης, της Μέσης και Άνω Ανατολής και της Αφρικής. Η εταιρεία σκοπεύει να αντικαταστήσει τον ήδη υπάρχοντα στόλο της με αεροσκάφη τύπου Airbus. Ήδη, έχει ανακοινωθεί από την Airbus η πρόθεση της κυβέρνησης της Λιβύης να αποκτήσει 24 αεροσκάφη από τον παραπάνω όμιλο.

Το Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης ιδρύθηκε από επώνυμους ανθρώπους της ναυτιλίας, έχοντας βασικό σκοπό τη συλλογή, συντήρηση, φύλαξη και έκθεση πάσης φύσεως κειμηλίων και λοιπών αντικειμένων που σχετίζονται με τη ναυτική παράδοση.

Στις αίθουσες του μουσείου ο μεγάλος αριθμός κειμηλίων είναι χωρισμένος θεματικά σε 6 ενότητες:

Αρχαιοελληνική περίοδος, βυζαντινή περίοδος, τα ατρόμυτα ελληνικά σκοριά, ελληνική χαρτογραφία και χαρτικά, «η χρυσή εποχή» της ελληνικής ναυτιλίας και βιβλιοθήκη.

Η διεύθυνση του Μουσείου Ναυτικής Παράδοσης είναι: Ακτή Τζελέπη 4, τηλέφωνο 41.14.096.



Τον τρίτο κύκλο εκδηλώσεων συμπλήρωσε το πρόγραμμα «Βελιμέζη» στο Μουσείο Μπενάκη.

Πρόκειται για τη συλλογή του Αιμίλιου Βελιμέζη (1902-1946), στενού συνεργάτη του Αντώνη Μπενάκη (1873-1954), ο οποίος κατόρθωσε να συγκεντρώσει μια ενδιαφέρουσα ενότητα μεταβυζαντινών εικόνων από διάφορες περιοχές του ελληνικού χώρου, που χρονολογούνται ανάμεσα στον 15ο και 19ο αιώνα.

Από τα 72 συνοδικά έργα της συλλογής Βελιμέζη, τα 16 προσφέρθηκαν στο Μουσείο Μπενάκη, ενώ τα υπόλοιπα κατέληξαν διασπαρμένα σε διάφορες μικρότερες συλλογές. Η ανασυγκρότηση της κατακερματισμένης σήμερα ενότητας, η συντήρηση των έργων και η επιστημονική τους επεξεργασία προσφέρουν πολύτιμα στοιχεία στη μελέτη της μετά την άλωση εκκλησιαστικής ζωγραφικής.



Ομίλος Εθελοντών κατά του Καρκίνου, που ιδρύθηκε το 1976, διοργάνωσε μια ξεχωριστή βραδιά, στην Ελληνογαλλική Σχολή Πειραιά «Άγιος Παύλος», προς τιμήν των νέων εθελοντριών.

Κύριος ομιλητής ήταν ο καθηγητής Φιλοσοφίας του Παντείου Πανεπιστημίου κ. Χρ. Γιανναράς, ενώ χαιρετισμούς απηύθυναν ο πατήρ Βασίλειος Τσιμούρης, ο πρόεδρος του Ιατρικού Συλλόγου Πειραιά κ. Παν. Μελάς, καθώς και ο αντιπρόεδρος του νοσοκομείου ΜΕΤΑΞΑ κ. Δ. Παπανικολάου.

Από τις 2 έως 6 Δεκεμβρίου στο δημαρχείο Πειραιά, και συγκεκριμένα στην αίθουσα «Καστριώτη», τα στελέχη του εθελοντικού ομίλου διοργανώνουν χριστουγεννιάτικο μπαζάρ για την οικονομική ενίσχυση των έργων του ομίλου.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στο τηλ. 41.81.641.



Ομίλος Manos εγκαταστάθηκε μόλις στο νέο εξώροφο ιδιόκτητο κτίριο γραφείων στην οδό Κατεχάκη 56, 115 25 Αθήνα, τηλεφωνικό κέντρο 01/ 67.95.500, Fax: 01/ 67.95.444.

Και από τα νέα γραφεία, η Manos θα συνεχίσει να προσφέρει τις ποιοτικές υπηρεσίες της, σε ό,τι αφορά το ταξίδι, και τα υψηλά standards, καθώς και από τα σημεία πωλήσεων στο κέντρο της Αθήνας και τα 37 Manos Centers σε όλη την Ελλάδα.



Ομίλος Αντισφαίρισης Πειραιά, ο οποίος ασχολείται με το άθλημα του τένις από τις αρχές της δεκαετίας, ξεκίνησε τη φετινή σεζόν με ιδιαίτερη επιτυχία στον αριθμό προσέλευσης αθλητών. Λειτουργούν τμήματα αρχαρίων, για ηλικίες από 4,5 ετών και άνω,

τμήματα προχωρημένων καθώς και ενηλίκων. Όντας ο μοναδικός αναγνωρισμένος φορέας αντισφαίρισης του Πειραιά, τα «φυτώριά» του αποτελούν σημαντική προσφορά στην εξέλιξη του αθλήματος.

Οι εγκαταστάσεις του ομίλου βρίσκονται στα γήπεδα της Φρεατύδας (Ακτή Μουτσοπούλου) και στο Στάδιο Καραϊσκάκη. Για οιαδήποτε πληροφορία μπορείτε να απευθυνθείτε στον υπεύθυνο προγραμματισμού στο τηλ. 42.80.290.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

«ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ»
Του Γεωργίου Ι. Σώκου Ph.D.
καθηγητή Μάρκετινγκ
Πανεπιστημίου Μακεδονίας
Τόμοι 2
Εκδόσεις: ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ



Η «στρατηγική» είναι μια
μαγική λέξη στο σύγχρονο λεξικό της ανταγωνιστι-
κής επιχείρησης, η εφαρμογή της οποίας προϋπο-

θέτει πειθαρχία και συστηματικές μεθόδους ανάλυ-
σης και σχεδιασμού.

Οι «στρατηγικοί» στόχοι του βιβλίου είναι να:

- εξηγήσει τις αρχές, μεθόδους ανάλυσης και διαδι-
κασίες του στρατηγικού σχεδιασμού μάρκετινγκ,
- τονίσει το ρόλο του διατηρήσιμου ανταγωνιστι-
κού πλεονεκτήματος στην ανάπτυξη στρατηγικών
μάρκετινγκ,

- παρουσιάσει ολοκληρωμένα τις περισσό-
τερες γενικές αλληλ και εξειδικευμένες
στρατηγικές μάρκετινγκ, καθώς και την κα-
ταλληλότητά τους, ανάλογα με τις περι-
στάσεις της αγοράς, τους στόχους της επι-
χείρησης ή και το στοιχείο του μείγματος
μάρκετινγκ που θεωρείται κεντρικό ανά πε-
ρίπτωση,

- παρουσιάσει λεπτομερώς τα διάφορα ερ-
γαλεία και μεθόδους ανάλυσης του στρατη-
γικού (σχεδιασμού) μάρκετινγκ και
- παρουσιάσει τα αναδυόμενα, πλέον πρό-
σφατα, εργαλεία και μεθόδους ανάλυσης, τα
οποία πιθανότατα θα διαμορφώσουν τις πρα-
κτικές και το εύρος του στρατηγικού (σχεδια-
σμού) μάρκετινγκ στο μέλλον.

μηθεύεται μόνο τον οδηγό μας
για τα γραφεία της στην
Ελλάδα και στο εξωτερικό.



- Συμμετέχει στις διεθνείς του-
ριστικές εκθέσεις και μοιράζει 2
τόνους του οδηγού σε κάθε έκ-
θεση σε ξένους επαγγελματίες
του τουρισμού.

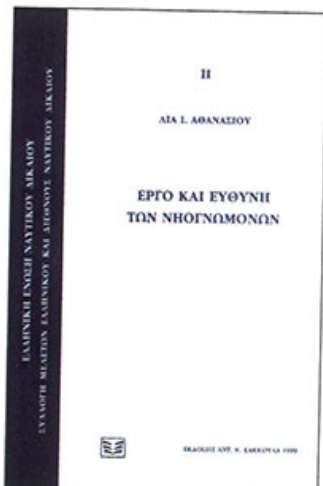
HELLO ATHENS
Εκδόσεις:
INFO PUBLICATIONS ΕΠΕ



«ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΕΝ ΠΛΩ»
Του Γιώργη Ανδρεαδάκη
Εκδόσεις: Σ.Ι. Ζαχαρόπουλος
Ο Γιώργης Ανδρεαδάκης γεννή-
θηκε στο Πυθαγόρειο Σάμου το
1937. Αποφοίτησε από την
Πατμιάδα Εκκλησιαστική Σχολή
το 1957. Για μια δεκαετία,
1962-1972, υπηρέτησε στο
Εμπορικό Ναυτικό, ταξιδεύον-
τας σ' όλα τα πλάτη και μήκη.
Από το 1972, ξέμπηκε πια, ζει
και εργάζεται στον Πειραιά, ό-
που ασχολείται με τα ναυτιλια-

κά. «Ειρηνικός εν πλώ» είναι η
πρώτη δημοσιευμένη συλλογή
του με ποιήματα συγκεντρωμέ-
να από τα ταξίδια του, καθώς
και άλλα σύγχρονα.

ΕΡΓΟ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗ
ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ
Τόμος II
Της Λίρας Ι. Αθανασίου
Εκδόσεις: ANT.N. ΣΑΚΚΟΥΛΑ



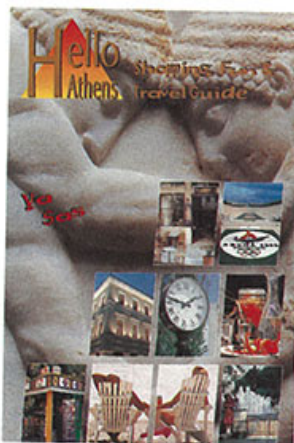
Το ζήτημα της ευθύνης των νη-
ογνωμόνων, εν όψει του ολοέ-
να αυξανόμενου ρόλου τους

ως παραγόντων θαλάσσιας α-
σφάλειας, αντιμετώπισα για
πρώτη φορά το Μάιο 1998, με
την ευκαιρία εισήγησης στο
πλήσιο του 3ου Διεθνούς
Ναυτικού Συνεδρίου. Οι γόνιμες
σκέψεις που εκφράστηκαν από
Έλληνες και ξένους εισηγητές,
το επίκαιρο του θέματος και κυ-
ρίως η πρόσφατη νομολογιακή
του αντιμετώπιση σε διάφορες
έννομες τάξεις μου κέντρισαν
το ενδιαφέρον και ενίσχυσαν
την επιθυμία για μία εκτενέστε-
ρη διερεύνηση του θέματος.
Της έρευνας αυτής αποτέλε-
σμα είναι η παρούσα μελέτη,
την οποία η Ελληνική Ένωση
Ναυτικού Δικαίου μου έκανε την
τιμή να περιλάβει στη συλλογή
της.

«HELLENIC TRAVELLING»

Εκδόσεις:
INFO PUBLICATIONS ΕΠΕ

- Μηνιαίος επαγγελματικός του-
ριστικός οδηγός.
- Κατέχει το 70% της ελληνικής
τουριστικής βιομηχανίας.
- Η Ολυμπιακή Αεροπορία προ-



- Ένας οδηγός ο οποίος παρέ-
χει απαραίτητες πληροφορίες
καθώς και προτάσεις, που βο-
θούν στην τόνωση του εμπορι-
κού κόσμου της Αθήνας.
Οι παραλήπτες του «Hello
Athens» είναι επισκέπτες που
διαθέτουν υψηλό εισόδημα και
έρχονται στην Αθήνα είτε για
τουρισμό είτε για επαγγελματι-
κούς λόγους και θέλουν και
μπορούν να απολαύσουν τη
διαμονή τους.
- Το «Hello Athens» κυκλοφορεί
από το 1993, κάθε χρόνο, σε
100.000 αντίτυπα.



Η κ. Δάφνη Σημίτη, ο κ. Ε. Βενιζέλος, η βασίλισσα Σοφία, η κ. Ε. Παπαζώη και ο κ. Α. Μπότσος



Η κ. Λαμπράκη - Πλάκα ξεναγεί τον κ. Κ. Σημίτη, τον κ. Δ. Αποστολάκη και τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Κ. Στεφανόπουλο

Στην Εθνική Πινακοθήκη πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της έκθεσης «El Greco, Ταυτότητα και Μεταμόρφωση», η μεγαλύτερη από όσες έχουν μέχρι σήμερα αφιερωθεί στον αναγεννησιακό καλλιτέχνη. Το σημαντικό γεγονός της παγκόσμιας καλλιτεχνικής σκηνής εγκαινιάσε ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Στεφανόπουλος,

ενώ παρευρέθη η βασίλισσα της Ισπανίας, Σοφία, η οποία είχε εργασθεί για την παρουσίαση της έκθεσης και σε άλλα, ανά τον κόσμο, μουσεία. Τα έργα της έκθεσης προέρχονται από μουσεία και ιδιωτικές συλλογές της Ευρώπης και της Αμερικής και αντιπροσωπεύουν όλους τους σταθμούς της πορείας του Γκρέκο.



Η κ. Ν. Γουλανδρή, η κ. Άννα Μποτέγια ντε Αθνάρ, το ζεύγος Β. Βαρδανογιάννη και ο κ. Κ. Μητσούκης



Ο κ. Θ. Καρατζάς και ο κ. Ρομπέρτο Ροβέρα

Στις 24 Σεπτεμβρίου εγκαινιάστηκε από την υπουργό Πολιτισμού, κ. Ελισάβετ Παπαζώη, στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, η έκθεση «Πάμπλο Πικάσο: Σπουδές για την Γκερνίκα» από τις συλλογές του Εθνικού Μουσείου-Κέντρου Τέχνης Βασίλισσα Σοφία. Στα εγκαίνια παρέστησαν η κ. Δάφνη Σημίτη, η σύζυγος του Ισπανού πρω-

θυπουργού κ. Άννα Μποτέγια ντε Αθνάρ, ο υπουργός Πολιτισμού της Ισπανίας κ. Μιγκέλ Άνχελ Κορτές, ο Ισπανός πρέσβης κ. Χαβιέρ Χιμένθ Ουγκάρτε, ο Έλληνας πρέσβης στην Ισπανία κ. Πέτρος Αγγελάκης και άλλοι επίσημοι. Η έκθεση περιλαμβάνει 23 σχέδια, ένα χαρακτηριστικό και δύο ηδία «υστερόγραφα» της Γκερνίκα.



Ο κ. Δ. Περίδης και η κ. Μ. Μαμιάκη



Ο κ. Τάκης Μαυρωτάς με την κ. Ειρήνη Νταϊφά



Η κ. Β. Βερνίκου, ο κ. Π. Τανιμανίδης και ο κ. Ν. Βερνίκος

Στις 4 Οκτωβρίου εγκαινιάστηκε, στην Πινακοθήκη Περίδη, η έκθεση του διακεκριμένου ζωγράφου και χαράκτη Τάκη Κατσουλίδη. Η έκθεση φιλοξενεί σαράντα πέντε έργα του ζωγράφου, τα οποία ολοκληρώνουν την εικαστική πρότασή του με τίτλο «Ζωγραφική από φως» (1994-1999). Με την ευκαιρία της έκθεσης έχει εκδοθεί ο πολυσέλιδος κατάλογος «Τάκης Κατσουλίδης - Ζωγραφική από φως», σε κείμενα των Δημήτρη Ζ. Περίδη, Τάκη Μαυρωτά και Κατερίνας Κοσκινά. Την επιμέλεια της έκθεσης είχε ο Τάκης Μαυρωτάς. Στα εγκαίνια παρεβρέθη πλήθος επιχειρηματικού κόσμου.



Ο Δ. Αβραμόπουλος απονέμει την τιμητική πλακέτα στον πρόεδρο της Ε.Σ.Η.Ε.Α κ. Ν. Κιάο



Μέλη του Δ.Σ. της Ε.Σ.Η.Ε.Α και ο δήμαρχος Αθηναίων πλαισιωμένοι από τους τιμηθέντες δημοσιογράφους



Η κ. Ι. Μπίσια, ο κ. Δ. Αβραμόπουλος, η κ. Α. Μαρέλου και ο κ. Ζ. Χατζηφωτίου

Ο δήμαρχος Αθηναίων κ. Δ. Αβραμόπουλος απένειμε, στις 13 Οκτωβρίου, το «Μετάλλιο Τιμής και Ευποιίας της πόλεως των Αθηνών» στην Ένωση Συντακτών Ημερησίων Εφημερίδων Αθηνών για την αντικειμενική και επαρκή κάλυψη των ανταποκριτών της στον πόλεμο εναντίον της Γιουγκοσλαβίας.

A great delusion

In other pages in "Naftika Chronika" the initiative of the United States to create a new Registry is discussed, which will allow the American flag to attract not only the vessels that have left it, but also ships of foreign shipowners. This thinking is particular and in fact justified by the super-power's perception, namely to multiply the fleet under American flag and allow the Americans to use it in cases of war or even in national emergency situations.

Greece of course is not a super-power, and so it does not think in the American way, but this does not mean that Greece does not constitute a huge shipping power and that it needs the economic support of its shipping, besides, of course, the power that the operation of a large fleet under its flag, or even under its ownership, brings to it.

The American way of thinking may differ from the Greek way for the above substantial reasons, but the sad thing is that the perceptions about the way to face a large internationalised industrial sector also differ. Thus, in the United States the proper attention is given to the sector, while in our country, shipping's obligations towards the relevant government authorities are taken for granted, overlooking the necessary motives that will bring shipping closer to the national economy.

The view that Greek shipping is sufficiently covered by the state, and that under the present Registry circumstances our shipping is ensuring its competitiveness, has nothing to do with reality. On the contrary, it contributes to moving the Greek ship away from its Registry, thus helping other countries and harming the national economy. The outrageous thing is that all this is happening at a time when expensive foreign Registries are changing to accommodate the new facts that international competition has brought, while we are just fussing about, under the false belief that we are on the right road.

We are greatly deluded.

NAFTIKA CHRONIKA ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE No 21

NOVEMBER 1999

Founder: D.N. Kottakis

Founded: 1931

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial Adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marelou

Editorial team: Charis Pavlidis,

Nassos Poulakidas

Specialist Contributors: Ilias G. Bissias,

George Banos, Takis Makris,

Theodosia Hayalides

Marketing & Advertising Director:

Mara Bougia-Eustathiadis

Art Director: John Koumarios

Subscriptions Manager:

Christos Kapantais

P.R. Manager: 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 ITF's campaign against flags of convenience

by Mark Dickinson, ITF Assistant General Secretary*

In 1997 the ITF initiated a far-reaching review of all aspects of the campaign against flags of convenience. This was done for several reasons.

Firstly we had previously conducted a review of the ITF's general activities under the theme of 'Transport Workers Beyond 2000' which had set a modernising theme throughout all aspects of the ITF's work. It also mandated the ITF Secretariat to seek dialogue with organisations sharing similar objectives and concerns, for example Greenpeace.

Secondly, 1998 would mark the 50th anniversary of the launching of the FOC Campaign and it was felt that this was an important historical marker and a good point in time to review the campaigns objectives and rationale and the policies that guide it.

We made it clear at the time the review was launched that this was not a review which would lead to an end to the campaign - a fact that may have disappointed many of you - but about modernising to reflect changes in the shipping industry and perhaps most importantly to ensure we continued to occupy the moral high ground because we believe we have been right about the ills of the FOC system and the evidence is there for all those who care to see it. The review was very frank and transparent. It highlighted, as you would expect, our many successes.

We have a unique solidarity network, which now stretches to 104 ports in 39 countries. Over 100 staff seconded full and part-time to the ITF working 365 days a year helping seafarers and harassing the sub-standard shipowners and operators.

We have managed to establish minimum standards for wages and working conditions far beyond the wildest dreams of unions in any other industry and over a significant proportion of the FOC fleet.

The review confirmed that the campaign is stronger now than at any time in its 50-year history not only as a consequence of the industrial power of the ITF but also in relation to our political influence. There has been a shift in the political climate away from the 'de-regulate and privatise at any cost' dogma of the 80s to the caring 90s where the consumer is king and information is power. This is the rationale for the tour of the Global Mariner. Over 620,000 'consumers' have been onboard and still 15 ports to go!

We can now count many of the major maritime powers as amongst our closest allies in the fight against sub-standard shipping. Even Liberia 'praises the essential role of the ITF'!

But the review did not shy away from our failures. We have failed to eradicate FOCS. In fact that failure has been rather spectacular given that in tonnage terms

over 50% of shipping is now FOC registered. And we have failed to maintain the strength of many of our maritime affiliates particular those in the traditional maritime countries where the vast majority of ships are still owned and controlled.

Failure though is not a reason for discontinuing our campaign. Too many seafarers depend on our work. So to I would contend does the survival of good shipowners who treat their crews decently yet are paid no more by charterers and shippers for their services than the bad shipowner. How can that be right?



There have been changes in the shipping industry brought about by globalisation. Shipping was the first global industry and the ITF was the first trade union international to develop strategies and policies to deal with its consequences for workers. But globalisation has brought new challenges for ITF's affiliates not least those in the ports industry. Our affiliates have not been unaffected and they have had to change the way they work. For one thing they can not turn solidarity on and off like a tap and new more sophisticated tactics have had to be developed such as the intensified week of action against ships not covered by ITF Approved Agreements which took place last week in over two dozen European Countries.

We have had to develop a legal strategy of our own and learn to use the law more effectively to defend the interests of seafarers and dockers.

As global trading patterns change and hurdles are

thrown in the way of international solidarity in our historical strongholds we have had to expand the campaign into new areas something we have done with great speed and much success. India for example is set to become the jewel in the crown of the FOC campaign.

But we also want to expand dialogue with those parts of the industry who share our dream of an industry regulated on the basis of a genuine link between the flag a ship flies and the place where it is beneficially owned and controlled. An industry that provides a decent return on capital for shipowners and their investors and provides decent terms and conditions for seafarers. That is one of reasons we have launched an Independent Commission on the Regulation of Shipping under the chairmanship of Peter "Ships of Shame" Morris. There are solutions out there for the problems of the industry and we are determined to find a consensus for action and we want to hear your views.

The Campaign will remain a defensible, efficient and transparent campaign. It will continue to be run according to the democratic principles which have underpinned the ITF's 100 year history. The shipping industry and all those who service the industry should take note and reciprocate.

Turning now to the changes that have been made in the Delhi policy, we have adopted new criteria for defining FOCS which include a broader assessment of the performance of a flag state with regards to its international obligations. We have now launched a 'Flag State Audit' to ensure that all those registries that have been declared FOC by the ITF meet these new criteria. The audit, which is being carried out independently, will also look at many of the new open registers and some well-known sub-standard national registers too. There could be many more new targets for the ITF campaign in the future and perhaps some may come of our list too.

The campaign's objectives have also been extended to include sub-standard national flag vessels thereby satisfying one of the shipping industry's most often quoted objections to the ITF campaign. Genuine bareboat chartering arrangements and dual flag arrangements will also from now on be accepted by ITF affiliates so long as they are genuine.

The Delhi Policy also lays the foundation for more co-operation between

the ITF and shipowners on the question of training and retention of seafarers as we also wish to see a move away from the casual nature of employment so typical of FOC operations. We have also launched an education programme for ITF affiliated trade unions and their members to ensure that democratic principles continue to underpin the ITF's activities.

Furthermore, whilst the Delhi Policy continues to convey RIGHTS for ITF affiliates to, for example, sign ITF Agreements (providing they stick to the consultation procedure), they also have responsibilities. These responsibilities are outlined in the ITF Seafarer's Charter and codified in the Delhi Policy. It has always surprised me that shipowners claim they make payments to ITF affiliates and apparently have no idea what these payments are for. If they do not form part of an ITF Approved Collective Bargaining Agreement, then as far as the ITF is concerned they are not a requirement for the issuance of an ITF Blue Certificate. This is made absolutely clear in the Delhi Policy.

The implications of these significant changes for industry are many. We seek the eradication of unfair competition. You can expect that the campaign will continue to become stronger and more effective and you can expect stronger unions particularly those in the labour supply countries. But you can also expect clarity on the question of responsibility from the ITF and its affiliates over the services provided to seafarers regardless of their nationality. You can also expect a greater recognition of the changes that have occurred in the industry and the way these changes have shaped your operations.

All in all I believe the Oslo to Delhi Review process and the resultant Delhi Policy marks a significant shift in ITF policy. It does however represent an evolution, not a revolution. For those who expected more I make no apologies at all. For those who recognise these policy changes for what they are - a genuine desire to work with the good against the bad - then the ITF looks forward to working with them for the benefit of the seafarers and a healthy, prosperous and sustainable shipping industry.

***From the speech at Maritime Cyprus**

1974-1999: THE ROYAL BANK OF SCOTLAND CELEBRATES 25 YEARS OF BANKING IN PIRAEUS

The Royal Bank of Scotland's presence in Greece can be traced back to February 1973 when a representative office was opened in Piraeus, trading under the aegis of a Greek subsidiary company, Williams & Glyn's (Greece) Co. Ltd. It was the first of the larger British banks to open an office in Greece, a reflection of the rapid growth of the Group's international business.

The spur to opening a representative office in Greece in 1973, to provide local banking services to the London office's Greek customers, was, however, the sudden growth of Piraeus from a parochial port to a world-class maritime centre. During the few years prior to 1973 the character of Piraeus was transformed - wooden huts were replaced by long concrete quays and multistorey buildings and the port expanded to twice its original capacity. This was in part due to unwelcome legislation in the USA, which underlined the

precariousness of reliance on foreign maritime centres and prompted retrenchment at home. The newly established offices of the large shipping firms in Piraeus attracted foreign banks from the USA, Canada and Britain, including Williams & Glyn's Bank's new representative office. Little more than a year later, in the summer of 1974, the UK government announced a Finance Bill that promised to impose considerable tax burdens on Greek shipowners in Britain and to undermine London's long-term role as a centre for Greek shipping interest.

The principal aim in opening the new branch in Piraeus, which for some years remained Williams & Glyn's Bank's only overseas office, was to provide competitive financing and first class service to the shipping market, not only ship owners and operators, but also brokers, suppliers, ships' personnel and other Group customers with interest in Greece. The business grew satisfactorily. In 1980 SWIFT was installed and in 1983 a new computer system introduced. By 1984 when the branch celebrated its tenth birthday it had a staff of sixty. The 1980s were, however, a time of considerable change for The Royal Bank of Scotland Group. At

the end of 1979 Lloyds Bank made informal approaches to acquire the Group but, by late 1980, the board of The Royal Bank had itself decided to seek a merger with a British bank with a strong overseas presence. Talks were opened with Standard Chartered Bank, seen as an ideal partner, with international business complementing the Group's domestic network. Merger plans were announced in 1981, and within days Hong Kong and Shanghai Banking Corporation made a rival bid. Both bids were referred to the Monopolies and Mergers Commission, which eventually decided that the proposed take-overs would operate against the public interest. Within months, the business of Williams & Glyn's Bank was merged with the Royal Bank from September 1985.

Today the Branch is widely recognised as having the largest portfolio of shipping clients in Greece, customers attracted by the bank's proven commitment to the industry, its quality service delivery and the experience of its personnel. Of the sixty-four locally recruited staff at the branch today, eleven joined during the first year of operation, including the current branch manager, Alex Rodopoulos.

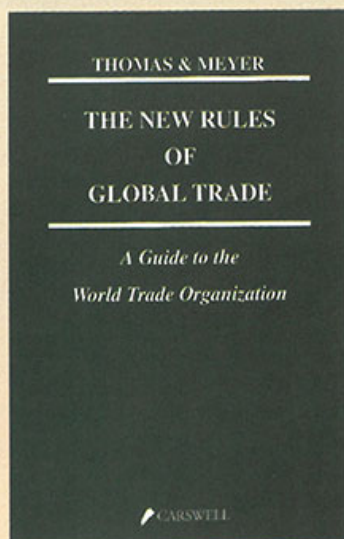
THE NEW RULES OF GLOBAL TRADE; A GUIDE TO THE WORLD TRADE ORGANISATION

By Thomas & Meyer.

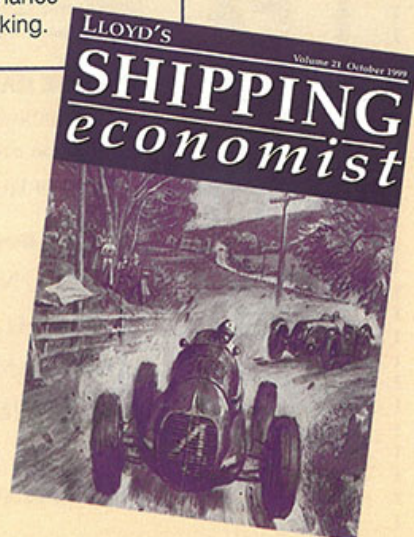
Editions: Carswell

Price: \$70Cdn

A book on the new rules of global trade and the overseeing organisation introduced with the coming into force of the World Trade Organisation Agreement. Being as impartial as it could and avoiding nationalistic approaches, it is a valuable study for an expert or for a student, because it does not skim over areas of complexity in the Agreement, while it keeps the language relatively simple.



The latest issue of **Lloyd's Shipping Economist** deals mainly with greek banking, Marine Insurance, Auto Trade finance and broking.

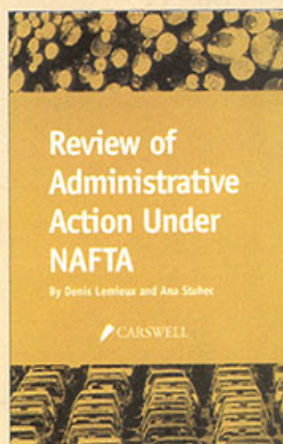


REVIEW OF ADMINISTRATIVE ACTION UNDER NAFTA

By Dennis Lemieux and Ana Stuhec

Price: \$75Cdn

A comprehensive look at the various mechanisms set up to settle disputes under the North American Free Trade Agreement (NAFTA). The authors address the issues of jurisdiction and procedures for panel proceedings, include a comprehensive review of both the applicable procedural and substantive grounds for review and canvass the relevant sources of law.



DIARY OF EVENTS

3-5 November 1999, London
The Marine Cargo Insurance Workshop
Supported by P & I International
Tel.: +44 20 7453 5492; Fax.: +44 207636 6858

4-7 November 1999, Thessaloniki
Philoxenia '99 Helexpo
Tel.: +30 31 291 293

4-21 November 1999, London
Bank of Cyprus Centenary Celebrations
The Hellenic Centre
Tel.: +44 171 487 5060; Fax.: +44 171 486 4254

27 November/4 December 1999, London
Lykion Ton Hellinidon 20 Years
Anniversary Celebration
The Hellenic Centre
Tel.: +44 171 487 5060; Fax.: +44 171 486 4254

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.: +44 171 453 5309; Fax.: +44 171 453 5306

20-21 November 1999, Warsaw
Seminar Private - Public Partnership
Organised with AIJA
Information: Kurt Weil; Fax.: +49 211 324 439

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

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

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

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

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

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

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

☐ Ταχυδρομική επιταγή GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε

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

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



Στοιχεία συνδρομητή

ΟΝΟΜΑ/ΝΥΜΟ:

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: Δ.Ο.Υ: Α.Φ.Μ.:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: FAX:

Ημερομηνία / /

Υπογραφή

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

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 (Α/Γ. Νο002/62047-00/40)



NAME: (Mr/Mrs/Miss/Ms)

COMPANY:

ADDRESS:

POST CODE:

TELEPHONE: FAX:

Date / /

Signature

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



TURBOTECHNICA

★ SERVICE ★ DYNAMIC BALANCE

★ SPARE PARTS ALL TYPES

★ TURBOCHARGERS

BIKH ΔΑΝΙΗΛ

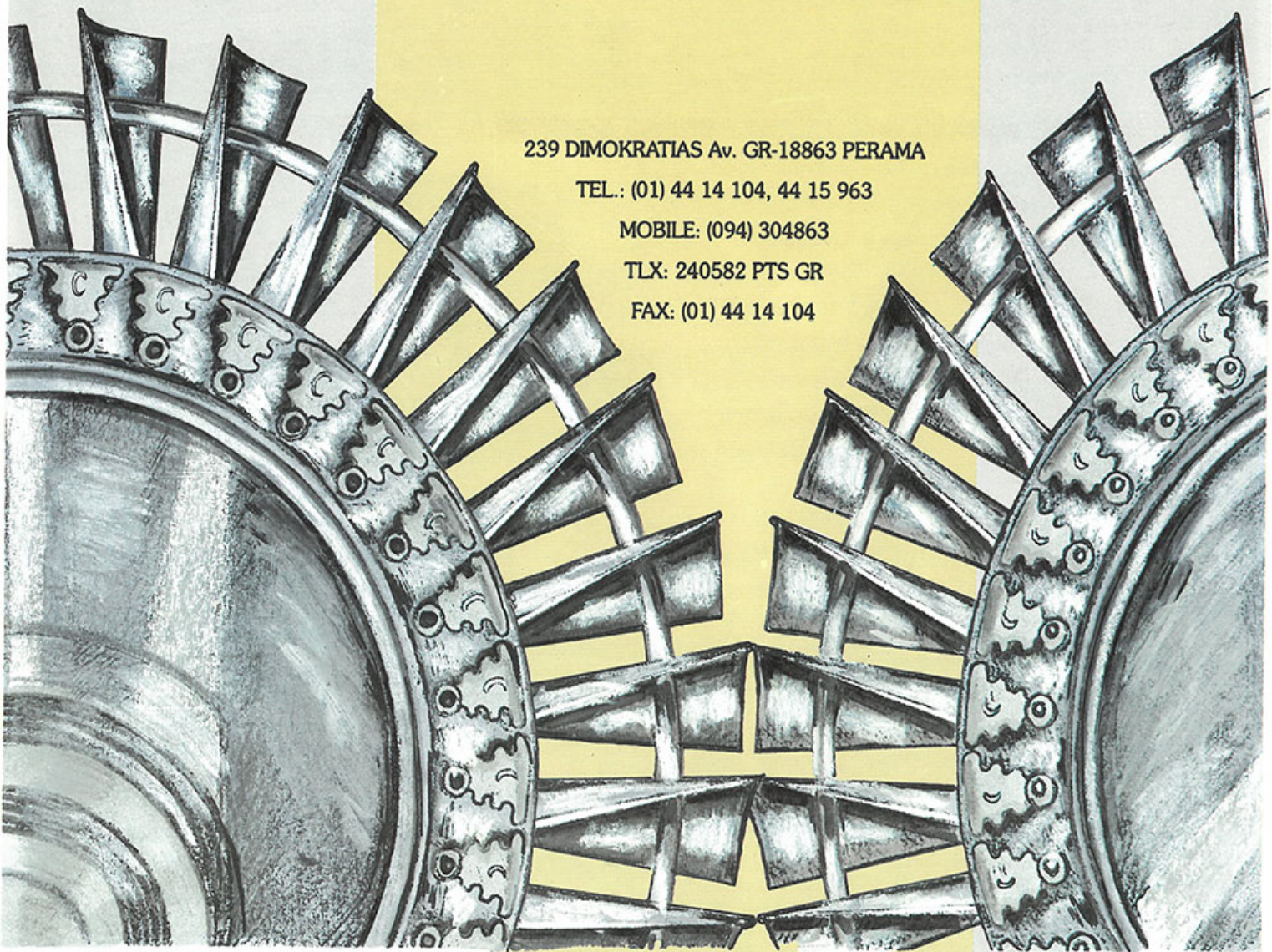
239 DIMOKRATIAS Av. GR-18863 PERAMA

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

MOBILE: (094) 304863

TLX: 240582 PTS GR

FAX: (01) 44 14 104



TOTAL TURBOCHARGER SERVICES

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΕΧΝΟ- ΓΝΩΣΙΑ!

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

Διαθέτει το διεθνές πιστοποιητικό διασφάλισης ποιότητας ISO 9002, ιδιόκτητες εγκαταστάσεις και 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

