



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 22 - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1999 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ:

Είμαστε θύματα
της δημοκρατικής
ευαισθησίας μας

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΧΑΙΡΙΔΗΣ:

Η συμβολή
του υπ. Αιγαίου
στην ανάπτυξη
των νησιών

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ:

Διάλογος κωφών
ή αδιαφορία έναντι
των εξελίξεων

Η ελληνική
ναυτιλία
στη νέα χιλιετία

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT

SUPER PUMA
**Έρευνα
και διάσωση
στο Αιγαίο**

**Ακτοπλοΐα
Πενήντα πλοία θα προστεθούν
μέχρι το 2002**

**Αδιαφορεί
το κράτος
για τη ναυτιλία**

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



Α Γ Α Π Η



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
ΜΥΚΟΝΟΣ: ΜΑΤΟΓΙΑΝΝΗ 12, ΤΗΛ.: 0289/23 245, ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ: PORTO CARRAS - MELITON HOTEL - SITHONIA HOTEL SANI BEACH - SANI CLUB - PORTO SANI
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ: ROBINSON CLUB - KYLLINI BEACH, ΚΥΠΡΟΣ: Λ. ΑΡΧ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ 67Γ, ΛΕΥΚΩΣΙΑ, ΤΗΛ.: 02/377 795

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 22
Δεκέμβριος 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. Μπίσιας
Συντακτική Ομάδα:
Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας
Ειδικοί Συνεργάτες: Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,
Θεοδοσία Χαγιαλίδου
Art Director: Γιάννης Κουμαριανός
Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη
Διεύθυνση
Marketing & Διαφήμισης: 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

14. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

20. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

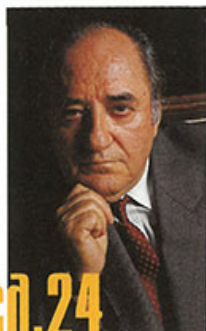
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

24. ΕΙΜΑΣΤΕ ΘΥΜΑΤΑ
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗΣ
ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ ΜΑΣ
Συνέντευξη του αντιπροέδρου

της Βουλής,
Παναγιώτη Ν.
Κρητικού

28. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ:
Ο ΠΑΡΕΞΗΓΗΜΕ-
ΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ
Συνέντευξη
του γενικού
γραμματέα
του
υπουργείου Αιγαίου, Ιωάννη
Μαχαίριδη

30. ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΚΩΦΩΝ
Ή ΑΔΙΑΦΟΡΙΑ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ
ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ;
Συνέντευξη του Νικόλαου Α.
Βερνίκου



ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

32. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΠΡΟΣΤΑ
ΣΤΗ ΝΕΑ ΧΙΛΙΕΤΙΑ
Του καθηγητή Α.Μ. Γουλιέλμου

34. ΑΠΡΟΘΥΜΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΚΡΑΤΟΣ ΝΑ ΠΕΡΙΦΡΟΥΡΗΣΕΙ
ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
Τα συμπεράσματα από την κοινή
σύσκεψη των ΕΕΕ και Committee

38. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:
Η ΖΗΤΗΣΗ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

42. Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ
ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

46. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
ΣΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

48. ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ 2%
ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΤ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

50. ΠΕΝΗΝΤΑ ΠΛΟΙΑ
ΘΑ ΠΡΟΣΤΕΘΟΥΝ ΣΤΟΝ ΑΚΤΟ-
ΠΛΟΪΚΟ ΣΤΟΛΟ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2000

54. SUPER FAST ΤΡΑΓΩΔΙΑ:
ΤΟ ΠΑΡΑΣΚΗΝΙΟ
ΤΗΣ ΤΡΑΓΩΔΙΑΣ
ΤΟΥ «SUPER FAST FERRY III»

58. ΟΙ ΜΑΡΙΝΕΣ
ΠΡΟΣΕΛΚΥΟΥΝ ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗ-
ΜΑΤΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

60. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της
ναυτιλίας μας

62. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ Ή
ΟΜΙΛΟΥΜΕ ΓΙΑ ΑΛΛΟ ΠΡΑΓΜΑ;
Του Γεωργίου Μπάνου

64. Η ΑΡΓΩ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΥΒΕΪΤ
Του Απ. Δόμβρου

66. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξεν. Αντωνιάδη

68. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

70. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

74. AS-332 SUPER PUMA:
ΙΣΧΥΡΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Η ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ
Η ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

76. AIR NEWS

78. FORUM

80. ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ

82. ENGLISH SUPPLEMENT



σελ.50



σελ.54



σελ.46



σελ.74

SEAMARK

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



K2 DESIGN

...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

SEAMARK



Έλλειψη βούλησης

του Νίκου Σίμου

Η μακαριότητα του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας σχετικά με το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας προκαλεί κατάπληξη. Πρωτίστως, βεβαίως, στους ανθρώπους της ναυτιλίας. Η επιβίωση της ελληνικής βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών, που συναρτάται προς τη διατήρηση της παγκόσμιας πρωτοκαθεδρίας της, είναι εκ των ων ουκ άνευ, όχι μόνο για λόγους γοήτρου ή ως διαπραγματευτικό όπλο στη διεθνή σκηνή, αλλά και για την ίδια την εθνική οικονομία. Με τους ρυθμούς, όμως, που συντελείται ο αφελληνισμός της ναυτιλίας μας μάλλον δεν πρέπει να είμαστε πολύ αισιόδοξοι. Την τελευταία τετραετία -συμπεριλαμβανομένου και του δεκαμήνου του τρέχοντος έτους- τα πλοία που

διεγράφησαν από το ελληνικό νηολόγιο είναι υπερδιπλάσια των όσων ενεγράφησαν. Το τι σημαίνει αυτό για την ελληνική οικονομία, από πλευράς ναυτιλιακού συναλλάγματος αλλά και από πλευράς θέσεων εργασίας, όλοι το αντιλαμβάνονται. Εκτός, πιθανώς, από την ηγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας.

Πράγματι, οι θέσεις εργασίας έχουν δραστικά μειωθεί, με αποτέλεσμα να αυξάνεται βεβαίως και η ανεργία στο χώρο της ναυτιλίας. Είναι, δε, τόσο μεγάλη η απώλεια σκαφών από το ελληνικό νηολόγιο, ώστε ακόμη και αν εφέτος διαπιστώθηκε μικρή αύξηση στο ρυθμό ύψωσης της ελληνικής σημαίας από ελληνόκτητα πλοία, η αύξηση του ρυθμού αυτού δεν φτάνει προκειμένου να αντιμετωπισθεί η αύξουσα ανεργία. Αλλά και πέραν της ανεργίας, ο περιορισμός των θέσεων εργασίας στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία δημιουργεί αρνητικές συνθήκες για την προσέλκυση στελεχών στο ναυτικό επάγγελμα, με αποτέλεσμα να κινδυνεύουμε και από έλλειψη στελεχών. Το τι σημαίνει και αυτό για μία ναυτιλία η οποία βασίσθηκε στο ανθρώπινο δυναμικό της, ελπίζουμε να το αντιλαμβάνεται το υπουργείο. Ασφαλώς, ουδέποτε στο παρελθόν είχε διαμορφωθεί ένα τόσο αρνητικό πλαίσιο λειτουργίας της εμπορικής ναυτιλίας μας. Το βέβαιο είναι ότι υπάρχει χρόνος για τη διόρθωση των ημαρτημένων. Αρκεί να υπάρχει η βούληση του κράτους, η οποία στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι βέβαιον ότι λείπει, προς μεγάλη απογοήτευση των ανθρώπων της ναυτιλίας.



Πρόσωπα

του μήνα



Μαντλίν Ολμπράιτ

Παρούσα στην επίσκεψη Κλίντον και η Μαντλίν Ολμπράιτ, η φοβερή και ισχυρή κυρία που συχνά με τις «αριστοτεχνικές» κινήσεις της προκαλεί ρίγη τρόμου στην παγκόσμια σκηνή. Ευδιάκριτη, με τα γνωστά ενδυματολογικά γούστα της και τις περίφημες καρφίτσες της, καθήμενη στην πρώτη σειρά παρέμεινε στη σκιά του πλανητάρχη. Αυτή ήταν η τηλεοπτική εικόνα γιατί μόλις αποχωρούσαν τα φθλας και οι κάμερες, η κυρία Ολμπράιτ ήταν παρούσα σε όλες τις παρασκηνιακές συζητήσεις, αυτές που ονομάζονται «κεκλεισμένων των θυρών». Έτσι στα σφέλη, στις ζημιές και στα «μαθήματα» που αναμένονται από την επίσκεψη Κλίντον, η κυρία του Foreign Office θα παίξει τον σημαντικότερο ρόλο και θα διαμορφώσει την εξωτερική πολιτική απέναντι στην Ελλάδα.

Κωστής Στεφανόπουλος

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας μάς έβγαλε πάλη ασπροπρόσωπους. Τόληψε και είπε στον πρόεδρο Κλίντον -δημοσίως μάλιστα- αυτά που δεν το ήλπιούσαν να του πουν άλλοι. Η αλήθεια είναι ότι εξέφραζε το συναίσθημα όλου του ελληνικού λαού. Άλλο θέμα βεβαίως ότι η περαιτέρω άνοδος της δημοτικότητάς του φέρνει σε δύσκολη θέση τη... Νέα Δημοκρατία. Η οποία αρνούμενη, μέχρι στιγμής τουλάχιστον, να συγκατανεύσει στην υποψηφιότητα Στεφανόπουλου, προκειμένου να οδηγηθούμε σε εκλογές, έχει εγκλωβίσει τους οπαδούς και ψηφοφόρους της σε ένα μεγάλο δίλημμα.

Πρόσωπα με κουκούλα

Κοντεύουν να αποτελούν μυστήριο άλλοι οι «γνωστοί άγνωστοι» όσο και η «17 Νοέμβρη». Με τη διαφορά ότι αυτούς τους παρακολουθούμε, χρόνια τώρα, σε άμεση δράση, χωρίς να συζητιούνται από την Άμεση Δράση. Για άλλη μια φορά, οι κουκουλοφόροι έσπασαν και κατέστρεψαν, και οι συλλήψεις που έγιναν δεν απέφεραν τίποτε. Πράγμα που σημαίνει ότι και του χρόνου, πρώτα ο Θεός, θα είναι παρόντες με την πρώτη ευκαιρία για να δοκιμάσουν, ανενόχλητοι, την αντοχή των νέων υαλοπινάκων της οδού Πανεπιστημίου.



Ντούσαν Μπάγεβιτς

Μόνον η άφιξη Κλίντον κατόρθωσε να αποσπάσει την προσοχή του κόσμου αθλά και των εφημερίδων από την αιφνίδια απογοήτσή του από τον Ολυμπιακό. Ούτε ο πόλεμος του Κόλπου να επαναλαμβανόταν δεν θα είχαμε τέτοια πληθώρα αναλύσεων και περισπούδαστων εκτιμήσεων για τα αίτια της απομάκρυνσης του Σέρβου τεχνικού και για το μέλλον του Ολυμπιακού. Όλα αυτά σημαίνουν ότι ο αθλητισμός έχει εξελιχθεί σε εύρωστη βιομηχανία και δεν είναι καθόλου αμελητέες οι εξελίξεις που πραγματοποιούνται στο χώρο του.



Π.Ο.Σ.Υ.Μ.Μ.Ε.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ



Ο Οικιστικός Σύλλογος Υπαλλήλων της Ε.Ρ.Τ. Α.Ε., εξασφάλισε το εικονιζόμενο εκπληκτικό παραθαλάσσιο κτήμα που βρίσκεται στο Καστρί Ευβοίας, 16 χλμ. ανατολικά της Καρύστου. Πρόκειται για έκταση 110 στρεμμάτων περίπου, απολύτως αμφιθεατρική, με απεριόριστη θέα προς τη θάλασσα και τη νήσο Άνδρο, νοτιο-ανατολικό προσανατολισμό και ιδανικές κλιματολογικές συνθήκες που καταλήγει στη δική της πανέμορφη αμμουδιά.

Για την οικιστική ανάπτυξη του κτήματος, προτείνεται η κατάτμησή του σε ιδιοκτησίες των 4 στρεμμάτων. Σε κάθε οικόπεδο 4.000 τμ. θα μπορούν να συμμετέχουν:

Περίπτωση 1: Ενας ιδιοκτήτης (4.000 τμ.).

Δυνατότητα ανέγερσης κατοικίας 200 τ.μ. και επιπλέον επιφάνεια 200 τ.μ. υπερυψωμένων βοηθητικών χώρων.

Περίπτωση 2: Δύο συνιδιοκτήτες (2.000 τμ. έκαστος).

Δυνατότητα ανέγερσης κατοικίας 100 τ.μ. έκαστος και επιπλέον επιφάνεια 100 τ.μ. υπερυψωμένων βοηθητικών χώρων.

Περίπτωση 3: Τρεις συνιδιοκτήτες (1.333 τμ. έκαστος).

Δυνατότητα ανέγερσης κατοικίας 70 τ.μ. έκαστος και επιπλέον επιφάνεια 70 τ.μ. υπερυψωμένων βοηθητικών χώρων.

➤ **Ο Σύλλογος, εξετάζει τη σοβαρή πιθανότητα να συμπεριληφθεί η έκταση εντός του μη οριοθετημένου οικισμού Καστρί, ο οποίος είναι αναγνωρισμένος ως υφιστάμενος προ του 1923.**

Στην περίπτωση αυτή, με την ένταξη του κτήματος στο σχέδιο πόλης, είναι αυτονόητη η μεγάλη αξιοποίησή του.

ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Η τιμή αγοράς για κάθε στρέμμα ανέρχεται στο ποσό των **2.500.000 δρχ.**

Περίπτωση 1: Αγορά οικοπέδου 4.000 τμ. από έναν ιδιοκτήτη (Σύνολο 10.000.000 δρχ.)

Προκαταβολή 5.000.000 δρχ. και 10 ισόποσες μηνιαίες δόσεις.

Περίπτωση 2: Αγορά οικοπέδου 4.000 τμ. από δύο συνιδιοκτήτες (Σύνολο 5.000.000 δρχ. έκαστος)

Προκαταβολή 2.500.000 δρχ. και 10 ισόποσες μηνιαίες δόσεις.

Περίπτωση 3: Αγορά οικοπέδου 4.000 τμ. από τρεις συνιδιοκτήτες (Σύνολο 3.330.000 δρχ. έκαστος)

Προκαταβολή 1.730.000 δρχ. και 10 ισόποσες μηνιαίες δόσεις.

Σε κάθε περίπτωση η προκαταβολή θα καταβάλλεται κατά την υπογραφή της σύμβασης εντολής (πληρεξούσιο) προς τα μέλη της Δ.Ε. του Π.Ο.Σ.Υ.Μ.Μ.Ε.

Η εκδήλωση ενδιαφέροντος υλοποιείται με την κατάθεση ποσού 500.000 δρχ. στο λογαριασμό 059/42100340 της Εμπορικής Τράπεζας (το ποσό αυτό θα αφαιρείται από την προκαταβολή σε κάθε περίπτωση). Με αυτόν τον τρόπο θα εξασφαλίζεται η προτεραιότητα συμμετοχής.

Με το παρόν, σας γνωρίζουμε ότι ο Σύλλογος Υπαλλήλων Ε.Ρ.Τ. απευθύνεται σε σας, μέσω του περιοδικού, προκειμένου να διατεθεί περιορισμένος αριθμός μερίδων στην προσπάθεια εξασφάλισης συμμετοχής υψηλού επιπέδου μελών.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ (Απογευματινές ώρες): Μανώλης Καρυωτάκης, τηλ. 6031780, Δημήτρης Αποστολάκος, τηλ. 7667559, Πέτρος Παπακωνσταντίνου, τηλ. 6811402, Χρήστος Τσακούμης, τηλ. 6390825

ΕΝ ΠΛΩ

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Ατύχημα και λαθρομετανάστες

Η παρακάτω υπενθύμιση δεν επιδιώκει να αφήσει κάποιο συγκεκριμένο υπαινιγμό σχετικά με το θανατηφόρο ατύχημα του «Super Fast III». Όμως, σε σχετικά σύντομο χρόνο, από τις ίδιες στήλες, αναφερόμενοι στο σκληρό ανταγωνισμό με τους Ιταλούς και τη διείσδυση του ελληνικού πλοίου στις συγκοινωνίες τους, είχαμε λαβει αφορμή από σχετικές ιταλικές προειδοποιήσεις και είχαμε επισημάνει ότι σε ένα σκληρό ανταγωνισμό θα ήταν δυνατόν να δούμε και μαφιδόζικες μεθόδους να εφαρμόζονται.

Βεβαίως, τίποτε δεν έχει αποδειχθεί μέχρι σήμερα και το ζήτημα εντοπίζεται αλλού. Πρώτον, ότι είχαμε ανθρώπινα θύματα. Και δεύτερον, ότι όλα τα θύματα ήταν λαθρομετανάστες που είχαν παρεισφρήσει στο πλοίο.

Το ζήτημα των λαθρομεταναστών αναμφισβήτως δημιουργεί τεράστια ερωτήματα, τα οποία έδωσαν βεβαίως την αφορμή για εκατέρωθεν αντεγκλήσεις και υπαινιγμούς για το ποιος φταίει, τελικώς, για το γεγονός ότι βρέθηκαν μέσα στο πλοίο οι λαθρομετανάστες. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας «απετόξατω τον Σατανά», λέγοντας ότι δεν είναι δυνατόν να ελέγχονται αποτελεσματικώς όλα τα λιμάνια για τον εντοπισμό παράνομων αλλοδαπών που επιχειρούν -και τις περισσότερες φορές το κατορθώνουν- να εισέρχονται σε ελληνικά πλοία. Με άλλα λόγια, θα πρέπει να εγκαταλείψουμε τις ελπίδες ότι ο επίσημος έλεγχος είναι δυνατόν να γίνει αποτελεσματικός.

Από την άλλη πλευρά, επειδή διατυπώθηκαν και κατηγορίες -απαόδεικτες βεβαίως- σε διαφόρους τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς για δωροδοκίες λιμενικών προκειμένου να κάνουν τα «στραβά μάτια», ήταν φυσικό να υπάρξει αντίδραση από την Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, σε ήπιους αλλά κατηγορηματικούς τόνους, με την οποία επιχειρείται να δικαιολογηθεί η αναποτελεσματικότητα των ελέγχων.

Αναμφισβήτως, στη σχετική ανακοίνωση καταγράφονται αρκετές αλήθειες. Για παράδειγμα, δεν μπορεί κανείς να παραβλέψει ότι στην ακτίνα δράσης του Λιμενικού αντιστοιχούν 16.500 χλμ. ακτογραμμής και πάνω από 3.000 νησιά και μικρονήσια. Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με τα στοιχεία των λιμενικών, αυτή τη στιγμή υπηρετεί μόνο το 70% της επίσημης οργανικής σύνθεσης του Λ.Σ. Βάσει, δε, επίσημων μελετών -πάντοτε κατά την Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Λ.Σ.- υπάρχει έλλειψη προσωπικού πάνω από το 50% των θέσεων που απαιτούνται για να καλυφθούν οι ανάγκες. Επιπλέον, καταγγέλλεται ότι με την ψήφιση του νόμου του 1998 για την πρόσληψη «συνοριακών φυλάκων», δεν προσλήφθηκε κανένα άτομο στο Λιμενικό Σώμα για να καλύψει «την τεράστια συνοριακή ακτογραμμή».

Όλα αυτά αποτελούν, δυστυχώς, σημαντικές αλήθειες τις οποίες πρέπει να αποδεχούμε, όπως βεβαίως και την ακεραιότητα της συντριπτικής πλειονότητας των ανδρών του Λ.Σ. αλλ' και τις διαβεβαιώσεις τους ότι είναι οι πρώτοι που επιδιώκουν να κτυπήσουν τα κρούσματα της διαφθοράς, όπου και αν εντοπίζονται. Ειδικότερα, πάντως, η τελευταία αυτή επισήμανση έχει σημασία διότι δεν είναι δυνατόν ανεύθυνες καταγγελίες να σπινθύνουν την υπόληψη των ανδρών ενός Σώματος, πλην όμως το βάρος για την ανίχνευση τυχόν μεμονωμένων, έστω, φαινομένων διαφθοράς, το έχει το ίδιο το Λ.Σ. και οι έντιμοι αξιωματικοί του.

Ας τα ακούει το υπουργείο

Πολύ ορθή η πρωτοβουλία του προέδρου της ενώσεως των Ελλήνων εφοπλιστών να επιστημονεί στους Έλληνες ευρωβουλευτές το πόσο αναγκαίο είναι να συμβάθουν στην προώθηση των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας, τόσο στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όσο και της Ευρωπαϊκής Ενώσεως γενικότερα.

Η επιχειρηματολογία του κ. Γιάννη Λύρα, απλή όσο και αδιαμφισβήτητη. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι ο μόνος τομέας της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας στον οποίον η χώρα διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα σε διεθνές επίπεδο, παραμένοντας την τελευταία δεκαετία στην κορυφή του παγκόσμιου ναυτιλιακού γίγνεσθαι. Οι αριθμοί άλλωστε είναι αποκαλυπτικοί. Ο υπό ελληνική σημαία στόλος κατέχει την τέταρτη θέση στη διεθνή κατάταξη και την πρώτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 43,4% της κοινοτικής ναυτιλιακής δύναμης. Αν αξιοποιήσουμε, δε, την ελληνόκτητη ναυτιλιακή δύναμη, βλέπουμε ότι η χώρα μας κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως, αντιπροσωπεύοντας το 16,3% του συνόλου της χωρητικότητας υπό όλες τις σημαίες.

Τι σημαίνουν όλα αυτά κατά τον πρόεδρο της ΕΕΕ και τον ελληνικό εφοπλισμό γενικότερα. Ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί σπουδαίο διαπραγματευτικό όπλο για την προαγωγή ακόμη και των ευρύτερων εθνικών συμφερόντων, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή η ισχύς

αξιοποιείται καταλλήλως. Επιπλέον η διατήρηση, όπως επιδιώκει η ΕΕΕ, μιας ισχυρής και ανταγωνιστικής διεθνώς κοινοτικής ναυτιλίας αναβαθμίζει το ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας προς την κατεύθυνση αυτή.

Και κάτι ακόμη που δεν πρέπει να λησμονούν οι πολιτικοί, ώστε να φροντίζουν δεόντως για τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας. Όπως επισήμανε ο κ. Λύρας, η εμπορική ναυτιλία μας εισάγει περίπου 2 δισ. δολ. ετησίως καθαρού συναλλάγματος και απασχολεί το 3% του συνολικού εργατικού δυναμικού της χώρας, όχι μόνον προσφέροντας εργασία στους ναυτικούς και στο προσωπικό των περίπου 1.150 ναυτιλιακών εταιρειών, αλλά συντηρώντας και μία ευρύτατη αγορά επικουρικών προς τη ναυτιλία επαγγελμάτων. Αυτό σημαίνει ότι ο ναυτιλιακός τομέας, συνολικώς, στο μέτρο που εξακολουθεί να επιλέγει ως ορμητήριο των δραστηριοτήτων του την Ελλάδα, αποτελεί το σημαντικότερο οικονομικό παράγοντα από πλευράς πραγματικής προστιθέμενης αξίας.

Απαραίτητο πιστοποιητικό

Ενδιαφέρουσα η πρωτοβουλία των πρακτορείων εξεύρεσης πληρωμάτων των Φιλιππίνων, όπως περιλήφθηκε, στα συμβόλαια εργασίας που υπογράφουν ναυτικοί από τις χώρες αυτές, ιατρικός όρος για την υγεία των προσλαμβανομένων ναυτικών. Τη σχετική πρόταση υιοθέτησε η αρμόδια ένωση απασχόλησης Φιλιππινέζων ναυτικών και του λοιπού θα υπόκεινται

σε ποινικές, αστικές και πειθαρχικές κυρώσεις όσοι εκ των ναυτικών από τη χώρα αυτή αποκρύπτουν το ιατρικό ιστορικό τους ή το περιεχόμενο ιατρικών εξετάσεων που έγιναν πριν από την πρόσληψη του ναυτικού. Το μέτρο αποβλέπει στον τερματισμό των απαιτήσεων των ναυτικών για ασθένειες και τραυματισμούς επί των πλοίων.

Αδικαιολόγητες απουσίες

Όταν η πολιτεία χρειάζεται να στηρίξει αξιόπαινες πρωτοβουλίες είναι συνήθως απύσχα.

Αυτό συνέβη και στην περίπτωση του συνεδρίου που διοργάνωσε το Ελληνικό Επιχειρηματικό Συμβούλιο Οικονομικής Συνεργασίας με αντικείμενο τη διερεύνηση των προοπτικών της οικονομικής συνεργασίας Ευξείνου Πόντου και Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Παρά το γεγονός ότι ξένοι υπουργοί από τις χώρες, που συμμετείχαν, παρευρέθησαν, έληξαν διά της απουσίας τους τόσο ο πρωθυπουργός όσο ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης, καίτοι προσκλήθηκαν.

Η συμβολική παρουσία τους θα είχε συγκεκριμένη σημασία στην αναβάθμιση της συνεργασίας που επιδιώκεται. Ας μην ξεχνάμε ότι η Ελλάδα είναι το μόνο κράτος της Ευρωπαϊκής Ενώσεως που είναι

μέλος της Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου και Ε.Ε. και που μπορεί να συμβάλει στην προώθηση της επιχειρηματικής συνεργασίας μεταξύ των δύο περιοχών. Ο ιδιωτικός τομέας των χωρών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και του Ευξείνου Πόντου αποτελεί την κινητήρι δύναμη και μπορεί να αναπτύξει κανάλια επικοινωνίας και συνεργασίας, ενισχύοντας τις υπάρχουσες πρωτοβουλίες. Γι' αυτό όφειλαν οι δύο κορυφαίοι πολιτικοί παράγοντες να τιμήσουν με την παρουσία τους το συνέδριο, πολύ περισσότερο μάλιστα, όταν, ως χώρα, επιδιώκουμε να διαδραματίσουμε έναν πρωταγωνιστικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή του Ευξείνου Πόντου, και για αυτόν τον λόγο εξωτερικής πολιτικής.

Πώς την «πάτησε» ο κ. Σουμάκης

Ύστερα από παραμονή τριών και πλέον χρόνων στο «πηδάλιο» του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, δεν έπρεπε ο κ. Σουμάκης να την «πατήσει» με την τραγωδία του «Super Fast III».

Δεν είναι δυνατόν, μόλις τρεις ώρες μετά το περιστατικό, να βγει στα κανάλια και να θριαμβολογεί ότι όλα πήγαν καλά...

Έτσι είναι, κύριε υπουργέ. Ο λαός δεν λέει «φύλα τα ρούχα σου...»;

Εσύ όμως, δεν τα φύλαξες και κατά το κοινώς λεγόμενο την «πάτησες», αφού την επομένη άρχισαν να μετρούν πτώματα λαθρομεταναστών στα γκαράζ. Τρία στην αρχή, 10 στη συνέχεια και συνολικώς 14.

«Αγάπες»

Με την οικογένεια Νομικού συνεργάζεται από τον προηγούμενο μήνα η διοίκηση της ΜΦΟ, μετά την απόκτηση τριών πλοίων της. Με το καλό να συνεργαστούν και όλοι να πάνε όπως επιθυμούν, όμως, όταν σκέφτομαι τις συνεδριάσεις της ΓΕΑΣ τους τελευταίους μήνες, τραβάω... το μαλλιά μου!.. Το τι «κόντρες» για τα πλοία, για τις γραμμές, για την κυριαρχία των Μινωικών... και ξαφνικά ο... γάμος! «Ποτέ μη φες ποτέ!», όμως, είναι και μερικά πράγματα που δεν «χωνεύονται» εύκολα. Σωστά;

Τα παιχνίδια του ΧΑΑ...

Αμάν, αυτές οι ανακοινώσεις με τις συμμαχίες και τις συνεργασίες ή και τις εξαγορές ακτοπλοϊκών εταιρειών. Κατά το κοινώς λεγόμενο, «μας έπρηξαν» τους τελευταίους μήνες. Τη μία μέρα ανανοίνωνε η ΜΦΟ τη μία συμφωνία, την άλλη μέρα ΕΠΑΤΤ και Στρίντζης τη δική τους. Ακολουθούσε άλλη συμφωνία των Μινωικών, από «πίσω» ΝΕΛ και Αγούδημος.

Βρε, τι κάνει αυτό το ταμπλό της Σοφοκλέους. Όλα για τη... χάρη του γίνονται. Κι ας ήνε κάποιος πως ενδιαφέρονται για το επιβατικό κοινό. Για το επενδυτικό κοινό και... τότε ήνε ολόκληρη την αλήθεια.

Για το γραφείο Τύπου του ΥΕΝ

Όλα τα «παιδιά», μικρά και μεγάλα, λιμενικοί και πολιτικοί υπάλληλοι που απασχολούνται στο γραφείο Τύπου του ΥΕΝ είναι φίλοι μας. Όμως, κάποιοι αρκετές φορές μάς δυσχεραίνουν. Ενεργούν επιπόθια και, σε τελική ανάλυση, «παίζουν με το ψωμί μας...»

Κάποιοι ίσως ακόμη να μην έχουν συνειδητοποιήσει το άγχος του δημοσιογράφου για άμεση ενημέρωση και σωστή πληροφόρηση. Διότι δεν είναι σοβαρά πράγματα, όπως στην περίπτωση του «Super Fast III», να πληροφορούν όλα τα ΜΜΕ ότι βρέθηκαν 12 πτώματα και μία ώρα αργότερα τα πτώματα να γίνονται δέκα!..

Γιατί δεν διασταύρωσαν την είδηση; Ποιοι πληροφορούν «ελαφρά τη καρδία» την ελληνική κοινή γνώμη; Ποιοι... Ακούει κανείς... Μάλλον όχι εκεί στο ΥΕΝ!..

Όλα καλά για την ποντοπόρο

«Τι έγινε, πότε θα μάθουμε νέα σας», ρωτούσε συνάδελφος (συνταξιούχος σήμερα) τον τ. πρόεδρο της ΕΕΕ, Στ. Γουρδομικάλη. «Όταν δεν παραχωρούμε συνεντεύξεις Τύπου, τότε να ξέρεις ότι όλα πάνε καλά. Εάν κάτι μας ενοχλεί, εμείς σας βρίσκουμε σε 24 ώρες και η συνέντευξη είναι το πιο απλό πράγμα», θυμάμαι ότι απαντούσε ο τ. πρόεδρος της ΕΕΕ.

Με αυτό το σκεπτικό, λοιπόν, όλα πρέπει να πηγαίνουν καλά και για τη σημερινή διοίκηση της ΕΕΕ, αφού από την Ακτή Μιαούλη 85 έχουν...

Ξεχάσει τα ΜΜΕ

Σ. Σιακούρος



Gianmaria Buccellati



M. I. Armaos

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

Cartier



VACHERON CONSTANTIN

Υποδοχή των πρωτοετών στην ΑΕΝ-ΗΠΕΙΡΟΥ

Στις 5 Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις της ΑΕΝ/ΗΠΕΙΡΟΥ ο καθιερωμένος αγιασμός για την υποδοχή των πρωτοετών σπουδαστών (στο Α' εξάμηνο ενεγράφησαν 72 σπουδαστές). Η ίδρυση της Ακαδημίας - φέτος είναι η δεύτερη χρονιά λειτουργίας της Σχολής ως Ακαδημίας - σηματοδοτεί νέα δεδομένα για την πόλη της Πρέβεζας στο χώρο της παιδείας, ενώ παράλληλα μέσα από τις διαδικασίες φοίτησης διευρύνονται τα ερεθίσματα των νέων για το ναυτικό επάγγελμα. Στην τελετή του αγιασμού χοροστάτησε ο Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Νικοπόλεως και Πρεβέζης κ. Μελέτιος και ακολούθησε η ημερησία διαταγή του διοικητή, αντιπλοίαρχου Α.Σ. κ. Γεωργίου Νάκου. Στις εκδηλώσεις υποδοχής παρέστησαν ο κεντρικός λιμενάρχης Ηγουμενίτσας, πλοίαρχος Α.Σ. Γ. Καββαδίας, ο οποίος και εκπροσώπησε τον υπουργό Ε.Ν., ο βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Δημ. Ντούσκας, ο βουλευτής της Ν.Δ. Γ. Τρυφωνίδης, ο αντινομάρχης Στ. Μπόκις, ο δήμαρχος Πρεβέζης Κ. Παπαγεωργίου, εκπρόσωποι στρατιωτικών, πολιτικών και δικαστικών αρχών και σωμάτων ασφαλείας κ.ά.



Ποινικές διώξεις στον πλοιοκτήτη του «Λυμπέριος»

Δέκα μήνες μετά τη μυστηριώδη βύθιση του αλιευτικού «Λυμπέριος» και από τον εισαγγελέα Πειραιά ασκήθηκαν ποινικές διώξεις σε βαθμό κακουργήματος εις βάρος του 43χρονου πλοιοκτήτη Χαρ. Βατίστα. Ο εισαγγελέας Γ. Πεπόνης άσκησε δίωξη για «πρόκληση ναυαγίου από πρόθεση, από το οποίο μπορούσε να προκύψει κίνδυνος ανθρώπων, και για ανθρωποκτονία από πρόθεση κατά συροήν» κατά του πλοιοκτήτη και παντός υπευθύνου. Το αλιευτικό, στις 23 Ιανουαρίου, με 7μελές πλήρωμα -Π. Μεσοηιογγίτης, κυβερνήτης, Π. Αθανασάκος, μηχανικός, και πέντε Αιγύπτιοι αλιεργάτες- απέπλευσε από το Κερατσίνι για αλιεία στο Αιγαίο. Τέσσερις ημέρες αργότερα, ο πλοιοκτήτης ενημέρωσε τις λιμενικές αρχές ότι το σκάφος έχει εξαφανιστεί και μετά τον απόπλου δεν έδωσε κανένα σημείο ζωής. Ύστερα από πολυήμερες έρευνες εντοπίστηκαν τα πτώματα των Ελλήνων (οι Αιγύπτιοι ακόμη και σήμερα αγνοούνται), ενώ το σκάφος εντοπίστηκε βυθισμένο μεταξύ Κύθνου και Σερφίου σε βάθος 350 μέτρων. Πριν από ένα μήνα, οι πραγματογνώμονες Ν. Τσαπάρας, Αχ. Κακαρόντζας, Δ. Πετρόγκωνας και Θ. Μπαφούνος παρέδωσαν το πόρισμά τους στο Β' Λιμενικό Τμήμα, σύμφωνα με το οποίο το ναυάγιο πρέπει να προήλθε είτε από ξαφνική ζημία και εισροή υδάτων είτε από αιφνίδια μετατόπιση φορτίου. Οι διώξεις ασκήθηκαν εις βάρος του πλοιοκτήτη, με το σκεπτικό ότι οι μετασκευές στις οποίες είχε προβεί στο «Λυμπέριος» το καλοκαίρι του 1998 δεν ήταν οι ενδεδειγμένες, με αποτέλεσμα να θέτει σε κίνδυνο τη ζωή των ναυτικών.

Ανακοίνωση

Στις 15 Νοεμβρίου έληξε και τυπικά το θέμα ανάθεσης *management* στα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας, επικυρώθηκε η συμφωνία των μετόχων για άμεση πρόσληψη του κ. Σ. Εμμανουήλ και των στελεχών που τον πλαισιώνουν, οι οποίοι θα αρχίσουν αμέσως να παραλαμβάνουν στελέχη της B&B, ώστε άμεσα να ολοκληρωθεί η διαδικασία παράδοσης και παραλαβής.



Η περιοχή του Πειραιά κινδυνεύει από απόβλητα

Τον άμεσο έλεγχο και την καταγραφή των επικίνδυνων αποβλήτων που βρίσκονται αποθηκευμένα στους εσωτερικούς χώρους της αποθήκης Γ11 του ΟΛΠ, στον Κερατόπηργο, ζητεί η νομάρχης Πειραιώς, Μαίρη Σορώτου Τσανάκη, με σχετικό έγγραφο της προς τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς. «Έως σήμερα δεν έχει γίνει πλήρης έλεγχος και καταγραφή των αποβλήτων, ώστε να είναι δυνατή η εκτίμηση του κινδύνου που αυτά εγκυμονούν για την περιοχή της ευρύτερης περιφέρειας του Πειραιά», αναφέρει χαρακτηριστικά στην επιστολή της και επισημαίνει ότι αυτό το γεγονός δημιουργεί σοβαρό πρόβλημα στην κατάρτιση του σχεδίου Αντιμετώπισης Τεχνολογικού Ατυχήματος Μεγάλης Έκτασης Πειραιά, γνωστού ως ΣΑΤΑΜΕ. Αξίζει να σημειωθεί ότι μεταξύ των διαπιστωμένων ποσοτήτων αποβλήτων τον Αύγουστο του '97 και των σημερινών ποσοτήτων φαίνεται να υπάρχει σημαντική διαφορά, σύμφωνα με τους ειδικούς επιστήμονες που επισκέφθηκαν τις αποθήκες για την κατάστρωση του ΣΑΤΑΜΕ. «Γι' αυτόν το λόγο πρέπει να υπάρξει άμεση ενημέρωση, τόσο για το είδος όσο και για την ακριβή ποσότητα των αποβλήτων στους εσωτερικούς χώρους της αποθήκης», τονίζει η νομάρχης Πειραιά και συνεχίζει «σε περίπτωση που διαπιστωθεί διαφορά ποσοτήτων, η νομαρχία πρέπει να ενημερωθεί για τη διαδικασία και τη διαχείριση αυτών των ποσοτήτων που έχουν απομακρυνθεί». Από την άλλη πλευρά, η Διεύθυνση Βιομηχανίας και Ορυκτού Πλούτου του νομαρχιακού διαμερίσματος Πειραιώς δεν μπορεί να δώσει τη σχετική άδεια για τη λειτουργία της αποθήκης, αφού έως σήμερα δεν έχουν υποβληθεί τα δικαιολογητικά και δεν έχει εκδοθεί απόφαση περιβαλλοντικών όρων. Η συγκεκριμένη επιστολή έχει κοινοποιηθεί στον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, Κώστα Λαλιώτη, και στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρο Σουμάκη.

Φωνή βωώντος...

Η τελευταία, πολύ σημαντική κοινή σύσκεψη των δύο κορυφαίων οργάνων του ελληνικού εφοπλισμού, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και του Committee του Λονδίνου, θα πρέπει να προβληματίσει πολύ την ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Και τούτο διότι ουσιαστικά ο ελληνικός εφοπλισμός, με τη συζήτηση που έκαναν οι εκπρόσωποί του, διαπίστωσε για άλλη μία φορά ότι ο διοικητικός φορέας της ναυτιλίας εξακολουθεί να αδιαφορεί στο μέγιστο ζήτημα της ανταγωνιστικότητας του εθνικού στόλου, τη στιγμή κατά την οποία οι άλλες ευρωπαϊκές ναυτιλίες, οι οποίες στο παρελθόν εθεωρούντο ακριβού κόστους, τείνουν να γίνουν φθηνότερες της ελληνικής!

Είναι χαρακτηριστικό του γεγονότος ότι ο ελληνικός εφοπλισμός είναι πεπεισμένος ότι δεν μπορεί να περιμένει τίποτα από τη σημερινή ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ότι τόσο η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών όσο και οι εκπρόσωποι της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου δεν θεώρησαν σκόπιμο να ζητήσουν να ενημερώσουν τον κ. Σουμάκη για τα συμπεράσματα της συνάντησής τους. Το αιτιολογικό είναι σαφές. Πολλές φορές κατά το παρελθόν είχαν την ευκαιρία να τον ενημερώσουν για τις θέσεις του ελληνικού εφοπλισμού, πλην όμως το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ουδέν έπραξε ώστε να δείξει ότι συμμερίζεται την ανησυχία του ελληνικού εφοπλισμού και ότι κατανοεί την ανάγκη να αποκτήσει η ελληνική ναυτιλία τη χαμένη ανταγωνιστικότητά της.

Το ζήτημα πλέον εντοπίζεται όχι στο αν θα ακούσει τη φωνή του ελληνικού εφοπλισμού η κυβέρνηση, αλλά αν θα υποκύψει στην κατευθυντήρια «οδηγία Κίνκο» και υιοθετήσει αυτά που επιβάλλει μία ενιαία κοινοτική πολιτική. Μία πολιτική ρεαλιστική που έχει διαμορφωθεί έτσι ώστε να προστατεύσει την ανταγωνιστικότητα της κοινοτικής ναυτιλίας, καθιερώνοντας μάλιστα ευθέως την κρατική στήριξη των κοινοτικών εμπορικών στόλων. Εκτός βεβαίως και αν η σημερινή κυβέρνηση ενδιαφέρεται μόνο για την ακτοπλοΐα.

Η ΕΕΕ ενημερώνει τους Έλληνες ευρωβουλευτές

Γεύμα εργασίας παρέθεσε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, στα γραφεία της στον Πειραιά, προς τιμήν των νεοεκλεγέντων Ελλήνων ευρωβουλευτών. Στο γεύμα παρακάθισαν 16 ευρωβουλευτές, οι οποίοι αντιπροσώπευαν ολόκληρο το πολιτικό φάσμα της χώρας, καθώς και το προεδρείο της ΕΕΕ. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης, οι ευρωβουλευτές είχαν την ευκαιρία να ενημερωθούν για την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας στον εθνικό, κοινοτικό και παγκόσμιο στίβο των θαλάσσιων μεταφορών.

Κύριος ομιλητής ήταν ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Γιάννης Κ. Λύρας, ο οποίος, μεταξύ άλλων ανέφερε και τα εξής: «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι ο μόνος τομέας οικονομικής δραστηριότητας στον οποίο η χώρα μας διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα σε διεθνές επίπεδο, παραμένοντας την τελευταία δεκαεπταετία στην κορυφή του παγκόσμιου ναυτιλιακού γίγνεσθαι. Ειδικότερα, ο υπό ελληνική σημαία στόλος κατέχει την τέταρτη θέση στη διεθνή κατάταξη και την πρώτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 43,40% της κοινοτικής ναυτιλιακής δυνάμεως. Συγχρόνως, ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως, με 16,3%, της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους (DW 139.255.184) και 3.424 πλοία (83.454.840 GT).

Από απόψεως συμβολής στην οικονομία του τόπου, η εμπορική ναυτιλία μας εισάγει περίπου 2 δισ. δολάρια ετησίως καθαρό ναυτιλιακό συνάλλαγμα και απασχολεί περίπου το 3% του συνολικού εργατικού δυναμικού της χώρας, προσφέροντας εργασία στους ναυτικούς και στο προσωπικό των άνω των 1.150 επαγγελματιών (επισκευαστές, κατασκευαστές, ασφαλιστές, ναυλομεσάιτες, εταιρείες εξοπλισμού και τροφοδοσίας πλοίων, δικηγόρους, τράπεζες, τεχνικούς και άλλους συμβούλους κ.λπ.). Έτσι ο ναυτιλιακός τομέας συνολικά, στο βαθμό που εξακολουθεί να επιλέγει ως έδρα του την Ελλάδα, αποτελεί ίσως το σημαντικότερο παράγοντα από άποψης πραγματικής προστιθέμενης αξίας.

Επιπροσθέτως, ο ελληνικός εφοπλισμός δεν εντυπωσιάζει μόνο με το μέγεθος αλλά και με την ποιοτική παρουσία του στα διεθνή και κοινοτικά δρώμενα. Δεδομένου ότι η ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία απασχολείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο, πάγιες αρχές και αιτήματα του ελληνικού εφοπλισμού είναι η εξασφάλιση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, η ανεμπόδιστη πρόσβαση στα διεθνή φορτία, η φιλελεύθεροποίηση των θαλάσσιων μεταφορών σε τρίτες χώρες και η πάταξη του προστατευτισμού υπό οποιαδήποτε μορφή.

Είναι θετικό ότι όλα τα ανωτέρω αποτελούν αρχές και στόχους και του κοινοτικού εφοπλισμού, τους οποίους έχουν ασπασθεί και τα αρμόδια για τη ναυτιλιακή πολιτική όργανα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως έπειτα από μακρόχρονη προσπάθεια της ΕΕΕ από την ένταξή μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 1981».

Η ναυτιλία την επόμενη χιλιετία



Το πάνελ των ομιλητών της ημερίδας

Η Ελληνική Ένωση Γυναικών στη Ναυτιλία (WISTA Ελλάς) διοργάνωσε ημερίδα με θέμα «Η ναυτιλία την επόμενη χιλιετία». Την εκδήλωση προλόγισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρος Σουμάκης, ο οποίος αναφέρθηκε στο σημαντικό ρόλο που καλούνται να διαδραματίσουν οι γυναίκες της ναυτιλίας κατά τον επόμενο αιώνα, αλλά και στις προκλήσεις του μέλλοντος.

Ο συντονιστής της συζήτησης κ. Μανώλης Βορδώνης, διοικητικό στέλεχος της Thenamaris, αναφέρθηκε στις παραμέτρους που καθορίζουν την πορεία της ναυτιλίας, ενώ ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γιώργος Γράτσος, μίλησε για τις προοπτικές που διαγράφονται στα πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων στις αρχές του αιώνα. Το διακεκριμένο στέλεχος της διεθνούς ναυτιλίας κ. Philippe Louis Dreyfus, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Louis Dreyfus Armateurs, ανέπτυξε το θέμα από την πλευρά των πλοιοκτητών και αναφέρθηκε στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν εν όψει του 2000.

Τέλος, ο κ. Γιώργος Βερνίκος, αντιπρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού και πρόεδρος της Vernicos Yachts, αναφέρθηκε στις προοπτικές του θαλάσσιου τουρισμού στο μεσογειακό και ειδικότερα στον ελληνικό χώρο.

Το σύστημα ROTIS

Ο Όμιλος Βαρδινογιάννη συμμετέχει στο σχεδιασμό, ανάπτυξη και δοκιμές του συστήματος ROTIS (Remotely Operated Tanker Inspection System). Πρόκειται για ένα σύστημα το οποίο είναι προσαρμοσμένο στις τελευταίες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και στοχεύει στην αναβάθμιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας καθώς και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Το ερευνητικό έργο ROTIS εντάσσεται στο κοινοτικό πρόγραμμα Brite- Euram. Ανάδοχος φορέας του έργου είναι η ιταλική εταιρεία ναυπηγικών εργασιών Technomare Spa. Άλλοι εταίροι του έργου είναι το Ινστιτούτο ISIS του Κοινού Κέντρου Ερευνών (URC) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το ιταλικό ερευνητικό ίδρυμα ENEA, το ελληνικό παράρτημα του Lloyd's Register, η ελληνική εταιρεία CS & Associates Ltd., το τεχνολογικό πανεπιστήμιο του Ελσίνκι, η Ζήνων Α.Ε., καθώς και η εταιρεία του Ομίλου Βαρδινογιάννη, Avin Oil Trader.

Το έργο, που έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και είναι ήδη σε εξέλιξη, είναι συνολικού προϋπολογισμού 3.600.000 ευρώ (1.175.000.000 δρχ.), ενώ η επιδότηση της Ε.Ε. ανέρχεται σε 1.900.000 ευρώ (620.000.000 δρχ.).

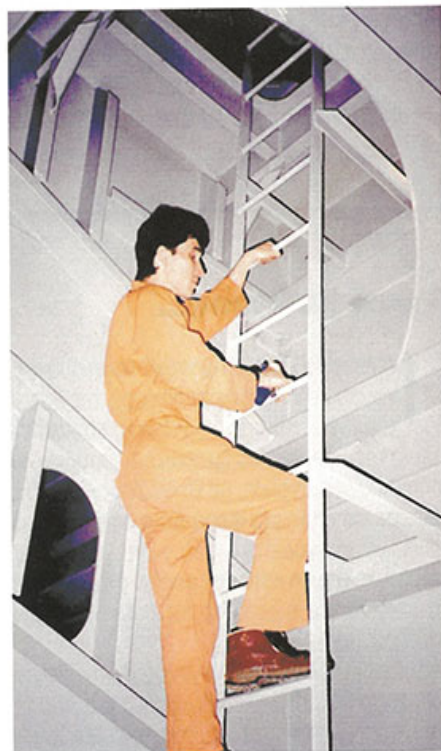
Το σύστημα ROTIS αποτελείται από ένα

τηλεχειριζόμενο υποβρύχιο (ROV - Remotely Operated Vehicle) μικρών διαστάσεων, το οποίο δύναται να επιθεωρήσει όλα τα τμήματα ενός πλοίου εσωτερικά και εξωτερικά. Είναι πλήρως εξοπλισμένο, ώστε να ελίσσεται μέσα από τις προβλεπόμενες διόδους επιθεωρήσεως, φτάνοντας και στα πιο δύσβατα σημεία του πλοίου. Έτσι δεν είναι απαραίτητη η χρησιμοποίηση ανθρώπινου δυναμικού στα επικίνδυνα σημεία, ενώ ταυτόχρονα μειώνεται το εξαιρετικά μεγάλο κόστος προετοιμασίας που απαιτείται για τέτοιου είδους εγχειρήματα.

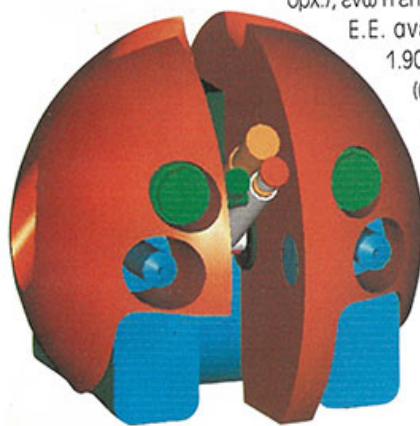
Τα προτερήματα του μηχανισμού είναι εντυπωσιακά, ενώ τα οφέλη θα λειτουργήσουν πολλαπλασιαστικά, αφού υπολογίζεται ότι το σύστημα θα εφαρμοσθεί και σ' άλλους ναυτιλιακούς ομίλους. Ο μηχανισμός ROTIS διαθέτει ρομποτικό βραχίονα και συσκευή παχυμέτρησης. Ο σχεδιασμός του τού επιτρέπει να μετρούμε στη μονάδα επιφανείας και ν' αποθηκεύει αυτόματα τόσο τα στοιχεία των μετρήσεων όσο και τις μαγνητοσκοπήσεις των οπτικών επιθεωρήσεων. Έτσι, ο έλεγχος γίνεται πιο αντικειμενικός και ελαχιστοποιούνται τα περιθώρια λάθους.

Ο βασικός σκοπός του συστήματος ROTIS είναι ο συστηματικός έλεγχος της κατάστασης του διπλού σκάφους των μεγάλων, σύγχρονων πετρελαιοφόρων, από τη στιγμή της κατασκευής του έως την ώρα που το πλοίο θα αποσυρθεί από τη ναυσιπλοΐα.

Όσον αφορά τα οφέλη που αποκομίζονται από το πρόγραμμα ROTIS, η μέθοδός του εξασφαλίζει τη μεγιστοποίηση της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα, ενώ ελαχιστοποιεί τους πιθανούς κινδύνους για το περιβάλλον και τους εργαζομένους. Διενεργεί υψηλής ποιότητας τεχνικούς ελέγχους σε λιγότερο χρόνο και με σχετικά μικρό κόστος προετοιμασίας. Ταυτόχρονα παρακάμπτει την υ-



ποχρεωτική και χρονοβόρα επιθεώρηση που θέτει το πλοίο σε ακινησία, συμβάλλοντας έτσι στην αύξηση των πλεύσιμων ημερών. Η πρακτική εφαρμογή του δεν εκθέτει σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές και το περιβάλλον. Προπάντων, η τηλεχειριζόμενη μονάδα αντικαθιστά τον άνθρωπο εκεί όπου αυτός αδυνατεί να εκτελέσει το έργο του. Στο πλαίσιο αυτού του ερευνητικού προγράμματος, ο ναυτιλιακός τομέας του Ομίλου Βαρδινογιάννη αναβαθμίζει ακόμη περισσότερο τις ήδη υψηλές προδιαγραφές ασφαλείας του στόχου του που εφαρμόζει, κατακτώντας επίλεκτη θέση ανάμεσα στους κορυφαίους στόχους της παγκόσμιας ναυτιλίας.



Σημαντική αύξηση κερδοφορίας

Από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος ανακοινώθηκαν τα αποτελέσματα του εννεαμήνου 1999, τα οποία έχουν ως εξής:

Τα καθαρά κέρδη προ φόρων ανήλθαν σε 146,4 δισ. δρχ. έναντι 88,6 δισ. δρχ. του αντίστοιχου εννεαμήνου 1998. Για λόγους συγκρισιμότητας, στο ποσό των 88,6 δισ. δρχ. ενσωματώνονται και τα αποτελέσματα του εννεαμήνου της τ. Κτηματικής Τράπεζας. Με τη βάση αυτή τα αποτελέσματα παρουσίασαν αύξηση που ανήλθε σε 65,2%. Τα αντίστοιχα προ φόρων κέρδη του ομίλου της Εθνικής Τράπεζας εκτιμώνται στο εννεάμηνο του 1999 σε 219 δισ. δρχ., έναντι 128,9 δισ. δρχ. του εννεαμήνου του 1998, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 70%.

Η σημαντική αύξηση της κερδοφορίας της τράπεζας και του ομίλου οφείλεται στη βελτίωση των λειτουργικών αποτελεσμάτων αλλιά και στην αυξημένη δραστηριότητα στις αγορές χρήματος και κεφαλαίου. Επίσης, θετικά συνέβαλε στην κερδοφορία της τράπεζας και ο συνεχιζόμενος περιορισμός του ρυθμού αύξησης των λειτουργικών δαπανών στο 7,9% κατά το εννεάμηνο 1999. Ο συντελεστής αποτελεσματικότητας της τράπεζας υπολογίζεται σε 50%, ποσοστό συγκρίσιμο με εκείνο των καλύτερων ευρωπαϊκών τραπεζών.

Διαγωνισμοί για την κατασκευή μαρινών

Η Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή Α.Ε. συμμετείχε στους διαγωνισμούς για την κατασκευή και εκμετάλλευση τριών μαρινών στις περιοχές Πύλο, Χίο και Σάμο.

Και πιο συγκεκριμένα: Στη Μαρίνα Πύλου, υπέβαλε προσφορά από κοινού με την εταιρεία Κροστατέρα Α.Ε. της οικογένειας του κ. Βασίλη Κωνσταντακόπουλου, η οποία ηγείται του επιχειρη-

ματικού ομίλου για την κατασκευή της ΠΟΤΑ (Περιοχή Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης) Μεσσηνίας.

Στη Μαρίνα Χίου, υπέβαλε προσφορά από κοινού με την τεχνική και ξενοδοχειακή επιχείρηση Όμπρος Α.Ε. του επιχειρηματία κ. Στέλιου Βίου, που δραστηριοποιείται έντονα και στην περιοχή της Χίου.

Τέλος, στη Μαρίνα Σάμου, συμμετέχει από κοινού στην προσφορά της εταιρείας Δήλος Μαρίνες Α.Ε.



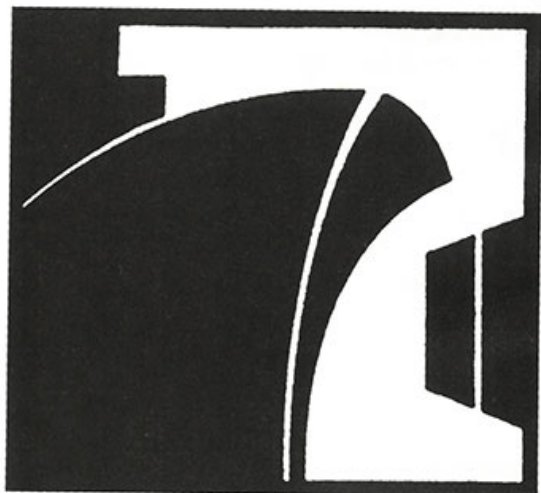
Εξαγορά πλειοψηφικού «πακέτου»

Η Elvictor Shipping Co S.A. δραστηριοποιείται στο ναυτιλιακό χώρο από το 1977. Συνεχίζοντας την ανοδική της πορεία στην παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, εξαγόρασε πρόσφατα το πλειοψηφικό «πακέτο» των μετοχών της Αγίας Νικολάος Shipping Services (πρώην Propship Shipping Services PTE Ltd.), η οποία έχει έδρα στη Σιγκαπούρη και δραστηριοποιείται στο χώρο της πρακτόρευσης πλοίων από το 1995.

Ο ιδρυτής και συμμετοχος της Αγίας Νικολάος Shipping Services, κ. Νίκος Αργυρόπουλος, παραμένει συνδιοχειριστής της εταιρείας, ενώ τη διεύθυνση του γραφείου στη Σιγκαπούρη ανέλαβε ο κ. Γιώργος Πιλιθής, πρώην Α' μηχανικός - επιθεωρητής πλοίων, ο οποίος θα συνεχίσει να παρέχει και τις υπηρεσίες του ως επιθεωρητής για αγορές, εκτιμήσεις ζημιών και επισκευές πλοίων.

ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

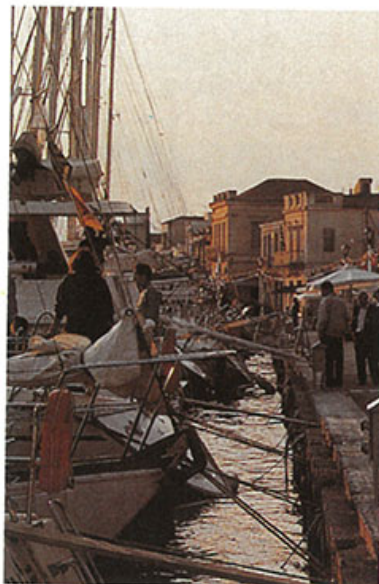
FENTEK



FENTEK

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

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



Κορυφαίος προμηθευτής λύσεων και υπηρεσιών

Η Kohiber Kravis Roberts & Co L.P. και η Goldman Sachs Capital Partners συμφώνησαν να αποκτήσουν τη Siemens Nixdorf, η οποία θα μετονομαστεί σε Wincor Nixdorf.

Αναλυτικότερα, η Kohiber Kravis Roberts & Co L.P. (KKR) και η Goldman Sachs Capital Partners III L.P. (GSCP) συμφώνησαν στην απόκτηση του 100% της Siemens Nixdorf Retail and Banking Systems GmbH (Siemens Nixdorf), Paderborn, θυγατρικής της Siemens AG, Munich, με οικονομική ισχύ από 1ης Οκτωβρίου 1999.

Η τιμή αγοράς ανέρχεται σε 1,44 δισ. μάρκα. Το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής το έχει η KKR, μία από τις μεγαλύτερες και πιο δραστήριες επιχειρήσεις στην εξαγορά εταιρειών, ενώ η GS Capital Partners ασχολείται βασικά με τις επενδύσεις κεφαλαίων της αμερικανικής τράπεζας επενδύσεων Goldman, Sachs & Co.

«Η Siemens Nixdorf αντιπροσωπεύει μια μοναδική ευκαιρία για να αποκτήσουμε μια εταιρεία με ένα εξαιρετικό μόνιζμντ και τις καλύτερες προοπτικές ανάπτυξης», είπε χαρακτηριστικά ο Ned Cihuly, διευθύνων σύμβουλος της KKR στο Λονδίνο. Η Siemens Nixdorf είναι ένας κορυφαίος προμηθευτής λύσεων και υπηρεσιών IT για τις επιχειρήσεις λιανικής πώλησης και τραπεζών. Απασχολεί περισσότερους από 3.400 υπαλλήλους και διαθέτει 21 θυγατρικές επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο. Τα τελευταία πέντε χρόνια, υπερδιπλασίασε τον ετήσιο τζίρο της σε 2,6 δισ. μάρκα.

Σήμερα, η εταιρεία είναι η τρίτη σε όλο τον κόσμο στα συστήματα ηλεκτρονικών σημείων πώλησης (electronic point of sale systems - EPOS) για τον τομέα λιανικής και τέταρτη στις αυτόματες ταμειολογιστικές μηχανές (automated teller machines).

Αγώνες για το Κύπελλο Optimist

Με επιτυχία διεξήχθησαν υπό την αιγίδα του υπουργείου Αιγαίου οι αγώνες του Κυπέλλου Optimist Αιγαίου στη Λέρο, από 28 έως 30 Οκτωβρίου, με διοργανωτές τον ΠΟΙΑΘ και την Ελληνική Ένωση

Σκαφών Optimist και συνδιοργανωτές το Ναυτικό Μουσείο Ελλήδος, την Ελληνική Θαλασσία Ένωση και το Εθνικό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Πειραιώς. Νικητές αναδείχθηκαν: Στην γενική κατηγορία: 1. Τζωρτζης Αντώνης του Ν.Ο. Πάρου, 2. Κατρακάζα Σεβίνα του Ν.Ο. Καλαμακίου, 3. Βεργινάκης Παναγιώτης του ΝΑΣ Καλαμάτας «Αίολος». Στην κατηγορία Παίδων: 1. Καραολάνης Αλέξανδρος του Ν.Ο. Αλεξανδρουπόλεως, 2. Πατριάκης Μάκης του Ν.Ο. Χανίων, 3. Διδασκάλης Αθανάσιος του Ν.Ο. Αλεξανδρουπόλεως. Στην κατηγορία Κορασίδων: 1. Κατρακάζα Σεβίνα του Ν.Ο. Καλαμακίου, 2. Τζουμάρη Άννα του Ν.Ο. Αλεξανδρουπόλεως, 3. Στείου Εύα του Ν.Ο. Καλαμακίου.



Νέα σειρά ηλεκτρομηχανών

Με την επωνυμία «EcoDiesel Saveten» παρουσιάστηκε πρόσφατα σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών η νέα σειρά ηλεκτρομηχανών της Yanmar Diesel Engine Co. Την παρουσίαση ανέλαβε η αντιπρόσωπος εταιρεία της Yanmar στην Ελλάδα, Franman Ltd.

Αναλυτικότερα, η νέα σειρά μηχανών καλύπτει όλο το φάσμα ηλεκτροπαραγωγής από 130 μέχρι 3.000 kw και μπορεί να χρησιμοποιήσει Heavy Fuel Oil 180 cst/50 C ή 700 cst/50 C. Το βασικό χαρακτηριστικό των νέων μηχανών είναι οι χαμηλότερες εκπομπές καυσαερίων σύμφωνα με τις νέες προδιαγραφές του IMO και ταυτόχρονη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου (ελάττωση 10gr/kwh), χωρίς να ζημιώνεται η αξιοπιστία και η ανθεκτικότητα της μηχανής. Αυτό είναι και το σημείο πρωτοπόρας της Yanmar, αφού οι μέχρι σήμερα τεχνικές τάσεις προϋποθέτουν αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου και επιπλέον καταπόνηση της μηχανής προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των εκπομπών NOx. Η φιλοσοφία πίσω από τις νέες μηχανές είναι η βελτιστοποίηση της καύσης μέσω συνθηκών αυξημένου στρωβιλισμού και καλύτερης ανάμιξης αέρα - καυσίμου στο θάλαμο καύσης. Αυτό σύμφωνα με τους υπεύθυνους της εταιρείας επιτυγχάνεται με τη χρήση ειδικά διαμορφωμένου οχετού εισαγωγής, σε συνδυασμό με νέα γεωμετρία της κεφαλής του εμβόλου και του συστήματος έκχυσης καυσίμου. Το νέο αυτό σύστημα ονομάστηκε ASSIGN (Available Space, Scattering Injection, Geometric Nexus) Combustion System.

Πιο συγκεκριμένα, το εν λόγω σύστημα προβλέπει τις παρακάτω καινοτομίες:

- Αύξηση διαθέσιμου χώρου καύσης
- Αύξηση της διασποράς του εκχυόμενου καυσίμου
- Πρωτοποριακή γεωμετρία οχετού εισαγωγής και θαλάμου καύσης

Η Yanmar είναι η πρώτη κατασκευάστρια εταιρεία που έλαβε πιστοποιητικό καταλληλότητας όσον αφορά τις εκπομπές NOx από τον ιαπωνικό νομονόμο ΝΚ, τον Αύγουστο του 1998. Με τη νέα σειρά μηχανών της, η οποία μπήκε σε παραγωγή από τον Απρίλιο του 1999, η Yanmar ανταποκρίνεται πλήρως στα τελευταία όρια εκπομπών του IMO, τα οποία θα επιβληθούν από τις αρχές του 2000. Έτσι, αποτελεί ακόμα δελεαστικότερη πρόταση για τις νέες κατασκευές, αφού εξασφαλίζει προβλεπόμενες εκπομπές ρύπων και παράλληλα προσφέρει χαμηλότερη κατανάλωση πετρελαίου.

Ανάμεσα στους κύριους ομιλητές ήταν ο διευθύνων σύμβουλος της Franman Ltd., Κωστής Ι. Φραγκούλης, ο managing director της Yanmar, Dr T. Yonezawa και ο director του Research & Development Dept. της Yanmar, Dr S. Yoshikawa.



Οι κύριοι Dr. T. Yonezawa, Dr. S. Yoshikawa και ο Κ. Φραγκούλης

ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΕΞΙ ΔΙΣ. ΕΛΑΒΑΝ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΑΠΟ ΤΟ UK P & I CLUB

Είκοσι ένα εκατομμύρια δολλάρια έλαβε η ελληνική ναυτιλία σε μορφή αποζημιώσεων από το UK P & I Club κατά τη διάρκεια της δεκαετίας μεταξύ 1987-1996, σύμφωνα με την αναλυτική έκθεση «Major Claims Analysis», που παρουσίασε το UK Club σε ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας.

Από τα 266 περιστατικά που κάλυψε το Club σε όλη τον κόσμο κατά την ίδια περίοδο, τα 14 ήταν ελληνικά. Το 90% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου κάνει ασφάλειες για εμπορεύματα, υλικές ζημιές, ρύπανση, σύγκρουση, προσωπικούς τραυματισμούς κλπ. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας έρευνας, το UK Club αντιπροσώπευε το ένα πέμπτο του 90%, δηλαδή περίπου 5.000 καράβια. Ουσιαστικά, η έκθεση «Major Claims Analysis» είναι αντιπροσωπευτική της κατάστασης σε παγκόσμια κλίμακα.

Σήμερα, ο υπό ελληνικό έλεγχο εμπορικός στόλος είναι της τάξεως των 72 εκατομμυρίων τόνων. Από αυτούς τα 18 εκατομμύρια τόννοι, δηλαδή περίπου 700 καράβια, είναι ασφαλισμένα στο UK Club.

Η έκθεση οριοθέτησε τις κατηγορίες κινδύνου ανά χώρα προέλευσης και ανά τόπο (λίμνη) του περιστατικού, δικαιοδοσία και ανά σημαία. Οι αιτήσεις εξετάστηκαν με γνώμονα το ανθρώπινο λάθος ή τη μηχανική βλάβη. Το αποτέλεσμα ήταν η αποζημίωση 3,719 μεγάλων αιτήσεων συνολικού κόστους 1.765 εκατομμυρίων δολλαρίων.



Από το 1994 και μετά, υπήρξε δραματική αύξηση στον τομέα των αποζημιώσεων που αφορούν τη ρύπανση παρά τη μείωση των περιστατικών με τάνκερ μετά το ατύχημα του Exxon Valdez, το 1989.

Ο αριθμός των συγκρούσεων σημείωσε σημαντική μείωση μετά το 1990, αλλά η αξία των αποζημιώσεων τέτοιων περιστατικών σημείωσε μικρή αύξηση.

Ταυτόχρονα, το UK P & I Club ανακοίνωσε την εκ νέου μείωση του supplementary call, για έκτη φορά κατά τη διάρκεια της τελευταίας επταετίας, από 40% στο 30%.

Αναπτυξιακή πολιτική

Στο χώρο του real estate εισέρχεται η εταιρεία Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρας Ναυτ. Α.Ε. Όπως δήλωσε στα «Ναυτικά Χρονικά» στέλεχος της εταιρείας, «από παλαιότερα υπήρχε η επιθυμία να συνδυαστεί ο θαλάσσιος τουρισμός με τις χερσαίες επιχειρήσεις».

Η χρονική περίοδος κρίθηκε κατάλληλη και αρχίζει άμεσα η αξιοποίηση ιδιόκτητης έκτασης σε νησί του Αιγαίου, ενώ παράλληλα η εταιρεία βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις για αγορά και εκμετάλλευση ακίνητης περιουσίας στο θεατροπόλεο της Αττικής και σε άλλες περιοχές της Ελλάδας.

Εξάλλου, η Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρας Ναυτ. Α.Ε. απέκτησε την πηλ-

ωσήφια των μετοχών, σε ποσοστό 86%, της εταιρείας Μεσογειακά Χωριά Α.Ε., η οποία διαθέτει έκταση 200 στρεμμάτων στη Σίκινο. Η συγκεκριμένη έκταση θα αξιοποιηθεί με στόχο την παράλληλη οικιστική και τουριστική ανάπτυξη.

Για την εταιρεία Μεσογειακά Χωριά Α.Ε. αποφασίστηκε η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 430 εκατ. δρχ. με παραίτηση των παλαιών μετόχων υπέρ της εισογμένης στο ΧΑΑ - στο παρελθόν την εταιρεία την ήλεγχαν σε ποσοστό 61,4% μέλη της οικογενείας Κυριακούλη, ενώ το υπόλοιπο ανήκε σε πλοιοκτήτες της εταιρείας. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι νέες μετοχές που εκδόθηκαν, μετά την αύξηση, έχουν την ίδια τιμή με την τιμή σύστασης της εταιρείας πριν από 10 χρόνια.

Μόλις κυκλοφόρησαν:

1. Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιρειών, τεύχος Αυγούστου - Σεπτεμβρίου 1999.
2. The Motor Ship, τεύχος Νοεμβρίου, με επίκαιρα ναυτιλιακά θέματα.
3. Η εβδομαδιαία εφημερίδα Trade Winds.

1)



2)



3)

WHEN TIME IS SO SHORT, USE IT WISELY



Let's get to the point - time is too valuable to waste. Or at least that's what we believe. TradeWinds style is concise and its editorial team selective. It's important to be in, if it's not it's out. And if it's in, then it's covered in an uncompromising and lively manner. Simple as that. With a regular mix of breaking news, market reports, new buildings, casualties and detentions, financial briefings and company profiles, TradeWinds keeps you fully informed of what's happening in the industry, including your customers' and competitors' latest ventures. Don't waste time with anything else.

TO PLACE YOUR ORDER PLEASE TURN THIS SHEET OVER, FILL OUT THE FORM AND FAX IT TO YOUR NEAREST TRADEWINDS OFFICE.

TradeWinds



Οι επιπτώσεις μιας επίσκεψης... Ας διαδηλώσουμε για την Ελλάδα!

κάθε άλλο παρά σοβαρή είναι. Κι αυτό γιατί, παρά το δυσμενές κλίμα, πρέπει να θεωρείται πολύ δύσκολο αν όχι αδύνατο, οι ΗΠΑ να εκδώσουν ταξιδιωτική οδηγία.

Σύμφωνα με πληροφορίες από ομογενειακούς κύκλους των ΗΠΑ, «το κλίμα είναι αναστρέψιμο αλλιώς τώρα πηδόν πρέπει να γίνουν πολλή. Όλα όσα χτίσαμε τόσον καιρό πρέπει να τα ξαναφτιάξουμε», έλεγε με σχετική απογοήτευση Ελληνοαμερικανός επιχειρηματίας. Γεγονός είναι ότι μεταξύ των Ελληνοαμερικανών επικρατεί ένα «μούδιασμα», αλλιώς η αίσθηση γενικότερα είναι ότι η αμερικανική κυβέρνηση δεν θα θελήσει να δώσει συνέχεια στο θέμα. Τι θα κάνουν όμως οι ανταγωνιστές του ελληνικού τουρισμού ουδείς γνωρίζει, αλλιώς όλοι υποψιάζονται. Η μεγάλη αμερικανική αγορά αποτελεί «στόχο» όχι μόνο της Ελληνόδοξας αλλά και άλλων μεσογειακών -κυρίως- χωρών, οι οποίες είναι φυσικό να επενδύσουν στο κακό κλίμα.

Τι λέει όμως η ελληνική πλευρά; Προς το παρόν αρκείται στην «καταμέτρηση των ζημιών» και ανησυχεί στη σκέψη, ότι τα κονδύλια που δαπανήθηκαν ενδέχεται να πάνε χαμένα. Σε γενικές γραμμές, η επίσημη ελληνική πλευρά προσπαθεί να υποβαθμίσει τις επιπτώσεις της επισκέψεως και να καθησυχάσει τους Έλληνες επιχειρηματίες. «Είναι πολύ νωρίς για να έχουμε σαφή εικόνα της καταστάσεως», έλεγε κυβερνητικό στέλεχος και συμπληρώνει ότι «τα μηνύματα είναι θετικά και προσωπικά εκτιμά ότι τα όποια δυσμενή σχόλια θα ξεπεραστούν σχετικά γρήγορα, αφού ούτως ή άλλως η αμερικανική πλευρά αναγνωρίζει τις προσπάθειές μας».

Ας δούμε όμως και το κλίμα που επικρατεί μεταξύ των Ελλήνων επιχειρηματιών, οι οποίοι εκφράζουν την έντονη δυσφορία τους για τις ανταμερικανικές εκδηλώσεις που οδήγησαν στο φιάσκο. Κορυφαίος επιχειρηματίας του θαλάσσιου τουρισμού μάς είπε ότι «τα όσα συνέβησαν και φθάσαμε στην αναβολή της επίσκεψης ήδη σχολιάζονται με μελανά χρώματα από το διεθνή ειδικό Τύπο. Απορώ, πώς είναι δυνατόν το επίσημο κράτος να τελεί υπό ομηρία μερικών χιλιάρων διαδηλωτών. Καλή, κανείς δεν σκέφθηκε ότι το 2004 θα διεξαχθούν στην Ελλάδα οι Ολυμπιακοί Αγώνες; Στο ίδιο μήκος κύματος και επιχειρηματίες του ξενοδοχειακού τουρισμού, οι οποίοι δίνουν και μian άλλη διάσταση: αυτή των εργαζομένων στον τουριστικό κλάδο, που ενδεχομένως να κληθούν να πληρώσουν το τίμημα μιας επιδεινώσεως στις σχέσεις των ΗΠΑ με την Ελλάδα. Αν υπολογίσει κάποιος ότι το κατά κεφαλήν τουριστικό συνάθηγμα των Αμερικανών τουριστών είναι υψηλό, τότε είναι εύκολο να συμπεράνει το μέγεθος του προβλήματος. Ειδικά ο θαλάσσιος τουρισμός θα κληθεί να επωμισθεί το βάρος μιας ενδεχόμενης επιδείνωσης, μια και οι Αμερικανοί επιλέγουν σε υψηλό ποσοστό το «σκάφος αναψυχής» για τις

διακοπές τους.

Τελικά, είναι «θύμα» μιας αντιαμερικανικής ψύχωσης ο ελληνικός τουρισμός ή μήπως και οι επιχειρηματίες αντιδρούν «εν θερμώ» όπως και οι διαδηλωτές; Μια ψυχραιμη προσέγγιση θα μπορούσε να οδηγήσει κατ' αρχάς σε μια καθησυχαστική απάντηση. Σε καμία περίπτωση ο ελληνικός τουρισμός δεν είναι «θύμα» των άτυχων χειρισμών της κυβέρνησης και των ανεύθυνων εκδηλώσεων της Αριστεράς.

Τι θα γίνει όμως όταν αποχωρήσει ο πρόεδρος Κλίντον και επικρατήσουν εκείνοι οι κύκλοι που σήμερα το ελληνικό lobby δίνει μάχες για να περιορίσει τη δράση τους;

Σ' αυτό το ερώτημα η απάντηση δεν μπορεί να είναι καθοριστική. Αυτά τα στελέχη, που και μετά την επίσκεψη Κλίντον θα συνεχίσουν να διαμορφώνουν την τουριστική πολιτική των ΗΠΑ, έχουν τώρα ένα άλλοθι για να καλύψουν την ανθελληνική στάση τους.

Το δυστύχημα είναι ότι τους το δώσαμε εμείς! Και τώρα τι κάνουμε; Κατ' αρχάς, συνεχίζουμε να επενδύουμε στην αγορά των ΗΠΑ και, ταυτόχρονα, πολιτεία και φορείς συνεργάζονται για να αντιστρέψουν το αρνητικό κλίμα που κάποιος θα σπεύσουν να καλλιεργήσουν εναντίον της Ελλάδας. Προσκληθείς επιχειρηματιών, τουριστικών παραγόντων και δημοσιογράφων του γραπτού και ηλεκτρονικού Τύπου πρέπει να είναι μέσα στις άμεσες προτεραιότητες.

Οι εικόνες των αντιαμερικανικών εκδηλώσεων πρέπει γρήγορα να ξεχασθούν και να αντικατασταθούν από εικόνες μιας Ελλάδας φιλόξενης και κοσμοπολίτικης, που σέβεται την ιστορία και τον πολιτισμό της.

Τουλάχιστον -έστω και αργά- ας διαδηλώσουμε και για την Ελλάδα.

του Χάρη Παυλίδη



Όταν η ελληνική κυβέρνηση αποφάσισε, μέσω του ΕΟΤ, να δαπανήσει περισσότερα χρήματα από κάθε άλλη φορά για να διαφημίσει την Ελλάδα στην αγορά των ΗΠΑ, φυσικά δεν φανταζόταν τις επιπτώσεις που θα είχε η επίσκεψη του προέδρου Κλίντον.

Την τελευταία δεκαετία, περισσότεροι από τρία εκατομμύρια Αμερικανοί πολίτες έχουν επιλέξει την Ελλάδα για τις διακοπές τους -ένα μεγάλο ποσοστό το θαλάσσιο τουρισμό αλλά το 1998 ήταν η χειρότερη χρονιά μετά το 1991, όταν τη χώρα μας είχαν επισκεφθεί περίπου 180.000 Αμερικανοί. Πέρυσι ο αριθμός ήταν 219.632 και αυτός ήταν ο λόγος που η διοίκηση του ΕΟΤ επένδυσε 1,5 δισεκατομμύριο δραχμές για την τουριστική προβολή της Ελλάδας. Τώρα, τα χρήματα αυτά κινδυνεύουν να πάνε χαμένα, λόγω της ελλείψεως σοβαρότητας η οποία έμεινε ως απόηχος αυτής της ιστορίας.

Το χειρότερο είναι ότι ουδείς σκέφθηκε ότι, πέρον της μικροπολιτικής και των κομματικών ισορροπιών, υπάρχει και εθνικό συμφέρον αλλά και οικονομικό ενδιαφέρον.

Τόσο τα κόμματα της αντιπολίτευσης, όσο και η κυβέρνηση, παρασύρθηκαν από τα στερεότυπα του παρελθόντος και κατάφεραν -ναι, κατάφεραν!- να μετατρέψουν τα πλεονεκτήματα αυτής της επίσκεψης σε ένα τεράστιο μειονέκτημα. Αυτό της εμφάνισης ενός ευρωπαϊκού κράτους το οποίο στα τέλη του αιώνα παρουσίαζε εικόνα τριτοκοσμικής χώρας. Αυτή η εικόνα αποτελεί το μειονέκτημα που καλούνται όλοι να αντιμετωπίσουν μέσα σ' ένα κλίμα ιδιαίτερα δυσμενές, κυρίως μεταξύ των επιχειρηματιών κύκλων. Ο σκεπτικισμός που επικρατεί, αυτή τη στιγμή, στους αμερικανικούς επιχειρηματικούς κύκλους, αλλά και μεταξύ άλλων εκείνων των μέσων που διαμορφώνουν την κοινή γνώμη, δεν επιτρέπει να καταλήξει κάποιος σε ασφαλή συμπεράσματα.

Σαφώς, η εικόνα που παρουσίασε η Ελλάδα, σε μια χώρα στην οποία επιχειρεί να διευρύνει την απήχυσή της και να προσελκύσει το τουριστικό ενδιαφέρον, δεν είναι η καλύτερη. Βεβαίως, η εκτίμηση ότι ο ελληνικός τουρισμός, και δη ο θαλάσσιος, τελούν υπό καθεστώς ταξιδιωτικής οδηγίας,

ΠΡΩΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΟΥ



ΞΕΠΕΡΑΣΕ

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



ΑΠΕΚΤΗΣΕ

πιστοποίηση ISO 9002
στον τομέα του

ΠΑΡΗΓΑΓΕ

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



Publications and Press S.A.

ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΣΕ



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

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΕ



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

ΠΑΡΕΧΕΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

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

* Σιγκαπούρη * Ντουμπάι * Αμβούργο * Ρόττερνταμ * Αμβέρσα * Ίμινγκχαμ * Χιούστον * Ντέρμπαν * Κωνσταντινούπολη * Νέα Ορλεάνη



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

Δ. ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ ΑΒΕΕ

ΕΔΡΑ : ΓΡΑΒΙΑΣ 56, 185 45 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΑ

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



τα νέα της ακτοπλοΐας

Πότε θα χαρακτηρίζονται «ελληνικά» τα πλοία υπηκόων της Ευρ. Ένωσης

Πλοία τους στο ελληνικό νηολόγιο θα δύνανται να εγγράφουν οι υπήκοοι των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να αναγνωρίζονται ως ελληνικά, μετά την πρόσφατη τροποποίηση από το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Μέχρι τώρα, σύμφωνα με το συγκεκριμένο άρθρο, αναγνωρίζονταν ως ελληνικά μόνο τα πλοία που ανήκουν κατά ποσοστό που υπερβαίνει το 50% σε Έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν σε Έλληνες κατά το ίδιο ποσοστό.

Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε ενώπιον του δικαστηρίου, στις 6 Μαρτίου του 1996, προσφυγή με την οποία ζητούσε να αναγνωριστεί ότι η χώρα μας έχει παρέβη υποχρεώσεις της έναντι της κοινοτικής νομοθεσίας.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έλαβε μέτρα τροποποίησης και αποφάσισε να προωθηθεί στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας για υπο-

γραφή το σχετικό Π.Δ. Στην εισηγητική έκθεση του Π.Δ. αναφέρεται ότι «προκειμένου περί εταιρειών των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αναγνώριση του εμπορικού πλοίου ως ελληνικού απαιτείται η εγκατάστασή τους κατά την έννοια του άρθρου 43 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενώ για τα φυσικά πρόσωπα των λοιπών κρατών-μελών της Ε.Ε. η απαίτηση εγκατάστασης πρέπει να εκπληρωθεί μέχρι τη στιγμή νηολόγησης του πλοίου. Στο πλαίσιο αυτό η διαχείριση του πλοίου απαιτείται να ασκείται από την Ελλάδα. Ο οριζόμενος κατά τη νηολόγηση του πλοίου εκπρόσωπος ή εγγυητής, καθώς επίσης και το φυσικό πρόσωπο ή ο εκπρόσωπος του νομικού προσώπου, το οποίο ασκεί τη διαχείριση, θα είναι εγκατεστημένος στην Ελλάδα».

Από την πλειερά της, η Ένωση Εφορητιστών Ακτοπλοΐας υποστηρίζει ότι σε περίπτωση που

κοινοτικό πλοίο δραστηριοποιηθεί στην Ελλάδα, πρέπει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να επιφυλάξει την ίδια μεταχείριση με αυτή ενός ελληνικού, όπως:

- Υποβολή αίτησης στην αρμόδια διεύθυνση για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας.
- Τήρηση όλων των όρων για λιμάνια προσέγγισης, άγονες γραμμές, ημερομηνία έναρξης δρομολογίων, εφοδιασμός με ηλεκτρονικό σύστημα έκδοσης εισιτηρίων κ.ά.
- Για τη σύνθεση του πλοίου να εφαρμόζεται η σχετική ελληνική νομοθεσία.
- Για την ετήσια ακινησία να ισχύει ό,τι και για τα ελληνικά επιβατηγά.
- Να ισχύουν το ελληνικό ναυλολόγιο επιβατών και οχημάτων καθώς και οι προβλεπόμενες εκπτώσεις και η δωρεάν μεταφορά του ταχυδρομείου.





Δεν υποστέλλει η ROC την ελληνική σημαία

Στη διατήρηση της ελληνικότητας της Royal Olympic Cruises στοχεύει η αλληλαγή που θα πραγματοποιηθεί σε περίπου ένα μήνα από τώρα, καθώς και στη συνέχιση της προσπάθειας για διατήρηση της ελληνικής σημαίας σε όλα τα πλοία της. Ο μεγαλομέτοχος της ROC κ. Ανδρέας Ποταμιάνος δήλωσε στα «Ν.Χ.» ότι δεν είναι στις προθέσεις της εταιρείας η υποστολή της ελληνικής σημαίας από τα πλοία που σήμερα διαχειρίζεται. Ο κ. Ποταμιάνος, για το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί με την Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόρων Εμπορικού Ναυτικού σχετικά με τις συνθήσεις και ιδιαίτερα με τον αριθμό των θαλαμηπόρων, τόνισε: «Η συνεργασία μας με την κυπριακή εταιρεία του Κ. Λοΐζου θα έχει ολοκληρωθεί σε ένα μήνα. Με αυτήν τη συνεργασία επιδιώκουμε να γίνει ακόμα πιο έντονη η ελληνική παρουσία μας. Δεν είναι στις προθέσεις μας η υποστολή της σημαίας από τα πλοία που διαχειριζόμαστε, όμως, θα θέλαμε από πλευράς των ναυτικών εποικοδομητικό διάλογο, ώστε και εμείς να γίνουμε ανταγωνιστικοί. Αυτή τη στιγμή δεν μπορούμε να ανταγωνιστούμε τους ξένους πλοιοκτήτες, οι οποίοι έχουν μειωμένα έξοδα σε σύγκριση με τα ελληνικά. Μέσα από συναινετικές διαδικασίες με τους ναυτικούς πιστεύουμε ότι θα πετύχουμε πολλά».

Από την άλλη πλευρά, όμως, η ΠΕΘΕΝ κατήγγειλε την πρόθεση της ROC με μια μαχητική επιστολή, στην οποία μεταξύ άλλων αναφέρει:

«Οι απειλές που με χαρακτηριστική άνεση εκτοξεύονται, όπως η τελευταία περί υποστολής της ελληνικής σημαίας, δεν μας

πτοούν, αντιθέτως μας πεισμώνουν για να αγωνιστούμε με όλες μας τις δυνάμεις, προκειμένου να αποτρέψουμε τους ανιστόρητους περί των Ελλήνων ναυτεργατών από τις δόλιες επιδιώξεις τους που έχουν σκοπό: ελληνικά πλοία - ξένα πληρώματα, με πρόσχημα την ανταγωνιστικότητα».

«Η Ένωσή μας, τα τελευταία χρόνια, έχει κάνει αρκετές υποχωρήσεις στις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις, ιδιαίτερα της εταιρείας ROC, αλλά δυστυχώς τίποτα δεν αναγνωρίζουν μπροστά στο βασικό τους στόχο που είναι η πλήρης εξοφάνιση της ναυτεργατικής οικογένειας και μάλιστα του προσωπικού γενικών υπηρεσιών από τα ελληνικά πλοία, με την ελπίδα της αύξησης των κερδών τους. Αντίθετα στόχος δικός μας είναι η παραμονή μας στα κρουαζιερόπλοια, με τη διατήρηση των θέσεων εργασίας και βέβαια προς αυτή την κατεύθυνση θα αγωνιστούμε με όλες μας τις δυνάμεις, γεγονός που σημαίνει ότι μας περιμένει ένας «θερμός» χειμώνας και όχι μόνον».

Οι δυνατότητες επέκτασης της ΝΕΛ

Στην εξαγορά του 70% της εταιρείας του Γ. Γιαννάτου, Med Link Lines, προχώρησε η ΝΕΛ, ενώ τον Απρίλιο του 2000 για την υλοποίηση των σχεδίων της και την περαιτέρω επέκταση της επιχειρηματικής της δράσης, θα προβεί και σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της. «Η ΝΕΛ αποτελεί σήμερα μία ισχυρή πραγματικότητα στον ακτοπλοϊκό χώρο με δυνατότητες επέκτασης. Τον Απρίλιο εντάσσεται και η αύξηση του κεφαλαίου της κατά 20 δισ. δρχ. με συνδυασμό παροχής δωρεάν μετοχών με κεφαλαιοποίηση ισόποσων αποθεματικών και με καταβολή μετρητών σημαντικού ύψους», ανέφερε ο πρόεδρος της, Ι. Ανωτίου.

Η εξαγορά της εταιρείας του κ. Γιαννάτου πραγματοποιήθηκε έναντι 4,2 δισ. δραχμών, από τα οποία τα 2,2 με μετρητά και τα υπόλοιπα με μετοχές. Με αυτό το επενδυτικό βήμα η ΝΕΛ αποκτά πρόσβαση στη γέφυρα Ελλάδας - Ιταλίας, όπου η υπεροχή των Ελλήνων πλοιοκτητών είναι δεδομένη. Τα τρία πλοία του Γ. Γιαννάτου είναι τα: «Μαρία Γ.», «Άγιος Ανδρέας» και «Αφροδίτη 2». Η συνολική δυναμικότητα μεταφοράς είναι 175 φορτηγά αυτοκίνητα διεθνών μεταφορών.



ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ...

του Χάρη Παυλίδου

FLYING DOLPHIN

Η αυτοκρατορία του «Βασιλιά Μίνως»

Πρόσωπο της χρονιάς ο Π. Σφηνιάς

Λένε ότι σ' αυτή τη ζωή τίποτα δεν είναι τυχαίο ή, καλύτερα, τίποτα δεν γίνεται τυχαία. Κατά μίαν άληπν εκδοχή, η τύχη ευνοεί τους τοημηρούς. Ό,τι κι αν επιλέξει κάποιος για να εξηγήσει και κατά μίαν έννοια να ερμηνεύσει το «σάρωμα» της Μίνοαν Flying Dolphins, θα πετύχει «διάνια». Και επειδή ένα λογότυπο, όσο «βαρύ» κι αν είναι, πίσω του βρίσκονται οι άνθρωποι, δεν μπορεί παρά να συμφωνήσουμε σε ένα πράγμα. Πίσω, ή αν θέητε μπροστά, από όλες αυτές τις επιχειρηματικές εμπνεύσεις συναντάμε τον Παντελή Σφηνιά. Δικό του «παιδί» η MFD, θυγατρική των Μινωικών Γραμμών, εμφανίσθηκε εντελώς... High Speed και σήμερα τόσο γρήγορα, όσο και με τα πηλοία νέας τεχνολογίας που με ρίσκο επέβαλε στις ελληνικές θάλασσες, κατόρθωσε να ταυτίσει τη MFD με την ελληνική ακτοπλοΐα! Το Αιγαίο πολύ απλά -χωρίς καν ορισμένοι να το αντιληφθούν- έγινε θάλασσα της MFD, η οποία αναδεικνύεται κορυφαία δύναμη της ελληνικής ακτοπλοΐας. Μ' ένα στόλο 63 πηλοίων, ο άνθρωπος που αναμφισβήτητα δικαιούται τον τίτλο του επιχειρηματία της χρονιάς, έφερε τη MFD να υπερτερεί σε αριθμό πηλοίων από χώρες όπως η Ισπανία (34) και η Γαλλία (55) και να κατέχει

και να υπάρξει πρόβλημα ούτε με τις αφίξο/αναχωρήσεις των πηλοίων ούτε με τις εμπορικές εκπτώσεις». Δηλαδή, η απάντηση στο κύμα εξαγορών και συγχωνεύσεων φανερώνει το «φόβο» των αρμοδίων γι' αυτό που αναπόφευκτα έρχεται και δεν είναι άλλο από τη σταδιακή απειλευθέρωση της αγοράς.

Αγαπητού, προσθέτοντας στο δυναμικό της τα έξι πηλοία του προαναφερομένου, κάνοντας «δική της υπόθεση» τη γραμμή Πειραιά - Κυκλάδων. Ταυτοχρόνως, με την απόκτηση τεσσάρων εμπορικών πηλοίων Ro-Ro του ίδιου εφοπλιστή, η MFD μπήκε στο χώρο των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών στην



το 1/4 του ελληνικού επιβατηγού στόλου!

Το τελευταίο δίμηνο, ο Π. Σφηνιάς δεν θα μπορούσε να κάνει καλύτερο «ποδαρικό» στη νέα χιλιετία.

Προχωρώντας στην εξαγορά του μισού σχεδόν στόλου της ακτοπλοΐας, αιφνιδίασε ακόμη και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο σχεδόν θορυβημένο το μόνο που είπε διά στόματος Στ. Σουμάκη ήταν «δεν πρόκει-

Η MFD, που ουκ ολίγες φορές κατηγορήθηκε για «μονοπώλιο», είναι σήμερα -όσο κι αν φαίνεται το αντίθετο- αυτό που «σπάει» το «μονοπώλιο» του κρατικοπαρεμβατικού χαρακτήρα της ακτοπλοΐας και θέτει οριστικά τέλος στο δίλημμα «τι θα γίνει μετά την άρση του Cabotage».

Η MFD με αστραπιαίες ενέργειες εξασφάλισε «Εξπρές» τη συνεργασία του Κώστα

Αδριακή. Μια στρατηγικής σημασίας κίνηση η οποία θα αποτελέσει εναλλακτική λύση για μια διαφορετική τιμολογιακή πολιτική. Την ίδια στιγμή, φορούσε τα χρώματα της MFD το «Sea Speed» του Αντώνη Αγαπητού, το οποίο θα δρομολογηθεί προσεχώς. Πρόκειται για το ταχύτερο πηλοίο νέας τεχνολογίας στον κόσμο και ναυπηγήθηκε πριν από τρεις μήνες στην Αγγλία. Πολύ σύντομα θα το φέρουμε με το νέο όνομά του: «Flying Cat 4». Η... όρεξη είχε ήδη ανοίξει και ήταν πλέον θέμα ημερών το μπράζ των ανακοινώσεων που ακούονταν.

Ο λογαριασμός άρχισε να χάνεται. Από τον Γ. Γούτο και τον Α. Νομικό στην Κοινοπραξία Δυτικών Κυκλάδων και στους εφοπλιστές Γ. Βεντούρη, Μ. Σταθάκη, Μ. Μανούσο και Κ. Μουλόπουλο.

Το νέο σκηνικό στον Αργοσαρωνικό μεταφράζεται σε αριθμούς, έξι επιπλέον πηλοία σε συνδυασμό με τα πέντε νεοαποκτηθέντα οχηματογικά κλειστού τύπου και τα ήδη υπάρχοντα πηλοία νέας τεχνολογίας θα διακινούν τρία εκατομμύρια επιβάτες. Η MFD προβλέπει ότι ο κύκλος εργασιών της θα φθάσει το 1,8 δισ. δρχ.

Τα νεοαποκτηθέντα πηλοία στον Αργοσαρωνικό είναι το F/B «Προσειδών Ελλής» και τα φέρι



«Αίας», «Ελλάς», «Αφεία», «Απόστολος» και «Αίγινα».

Με την εξαγορά της Κοινοπραξίας Δυτικών Κυκλάδων (Βεντούρης - Σταθάκης) η MFD θα καλύψει τις Σίφνο, Μήλο, Σέριφο και Κύθνο, ενώ θα φθάνουν μέχρι την Ίο και τη Σαντορίνη και από εκεί έως τις Σίκινο, Κίμωλο και Φολέγανδρο με την προσθήκη του πλοίου του κ. Μουλόπουλου.

Μ' αυτήν την κίνηση η μεταφορική ικανότητα αυξάνεται -για όλες τις Κυκλάδες- σε 700.000 επιβάτες και 150.000 οχήματα. Όσο για τον τζίρο, η πρόβλεψη είναι ότι θα αυξηθεί κατά 4 δισ. δρχ. περίπου.

Έτσι, όμως, όπως άρχισε το «γαϊτανάκι» των συγχωνεύσεων -εξαγορών με τον Γ. Γούτο, έτσι κλείνει (προς το παρόν;) με το F/B «Παπαδιαμάντης» του ίδιου εφοπλιστή. Το πλοίο εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Βόλου - Σκιάθου - Γλήσσας - Σκοπέλου και Αιωννήσου. Μ' αυτό το πλοίο η MFD θα αυξήσει στις Σποράδες τη μεταφορική της δυνατότητα κατά 15.000 επιβάτες και 16.000 αυτοκίνητα, ενώ στα ταμεία θα μπουν, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, επιπλέον 600 εκατ. δρχ.

Κι αν νομίζετε ότι στο Αιγαίο και στην Αδριατική περιορίζονται οι επεκτατικές βλέψεις της MFD, μάλλον θα πρέπει να περιμένετε για την επόμενη ανακοίνωση. Είναι κοινό μυστικό τα σχέδια και

το ενδιαφέρον για γραμμές στην Τουρκία. Κι αν αναρωτιέστε πώς μπορεί να επιτευχθεί αυτό, σας υπενθυμίζουμε ότι στη γραμμή Ιταλίας - Τουρκίας, αλλιά και Ιταλίας - Αθηνών, δραστηριοποιούνται τέσσερα πλοία του εφοπλιστή κ. Περιμένη.

Όσο για τη σημερινή κατάσταση, ο «Βασιλιάς Μίνως» μπορεί να αισθάνεται ήδη τη μοναξιά της κορυφής. Ένας στόλος 63 πλοίων (34 ταχυπλοα νέας τεχνολογίας, 25 επιβατηγά - οχηματογωγά και 4 Ro-Ro) συνθέτει το δυναμικό της «αυτοκρατορίας» που ανατέλλει στην ελληνική ακτοπλοία.

Κοντά σ' όλα αυτά, προσθέστε και τον όγκο των επιβατών που θα εξυπηρετεί η εταιρεία (7 εκατ.), αλλιά και τον τζίρο (33 δισ. δρχ.), για να αντιληφθείτε το μέγεθος της MFD.

Στο δρόμο που χάραξε ο Γ. Γούτος, πωλώντας τον Ιούλιο το «Αθήνα», θα βρεθούν κι αλλοί, ή καλύτερα όσοι απέμειναν; Το μόνο βέβαιο είναι ότι η MFD δεν σταματά εδώ.

Όπως εδώ και μήνες είχαμε γράψει αυτά που σήμερα συμβαίνουν, η συνέχεια προβλέπεται ενδιαφέρουσα και τουλάχιστον με τα όσα έχουμε υπόψη μας, εντυπωσιακή. Ακόμη δεν είδαμε τίποτα; Πιθανόν όλα αυτά να είναι μόνον η αρχή...

Νέα πορεία για τη ΔΑΝΕ Sea Line

Στο πλαίσιο της επέκτασης και ανάπτυξης της, ο όμιλος της ΔΑΝΕ υπέβαλε στο ΥΕΝ 5 αιτήσεις για δρομολόγηση νέων πλοίων, όλα στις γραμμές της Δωδεκανήσου. Έτσι η εταιρεία, υπό τη νέα διοίκηση και με την ANEK στρατηγικό επενδυτή, περνάει στην αντεπίθεση. Ο αριθμός των πέντε αιτήσεων δεν σημαίνει τίποτε άλλο παρά τις εναλλακτικές λύσεις που δίνει η διοίκηση της ΔΑΝΕ στο ΥΕΝ για να επιλέξει, αφού στην ουσία τα πλοία που χρειάζεται η εταιρεία και θα αγοράσει είναι δύο.

Σύμφωνα με τα οικονομικά στοιχεία που παρουσίασε η διοίκηση της εταιρείας, η οικονομική της θέση βελτιώθηκε και από έλλειμμα 10 δισ. δρχ., που υπήρχε πριν από το Σεπτέμβριο, ήδη υπάρχουν στα ταμεία της 4 δισ. δρχ.

«Η ΔΑΝΕ είναι πλέον μια απόλυτα υγιής εταιρεία», τόνισε ο πρόεδρος της εταιρείας κ. Γερονικόλας, θέλοντας να διαλύσει οριστικά και

αμετάκλητα τα σύννεφα της ασάφειας που κάλυπταν μέχρι τώρα την πορεία της ροδίτικης εταιρείας. Και είναι γεγονός ότι η ΔΑΝΕ ξεπέρασε την κρίση. Μάλιστα, τον προηγούμενο μήνα η Εγνατία Τράπεζα χορήγησε δάνειο στην εταιρεία ύψους 15 εκατομμυρίων δολλαρίων για την τακτοποίηση όλων των οφειλών της.

Για το έτος 2000, οικονομικοί παράγοντες της εταιρείας υπολογίζουν ότι ο τζίρος θα φτάσει τα 8 δισ. δρχ., ενώ τα κέρδη προ φόρων θα ανέλθουν στο 1,2 δισ. δρχ.

Στην οικονομική αναδιάρθρωση η ANEK θα συμμετέχει έχοντας το 44,5% του τελικού μετοχικού κεφαλαίου, ενώ στην αύξηση των 15 δισ. δρχ. θα συμμετάσχει με 7,5 δισ. Στα επενδυτικά σχέδια της εταιρείας συμπεριλαμβάνεται και ο εκσυγχρονισμός του στόλου της με υπερταχύπλοα και σύγχρονα πλοία, νεότευκτα ή πολύ μικρής ηλικίας.



«Δεν την ξέρουμε, φαίνεται, τόσο καλά τη θάλασσα και από άγνοια τα θαλασσώνουμε», θα πει ο βουλευτής Πειραιά και αντιπρόεδρος της Βουλής, Παναγιώτης Κρητικός.

Με αφορμή την επίσκεψη του προέδρου Κλίντον και τον απόηχό της, που συνεχίζει να απασχολεί κυρίως τον επιχειρηματικό κόσμο, ο Π. Κρητικός καταθέτει τον προβληματισμό του και παραδέχεται ότι «η κυβέρνηση έπεσε θύμα της δημοκρατικής της ευαισθησίας». Ο αντιπρόεδρος της Βουλής εκτιμά ότι «χρειάζεται μεγάλη προσπάθεια» για να ανατραπεί η κακή εικόνα, αλλά δηλώνει αισιόδοξος.

Με την ίδια αισιοδοξία μιλά και για την ελληνική ναυτιλία, χωρίς όμως να διστάσει να διαφοροποιηθεί με την κυβέρνηση στη μετοχοποίηση του ΟΛΠ και να καταθέσει τους -κατά τη γνώμη του- κινδύνους που ενδέχεται να δημιουργηθούν από τις συγχωνεύσεις στην ακτοπλοΐα.

Όπως λέει, ο κίνδυνος να συγκροτηθούν «μονοπωλιακές μορφές» είναι ορατός, ενώ επισημαίνει ότι «η συγχώνευση είναι ενδεχόμενο να θέσει σε κίνδυνο λειτουργίες κοινωνικού χαρακτήρα...»

Ο κ. Π. Κρητικός, τέλος, μεταξύ άλλων, βρίσκει χρήσιμη τη σκέψη να δημιουργηθεί ένα όργανο συμβουλευτικού χαρακτήρα στο οποίο θα μετέχουν βουλευτές του Πειραιά. Ποτέ δεν είναι αργά,

τονίζει, ο Πειραιάς να γίνει διεθνές ναυτιλιακό κέντρο και το γεγονός ότι στο παρελθόν ατύχησε σε οράματα, φαντασία και τόλμη, δεν σημαίνει τίποτα...

Παναγιώτης Ν. Κρητικός
Είμαστε θύματα
της δημοκρατικής
ευαισθησίας μας

Κύριε πρόεδρε, η σχέση που έχουμε ως λαός με το υγρό στοιχείο, μήπως καμιά φορά μάς οδηγεί να τα «κάνουμε θάλασσα»; Όπως αντιλαμβάνεσθε, αναφέρομαι στην επίσκεψη του προέδρου των ΗΠΑ.

Θα έλεγα ότι συμβαίνει το αντίθετο. Δεν την ξέρουμε, φαίνεται, τόσο καλά τη θάλασσα και από άγνοια τα θαλασσώνουμε. Μου δόθηκε η ευκαιρία και άλλη φορά να πω ότι η κυβέρνηση στο χειρισμό της επίσκεψης Κλίντον θέλησε να πατήσει σε δύο βάρκες. Και έτσι η μία, τουλάχιστον, «παλιντζίρισε». Αναφέρομαι στους λόγους που έδωσαν αφορμή για την αναβολή. Και για να γίνω σαφέστερος, η κυβέρνηση έπρεπε θύμα της δημοκρατικής της ευαισθησίας, που είχε απέναντι στην απεριόριστη άσκηση των διαδηλώσεων, ευαισθησία, που δεν της επέτρεψε να υπολογίσει σωστά την αντίδραση της άλλης πλευράς, δηλαδή του Κλίντον και των συμβούλων του. Βέβαια, η αναβολή, αν και οδήγησε στην ψυχραιμότερη εκτίμηση των πραγμάτων, η οποία βοήθησε να ληφθούν σωστότερες αποφάσεις, εντούτοις δεν απέτρεψε τα έκτροπα, για τα οποία δεν ευθύνεται βέβαια η κυβέρνηση. Και πρέπει να πω εδώ ότι, πέρα από τα όποια αισθήματα που μπορεί να τρέφει κανείς για τον κ. Κλίντον, δεν παύει να είναι αρχηγός κράτους, ο οποίος ως επίσημος επισκέπτης έχει κάθε δικαίωμα να αξιώνει την προστασία και την υποδοχή που θα είχε ο οιοσδήποτε αρχηγός κράτους σε κάθε δημοκρατική και ευνομούμενη χώρα.

Μεγάλος χαμένος μπορεί να είναι ο ελληνικός τουρισμός; Ποια είναι η εκτίμησή σας;

Επιπτώσεις είναι πιθανό να υπάρξουν, πέραν των άλλων, και επί του ελληνικού τουρισμού. Η εικόνα που δώσαμε στον έξω κόσμο δεν ήταν καθόλου καλή. Και οι ανταγωνιστές μας στο εξωτερικό θα την «αξιοποιήσουν» για να πηλξουν τα τουριστικά μας συμφέροντα. Χρειάζεται μεγάλη προσοχή από ελληνικής πλευράς, για να ανατρέψουμε την εικόνα αυτή. Τελικά, όμως, είμαι αισιόδοξος.

Γνωρίζω ότι δεν είστε ειδικός στα θέματα της ναυτιλίας, αλλά είναι γνωστό το ενδιαφέρον σας για τις εξελίξεις. Ποια είναι η άποψή σας για τα όσα συμβαίνουν τελευταία με τις συγχωνεύσεις στην ακτοπλοία;

Δεν είμαι βέβαια ειδικός, αλλά δεν είμαι και άσχετος. Και ασφαλώς με απασχολούν και τα θέματα της ναυτιλίας και τα θέματα του ναυτικού κόσμου. Σας πληροφορώ ότι έχω καταβολές ναυτικές, οι περισσότεροι συμπατριώτες μου είναι ναυτικοί, εγώ «ξενέρισα» και έγινα στεριανός. Οι συγχωνεύσεις, για τις οποίες με ρωτήσατε, πρέπει να σας πω ότι κατ' αρχάς αποτελούν μια ανάγκη, γιατί συγκροτούν φορείς ισχυρού ανταγωνισμού, αλλά ενέχουν και πολλούς κινδύνους, γιατί μπορεί να εξελιχθούν στην ακτοπλοία σε μονοπωλιακές μορφές. Και κάθε

μονοπωλίο δεν είναι πάντοτε υπέρ του κοινού, του γενικότερου δηλαδή συμφέροντος. Γιατί: α) Συγκεντρώνει μεγάλη δύναμη σε λίγα χέρια, διαταράσσοντας έτσι την ισορροπία στη ναυτιλιακή αγορά, που είναι αναγκαία για την καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών. β) Γιατί η συγχώνευση είναι πιθανό να αλλοιάξει προς το χειρότερο τους εργασιακούς όρους των πληρωμάτων και γ) δεν επιτρέπει τον καταμερισμό του μεταφορικού έργου σε περισσότερους ναυτιλιακούς φορείς, που αποτελούν μορφές που είναι συνδεδεμένες και με τις συνθήκες της χώρας μας και με την παράδοση της ναυτιλίας μας.

Ακόμη, η συγχώνευση ενέχει τον κίνδυνο, με μία και μόνη μεταβίβαση σε μια νύκτα, να περιέλθει η ελληνική ναυτιλία σε ξένα χέρια. Η συγχώνευση, επίσης, είναι ενδεχόμενο να θέσει σε κίνδυνο λειτουργίες κοινωνικού χαρακτήρα, οι οποίες αποτελούν παράδοση στη ναυτιλία μας, και ακόμα να δημιουργήσει συγχωνωσιακά προβλήματα στις άγονες γραμμές, για την κάλυψη των οποίων πέραν των κοινωνικών λόγων, συντρέχουν και εθνικοί λόγοι. Ότι είναι κοινωνικά αναγκαίο, δηλαδή το κοινωνικό αγαθό, κρίνεται συνθήτως ασύμφορο οικονομικά. Το ιδιωτικό οικονομικό συμφέρον δεν συμβαδίζει, κατά κανόνα, με την κοινωνική ευαισθησία. Θα έλεγα, εν κατακλείδι, ότι, επειδή από τις συγχωνεύσεις υπάρχουν διάφοροι κίνδυνοι, θεωρώ χρήσιμο το ρυθμιστικό και παρεμβατικό ρόλο του κράτους. Η Ελλάδα έχει χιλιάδες νησιά των οποίων οι συγκατοικίες δεν μπορούν να μείνουν στην ανέλεγκτη εκμετάλλευσή.

Πιστεύετε ότι η πολιτική που ασκεί η κυβέρνηση στον κλάδο είναι η ενδεδειγμένη;

Δεν είμαι από αυτούς που θα κρίνουν την πολιτική της κυβέρνησης στο συγκεκριμένο τομέα, όμως, θα ήταν καλύτερα την όποια συσσώρευση μεταφορικού έργου της ναυτιλίας σε λίγα χέρια να τη συνοδεύει με τον αναγκαίο εποπτικό έλεγχο του κράτους. Γενικότερα όμως, πέραν των διαφορετικών εκτιμήσεων σε επιμέρους θέματα, η γενική πολιτική της κυβέρνησης στις σημερινές συνθήκες είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Σας προβληματίζει η απασχόληση των ναυτικών σε συνδυασμό με την τεχνολογική έκρηξη και με τους ολοένα αυξανόμενους όρους του διεθνούς ανταγωνισμού;

Το έμπυχο δυναμικό της ναυτιλίας μας είναι ο δεύτερος πόλος του ναυτιλιακού θαύματος, ο οποίος τα τελευταία πενήντα χρόνια, δηλαδή μετά τον πόλεμο, αποτέλεσε την κινητήρια δύναμη, η οποία ανήγαγε την εμπορική μας ναυτιλία σε παγκόσμια δύναμη και παγκόσμια ελληνική δόξα. Η θάλασσα έχει προικίσει τον Έλληνα με μια αναντικατάστατη τεχνολογία: τη ναυτοσύνη. Βεβαίως, οι καιροί αλλοιάζουν, ήδη έχουν αλλοιάξει με τη σύγχρονη τεχνολογία, η οποία θέτει σε νέα δεδομένα τις εργασιακές σχέσεις

και στη ναυτιλία. Αυτή η εξέλιξη μαζί με τους νέους όρους ανταγωνισμού στη διεθνή αγορά δημιουργεί μια νέα πραγματικότητα, επί τη βάση της οποίας πρέπει να αναθεωρηθούν πολλή δεδομένα του παρελθόντος.

Η προσαρμογή και η εξειδίκευση του ναυτικού πάνω στις νέες τεχνολογίες είναι εκείνο που πρέπει να επιδιώξουμε, ώστε να γίνουμε ανταγωνιστικοί στη νέα εποχή. Είναι αλήθεια ότι η τεχνολογία μειώνει τη σύνθεση των πληρωμάτων. Αλλά αυτή η μείωση, επειδή δεν υπάρχει ακόμη ο κανονισμός λειτουργίας των πλοίων νέας τεχνολογίας, αφήνεται στην κρίση του εργοδότη. Αν υπάρξει ο Κανονισμός Σύνθεσης Πλοίων Νέας Τεχνολογίας δεν θα επιτρέψει μια τόσο μεγάλη μείωση ή δεν θα αφήνει ανεξέλεγκτη την όποια μείωση. Ο κανονισμός αυτός πρέπει να γίνει το συντομότερο. Έπειτα, τα πλοία της νέας τεχνολογίας είναι σαφώς μικρότερα από τα συμβατικά πλοία και έτσι, λογικά, εκ των πραγμάτων, θα προκύψει η ανάγκη ναυπήγησης περισσότερων πλοίων, με φυσική συνέπεια την απορρόφηση περισσότερων ανθρώπων, φυσικά ειδικευμένων, που πρέπει εμείς να τους ετοιμάσουμε.

Ως Πειραιώτη, σας απασχολεί η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού; Σε αυτό το πλαίσιο του εκσυγχρονισμού, κρίνετε σωστή την απόφαση για τη μετοχοποίηση του ΟΛΠ;

Βεβαίως με απασχολεί. Στην εποχή των ραγδαίων εξελίξεων, όχι μόνο στην τεχνολογία, αλλά και στις υποδομές, τίποτα δεν μπορεί να μένει στάσιμο. Όλα εξελίσσονται ραγδαία. Αν και η ικανότητα του λιμανιού, από πλευράς εμπορικής και επιβατικής κίνησης, υπήρξε επαρκής. Το παλαιό θεσμικό πλαίσιο, εδώ και εβδομήντα χρόνια, λειτούργησε απολύτως ικανοποιητικά. Αλλά, πρέπει να εκσυγχρονιζόμαστε, για να είμαστε ανταγωνιστικοί.

Ερωτάται όμως προς ποια κατεύθυνση και με ποια μορφή. Γιατί, να μη διαφεύγει από τη σκέψη μας, ότι σε λίγα χρόνια είναι ενδεχόμενο να έχουμε ανταγωνιστές από εκεί που δεν το περιμέναμε στον περίγυρό μας. Ήδη, νέες πηγές πρώτων υλών, σε νέες περιοχές με θαλάσσιες προσβάσεις, νέες επίσης αγορές με αυξημένες απαιτήσεις δημιουργούν τις προϋποθέσεις νέων δρόμων και νέων σταθμών, προσφορότερων ίσως, για τις παγκόσμιες μεταφορές. Εν όψει τέτοιων εξελίξεων, θα πρέπει να εκσυγχρονίσουμε το λιμάνι μας, με στόχο τη σύνδεση και τη διασύνδεσή του με αυτές τις εξελίξεις. Και του λείπει ακόμα του λιμανιού μας η εξέλιξη στον τομέα της πληροφορικής, τόσο απαραίτητης στην εποχή μας.

Τώρα, για τη μετοχοποίηση, για την οποία με ρωτήσατε, δεν είμαι αντίθετος, εάν αυτό βοηθάει στην ανάπτυξη του λιμανιού και εάν εξυπηρετεί τους στόχους που ανέφερα προηγουμένως, και βέβαια υπό τις κάτωθι προϋποθέσεις: α. της προστασίας των δικαιωμάτων των εργαζομένων, β. της καταπολέμησης της ανεργίας (ζώνες κλη.) και γ. της προστασίας του περιβάλλοντος. Έχω μια ευαισθησία απέναντι στα εργασιακά και στα κοινωνικά δικαιώματα. Στο όνομα του οποιουδήποτε εκσυγχρονισμού δεν πρέπει να θυσιάζονται. Ακόμη, η μετοχοποίηση δεν πρέπει να οδηγήσει σε τεμαχισμό του αντικείμενου που έχει το λιμάνι του Πειραιά. Τα διεθνή διαμετακομιστικά κέντρα και τα μεγάλα εθνικά λιμάνια παραμένουν στον έλεγχο του κοινωνικού συνόλου. Επομένως, άσχετα από τη μορφή ή το φορέα, πρέπει να μείνει στον έλεγχο του κοινωνικού συνόλου. Η προηγούμενη μορφή δεν εμπόδισε το λιμάνι του Πειραιά να γίνει ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου. Ελπίζω και με τη νέα μορφή να συνεχίσει το έργο του. Πρέπει ακόμα να πω ότι εξ όσων γνωρίζω, κανένα μεγάλο λιμάνι της Ευρώπης δεν έχει μετοχοποιηθεί, ούτε φυσικά



Η εικόνα που δώσαμε στον έξω κόσμο δεν ήταν καθόλου καλή. Και οι ανταγωνιστές μας στο εξωτερικό θα την «αξιοποιήσουν» για να πλήξουν τα τουριστικά μας συμφέροντα

και εκείνο της μητρόπολης του καπιταλισμού, δηλαδή της Νέας Υόρκης.

Το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία παραμένει σταθερά πρώτη παγκοσμίως δεν αποτελεί υπενθύμιση ότι οποιαδήποτε παρέμβαση ενδέχεται να οδηγήσει σε συρρίκνωση;

Η ελληνική ναυτιλία στήριξε τη μεγαλοσύνη της αφενός μεν στο ελληνικό επιχειρηματικό δαιμόνιο που εκφράζεται από τον εφοπλισμό και αφετέρου στη ναυτοσύνη της φυλής που εκφράζεται από τον Έλληνα ναυτεργάτη. Τον Έλληνα ναυτεργάτη, που τον διακρίνουν η εργατικότητα, ο ζήλος, η φιλοτιμία και η αγάπη για τη θάλασσα. Και για να εξασφαλιστεί και στο μέλλον η ναυτική δόξα της Ελλάδας, είναι αναγκαία η ισορροπη συνεργασία των δύο αυτών παραγόντων.

Έτσι, μπορεί να συνεχιστεί η παγκόσμια κυριαρχία της ελληνικής ναυτιλίας. Ό,τι είναι η ψυχή για το ανθρώπινο σώμα είναι ο Έλληνας ναυτεργάτης για το πλοίο. Και ό,τι είναι ο νους για τον άνθρωπο, είναι ο Έλληνας εφοπλιστής για το πλοίο. Ψυχή και νους, νους και ψυχή, οι δύο όροι του ναυτικού θαύματος.

Κύριε πρόεδρε, θα βλέπατε θετικά τη δημιουργία ενός άτυπου υπερκομματικού οργάνου, το οποίο θα αποτελέται από βουλευτές του Πειραιά και θα ασχολείται με τα ζητήματα της ναυτιλίας και του Πειραιά;

Μια τέτοια σκέψη τη βρήκα πολύ χρήσιμη για τη ναυτιλία και τον Πειραιά, υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα υπεισέρχονται σε αυτό κομματικές σκοπιμότητες. Δεν βλάπτει ένα συλλογικό, φυσικά άτυπο όργανο μελέτης, κατ' αρχήν, των θεμάτων που σχετίζονται με τον Πειραιά και τη ναυτιλία και το οποίο θα έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα για τα θεσμικά όργανα. Το θέμα της ελληνικής ναυτιλίας είναι ένα μεγάλο εθνικό θέμα και θα ήταν πολύτιμο να το επεξεργάζεται σε συμβουλευτική πάντοτε βάση ένα παρόμοιο όργανο, που μπορεί να έχει και ευρύτερη σύνθεση. Να σας προσθέσω μια ακόμη σκέψη. Είχε όλες τις προϋποθέσεις ο Πειραιάς για να γίνει ένα super international shipping center και δεν το μπόρεσε. Και τούτο γιατί ατύχησε σε οράματα, σε φαντασία και σε τόλμη. Και όμως μπορούσε και μπορεί να γίνει. Ποτέ δεν είναι αργά. Όπως δεν είναι καθόλου αργά το λιμάνι του Πειραιά, ο Πειραιάς, να προετοιμαστεί, ώστε να αποτελέσει τη μεγάλη θαλάσσια πύλη, την ανοικτή είσοδο των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004. Το αξίζει, το δικαιούται και πρέπει να το αξιώσει. ➡



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

Ιωάννης Μαχαιρίδης, γ.γ. υπ. Αιγαίου

*Ρόλο στρατηγικό διεκδικεί
το υπουργείο Αιγαίου,
όπως διαβεβαιώνει
στα «Ν.Χ.»,
ο αρμόδιος γενικός
γραμματέας του
υπουργείου
κ. Μαχαιρίδης, στο
πλαίσιο της διεύρυνσης
της κυβερνητικής
φροντίδας για το
νησιωτικό σύμπλεγμα
του Αιγαίου. Ο ρόλος
αυτός συνεπάγεται μια
μεγαλύτερη συνεργασία με
όλα τα άλλα υπουργεία,
έτσι ώστε
ο συντονισμός δράσεως να
αποβαίνει επ' ωφελεία των
κατοίκων των νησιών μας,
είτε στο επίπεδο της
υγειονομικής περίθαλψης
είτε στο επίπεδο της
επικοινωνίας των νησιών
μεταξύ τους και με την
ηπειρωτική Ελλάδα.*

Υπουργείο Αιγαίου: Ο παρεξηγημένος φορέας

η μέχρι σήμερα παρουσία του υπουργείου Αιγαίου, το οποίο ιδρύθηκε για λόγους συγκριμένης σκοπιμότητας της εξωτερικής πολιτικής, είναι μάλλον υποβαθμισμένη. Τι ρόλο μπορεί να διεκδικήσει

το υπουργείο αυτό, ώστε να απαιτήσει τη σημασία που πρέπει να έχει σε μια χώρα με τόσο ανεπτυγμένο αρχιπέλαγος;

Το υπουργείο Αιγαίου ιδρύθηκε για λόγους πολιτικούς αθλή και αναπτυξιακούς. Ήταν και είναι ο φορέας στον οποίο η πολιτεία ανέθεσε να μελετά και να εκπονεί προγράμματα και να εισηγείται μέτρα προς την κυβέρνηση για τα νησιά.

Σταδιακά, ο ρόλος του υπουργείου διευρύνθηκε, αποκτώντας και αρμοδιότητες εκτελεστικού χαρακτήρα. Έτσι σήμερα, το υπουργείο ασχολείται με όλους τους τομείς κυβερνητικής πολιτικής.

Ως χωρικό υπουργείο και όχι κλαδικό, ο ρόλος του πρέπει να είναι επιτελικός, δηλαδή να συντονίζει τις δράσεις και τις κλαδικές πολιτικές στο χώρο του Αιγαίου.

Πρέπει να εναρμονίζει τις πολιτικές που έχουν βάση τους την ηπειρωτική Ελλάδα και να τις διαφοροποιεί στο νησιωτικό χώρο. Αυτό προϋποθέτει πρόγραμμα και στρατηγικό σχέδιο. Αυτόν το ρόλο διεκδικούμε για το υπουργείο Αιγαίου: υπουργείο-στρατηγείο με φορείς υλοποίησης (εκτελεστικές αρμοδιότητες) την περιφέρεια, τη νομαρχία, τους ΟΤΑ.

Ποια είναι η μέχρι τώρα συμβολή του υπουργείου στην ανάπτυξη των νησιών;

Η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου αναπτυξιακού προγράμματος για το Αιγαίο εν όψει του

Γ' ΚΠΣ, που κατατέθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η υλοποίηση του προγράμματος εξυπηρέτησης του πολίτη με τη δημιουργία γραφείου σε όλους τους δήμους του Αιγαίου, εφοδιασμένου με όλα τα προγράμματα και τη σύγχρονη τεχνολογία, καθώς και το προσωπικό.

Η ολοκλήρωση του προγράμματος κατασκευής ελικοδρομίων σε όλα τα κατοικημένα νησιά του Αιγαίου που δεν διαθέτουν αεροδρόμιο.

Η ολοκλήρωση εκατοντάδων έργων, μικρών και μεγάλων, σε 43 νησιά του Αιγαίου.

Ο εφοδιασμός όλων των νησιών του Αιγαίου με μέσα πυρόσβεσης και η δημιουργία εθελοντικών ομάδων για την κατάσβεση πυρκαγιών.

Η σταδιακή υλοποίηση του προγράμματος κατασκευής μικρών μουσειών στα νησιά.

Η προμήθεια ασθενοφόρων σε 25 νησιά του Αιγαίου, πρόγραμμα που συνεχίζεται.

Οι προτάσεις μας προς την κυβέρνηση και τα φορο-

λογικά μέτρα που ισχύουν για όλα ανεξαιρέτως τα μικρά νησιά με το αφορολόγητο ατομικό εισόδημα μέχρι 3.300.000 δρχ. και άλλα μέτρα.

Οι οριζόντιες δράσεις του υπουργείου που έχουν να κάνουν με τον πολιτισμό, τον αθλητισμό, την παιδεία, την υγεία.

Η πολιτική σχεδίαση έκτακτης ανάγκης και η ενεργός συμμετοχή μας στα σχέδια εκσυγχρονισμού των σχεδίων καθώς και η ενίσχυση των φορέων της Τ.Α. με μέσα και εφόδια για έκτακτες ανάγκες πολιτικής προστασίας, φωτιάς, πλημμύρες κ.λπ.

Όλα αυτά είναι ένα μέρος του προγράμματος του υπουργείου Αιγαίου.

Δεν θα έπρεπε να είχε συμβολή, για τους λόγους που όλοι γνωρίζουν, στη διαμόρφωση της εξω-

**Συνεργαζόμαστε
με το ΥΕΝ για
ένα καλύτερο
σύστημα ακινητοῦ,
οὕτως ὥστε
να βελτιωθεί
η παροχή υπηρεσιῶν
προς τους νησιῶτες**

τερικής αλλιά και της αμυντικής πολιτικής;

Είναι μέρος του προγράμματος του υπουργείου Αιγαίου. Εξάλλου, το υπουργείο Αιγαίου συμμετέχει στο Συμβούλιο Εξωτερικής Πολιτικής και Άμυνας (ΚΥΣΕΑ).

Ένα από τα βασικά όσο και παραδοσιακά προβλήματα του νησιωτικού συμπλέγματος είναι η τακτική επικοινωνία, τόσο με την ηπειρωτική Ελλάδα όσο και μεταξύ των νησιών. Σε ποια έκταση έχει επιλυθεί το πρόβλημα και τι άλλο χρειάζεται για τη βελτίωση της κατάστασης;

Η επικοινωνία είναι το βασικό πρόβλημα που απασχολεί τους κατοίκους των νησιών: η επικοινωνία με τον Πειραιά, με τα άλλα νησιά και την πρωτεύουσα του νομού και της επαρχίας, καθώς και με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα.

Το υπουργείο Αιγαίου επιδοτεί αυτήν τη στιγμή την ενδοεπικοινωνία των νησιών, δαπανώντας το ποσό των 2.000.000.000 δισ. δρχ. σε 32 ακτοπλοϊκές γραμμές.

Παρόληηθα, συνεργαζόμαστε με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, που έχει την αρμοδιότητα της ακτοπλοΐας με τον Πειραιά, για ένα καλύτερο σύστημα ακτοπλοΐας, ούτως ώστε να βελτιωθεί η παροχή υπηρεσιών προς τους νησιώτες.

Οι νέες άδειες που χορηγούνται τις περισσότερες φορές προβλέπουν και εξυπηρέτηση των μικρών νησιών με συγκεκριμένα δρομολόγια, με αυστηρή τήρηση των υποχρεώσεων των εταιρειών προς αυτά και με πύκνωση των δρομολογίων από και προς τα μικρά νησιά των επιδοτούμενων γραμμών. Μπορούμε να μιλάμε για προσέγγιση του στόχου μας, που δεν είναι άλλος από την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιωτών.

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα για τα νησιά είναι η πλημμελής υγειονομική υποδομή, με αποτέλεσμα να έχουμε για πολλές φορές μαρτυρίες καταστάσεων που δεν συνάδουν προς το επίπεδο μιας χώρας-μέλους της Ε.Ε. Τι γίνεται για τη βελτίωση της σχετικής υποδομής και γενικώς ποια μέτρα οφείλει να λάβει η πολιτεία ειδικώς για τους κατοίκους των ακρι-

τικών νησιών, ώστε να μην αισθάνονται εγκαταλελειμμένοι;

Όντως τα προβλήματα για την παιδεία και την υγεία ήταν από τα βασικότερα. Το μεν πρώτο το λύσαμε δημιουργώντας γυμνάσια και λύκεια σε όλα τα νησιά. Το πρόβλημα της υγείας, όμως, δεν έχει λυθεί.

Σε συνεργασία με το υπουργείο Υγείας, καταργήσαμε τα αγροτικά ιατρεία στα μικρά νησιά και τα αναβαθμίσαμε σε πολυδύναμα, με την αντίστοιχη αναβάθμιση σε προσωπικό -από τον ανιδευμένο αγροτικό γιατρό περάσαμε στον ειδικευμένο γιατρό γενικής ιατρικής- και στα μεγαλύτερα νησιά, στον παιδίατρο, στον παθολόγο

που αφορούν μόρια για τους υπηρετούντες ούτως ώστε να έχουν προβάδισμα στην πρόσληψη στο ΕΣΥ, προτεραιότητα στην ειδικότητα, δωρεάν κατοικία...

Πέραν αυτής της προσπάθειας έχουμε ολοκληρώσει τη βασική υποδομή (ελικοδρόμιο, ασθενοφόρο).

Στα μέσα Δεκεμβρίου θα παραλάβει το ΕΚΑΒ τα πρώτα μέσα: αεροπλάνο και ελικόπτερο. Να σημειωθεί ότι είναι η πρώτη φορά οπότε η πατρίδα μας αποκτά υγειονομικά αεροπλάνο και ελικόπτερο. Δύο από αυτά τα μέσα θα εδρεύουν στο Αιγαίο: ένα στο Περιφερειακό Νοσοκομείο Ρόδου (για το σκοπό αυτόν έχει προβλεφθεί ελικο-



και βέβαια το κατάλληλο νοσηλευτικό προσωπικό. Πρέπει να σας πω, πως μέχρι σήμερα στις αντίστοιχες προκηρύξεις δεν υπήρξε μεγάλη ανταπόκριση, με αποτέλεσμα τα περισσότερα πολυδύναμα να εξυπηρετούνται ακόμη από αγροτικούς γιατρούς.

Αποφασίστηκε έτσι να αυξηθούν τα κίνητρα προς τους γιατρούς. Κίνητρα όχι οικονομικά, γιατί δόθηκε στους γιατρούς το μάξιμουμ που προβλέπει ο δημοσιονομικός κώδικας (ο μισθός υπερβαίνει το 1.100.000 δρχ.), αλλά κίνητρα

δρόμιο) και το άλλο στο Νοσοκομείο Μυτιλήνης.

Παρόληηθα, είναι σε εξέλιξη το πρόγραμμα τηλεϊατρικής στα νησιά και προγραμματισμένα κλιμάκια γιατρών ειδικοτήτων επισκέπτονται περιοδικά τα Κέντρα Υγείας και τα πολυδύναμα ιατρεία των νησιών.

Πιστεύουμε πως με αυτές τις ενέργειες δίνουμε τη δυνατότητα στους νησιώτες να έχουν καλύτερο επίπεδο παροχής υγείας και να αισθάνονται πιο ασφαλείς. ➡

who is who

Γεννήθηκε το 1953 στο Μπαμπαλιό Βάπτου Αιτωλίας. Το 1971 τελείωσε το Παπαστράτειο Γυμνάσιο Αγρινίου. Το 1977 αποφοίτησε από την Αρχιτεκτονική Σχολή του Πανεπιστημίου της Φλωρεντίας.

Συνδικαλιστική δράση

Μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων (Σ.Α.-ΔΑΣ).

Μέλος της διακοσμίας επιτροπής Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ΤΕΕ.

Επαγγελματική δράση

Ελεύθερος επαγγελματίας από το 1979 έως το 1982. Συνεργάτης του Αντώνη Τρίτση, υπεύθυνος του γρα-

φείου Τοπικής Αυτοδιοίκησης ΥΧΟΠ, 1982 - 1985.

Τεχνικό γραφείο στη Ρόδο από 6/1990 έως τον Οκτώβριο του 1994.

Ασχολούμενος με ιδιωτικά έργα και κυρίως μελέτες συντήρησης και αναστήλωσης κτιρίων στη μεσαιωνική πόλη της Ρόδου.

Κοινωνική δράση

Έχει τιμηθεί με διακρίσεις για τη δράση του από διάφορους φορείς και συλλόγους. Η μεγαλύτερη διάκρισή του είναι από το Οικουμενικό Πατριαρχείο Κωνσταντινουπόλεως με την απονομή του Μεγάλου

Σταυρού του Πατριαρχείου και του οφικίου του Άρχοντα Καστρίνιου της Μεγάλης του Χριστού Εκκλησίας.

Κυβερνητικές θέσεις

Νομάρχης Δωδεκανήσου 1985 - 1989. Νομάρχης Δράμας 1990 (ενί οικουμενικής κυβέρνησης).

Νομάρχης Δωδεκανήσου και περι/κής διευθυντής από τον Οκτώβριο του 1994 έως το 1996 με την κατάργηση της θέσης. Γενικός γραμματέας του υπουργείου Αιγαίου από το Νοέμβριο του 1996. Είναι παντρεμένος με την παιδίατρο Παχυλή Ντίνα και έχουν δύο κόρες.

Πρόβλημα επικοινωνίας διαπιστώνει ο πρόεδρος της Vernicos Maritime, Νίκος Βερνίκος, ο οποίος δεν συνηθίζει να «μασάει» τα λόγια του.

Παρ' όλα αυτά ο Ν. Βερνίκος, άνθρωπος που χαρακτηρίζεται από μετριοπάθεια, εκτιμά ότι η «ανάκαμψη έρχεται πάντα τη στιγμή της μεγαλύτερης απαισιοδοξίας». Πότε όμως είναι αυτή η στιγμή; Ως γνήσιος φιλελεύθερος, παραπέμπει στα «μηνύματα της αγοράς», τα οποία θα έρθουν -όπως αναφέρει- αργότερα, ώστε να γίνει η πρόβλεψη.

Ωστόσο, ανοίγοντας τα «χαρτιά» του στα «Ναυτικά Χρονικά», δίνει μια εικόνα αισιόδοξη για τον τουρισμό, την οποία στηρίζει στο θετικό κλίμα που επικρατεί εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων. Στην ίδια συνέντευξη υπερθεματίζει για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ ενώ αναφέρεται και στην Ολυμπιακή Αεροπορία, την οποία έζησε επί σειρά ετών, και τάσσεται υπέρ του βρετανικού management και κατά της υπόταξης του εθνικού αερομεταφορέα στον κομματισμό.

Νικόλαος Α. Βερνίκος
πρόεδρος της Vernicos Maritime,
μέλος Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος,
μέλος Δ.Σ. του Εμπορικού & Βιομηχανικού
Επιμελητηρίου Πειραιώς,
πρόεδρος της Επιτροπής Ναυτιλιακών
Δραστηριοτήτων ΕΒΕΠ

Νικόλαος Α. Βερνίκος

Διάλογος κωφών ή αδιαφορία έναντι των εξελίξεων;

Κατά την τελευταία κοινή σύσκεψη των ΕΕΕ και Committee, ήταν εμφανής η οργή του εφοπλισμού για την αδιαφορία του υπουργείου όσον αφορά την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Γιατί νομίζετε ότι η πολιτεία δεν προχωρεί στη λήψη μέτρων, όπως κάνουν και άλλες ανταγωνιστικές χώρες;

Πιστεύω ότι υπάρχει πρόβλημα επικοινωνίας μεταξύ του ελληνικού εφοπλισμού και της ελληνικής πολιτείας. Ο καθένας εμμένει στη δική του άποψη και δεν ακούει τον άλλον.

Η πολιτεία λέει «βρείτε τα με τους ναυτεργάτες» και ο εφοπλισμός λέει «είναι δικιά σας ευθύνη να λύσετε το πρόβλημα». Ας ευχηθούμε, λοιπόν, να τα βρουν και να επικοινωνήσουν όλη τα εμπλεκόμενα μέρη.

Η ναυτιλία το τελευταίο διάστημα «αγκομαχεί». Υπάρχουν προοπτικές ανάκαμψης της αγοράς και σε τι χρονικό ορίζοντα τοποθετείται η ενδεχόμενη ανάκαμψη;

Η ανάκαμψη έρχεται πάντα τη στιγμή της μεγαλύτερης απαισιοδοξίας. Δεν είναι εύκολο να προβλεφθεί. Αυτή τη στιγμή παρακολουθούμε την κρίση του πετρελαίου, αργότερα θα δούμε τα μηνύματα της αγοράς, ώστε να κάνουμε μια πρόβλεψη.

Πώς βλέπετε την τουριστική προοπτική στη χώρα μας, με δεδομένη τη σεισμική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή, κάτι που μπορεί να φοβίζει τους ξένους τουρίστες;

Η μεγάλη πλειονότητα των τουριστών προέρχεται από την Ευρώπη. Οι Ευρωπαίοι έχουν επίγνωση του γεωγραφικού χώρου και δεν επηρεάζονται συνοδικά από τους σεισμούς. Δηλαδή, για να γίνει πιο συγκεκριμένος, εάν γίνει σεισμός στη Θράκη, δεν είναι λόγος να μην πάει κάποιος στην Κρήτη. Γενικά, πάντως, αισιοδοξώ ότι η τουριστική κίνηση θα είναι καλή και το θετικό κλίμα θα συνεχιστεί λόγω και της επιρροής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Ποιός λόγος γίνεται για την εξυγίανση του ΟΛΠ και την ιδιωτικοποίησή του. Είναι δυνατόν να περάσει ο Οργανισμός σε ελληνικά χέρια με δεδομένες τις αντιδράσεις που υπάρχουν; Ποια θα έπρεπε να είναι τα μέτρα για να καταστεί ο Οργανισμός αποτελεσματικότερος;

Είναι γεγονός ότι σήμερα χρειάζονται κίνητρα προκειμένου να έχεις αποτελεσματικότητα στη διαχείριση. Εκ πρώτης όψεως ακούγεται θετικό, η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ. Στην πράξη υπάρχει ένα τεράστιο ζήτημα για το πώς θα γίνει αυτό. Ίσως η πιο πρόσφορη λύση να είναι το μοντέλο που ακολουθεί η εταιρεία «Χρηματιστήριο Αθηνών Α.Ε.», δηλαδή σε πρώτη φάση να διατεθεί ένα ποσοστό του Οργανισμού μέσω μετοχοποίησης σε συγκεκριμένες κατηγορίες επενδυτών, όπως είναι οι χρήστες και θεσμικοί επενδυτές. Στη συνέχεια, από κοινού, δηλαδή το κράτος μαζί με τους νέους μετόχους, να συζητήσουν τα επόμενα βήματα.

Ποια είναι η άποψή σας για τις εξελίξεις και το μέλλον της Ολυμπιακής Αεροπορίας;

Για την Ολυμπιακή Αεροπορία ισχύουν αυτά που είπα παραπάνω. Σήμερα, η εταιρεία έχει βαλτώσει μετά μια παρατεταμένη περίοδο υπόταξής της σε πολιτικά και κομματικά συμφέροντα. Έτσι, προωθείται η γρήγορη αποτίμηση της και η εισδοχή ως στρατηγικού συνταίρου της British Airways, η οποία ήδη έχει το management από το καλοκαίρι, βάζει ζετούς συμβολαίους παραχώρησης. Η κυβέρνηση έχει προχωρήσει στην πράξη αυτή, στην απέλπιδα προσπάθειά της να βρει μια λύση στο πραγματικό οξύ πρόβλημα της επιβίωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ανεξάρτητα από τι πιστεύει ο καθένας, αν θέλουμε να εξακολουθεί να υφίσταται ο εθνικός μας αερομεταφορέας, που ίδρυσε ο Αριστοτέλης Ωνάσης, και στον επόμενο αιώνα, πρέπει να επιθυμούμε και να υποστηρίζουμε την επιτυχία του βρετανικού management. ➡

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΤΗ ΝΕΑ ΧΙΛΙΕΤΙΑ:

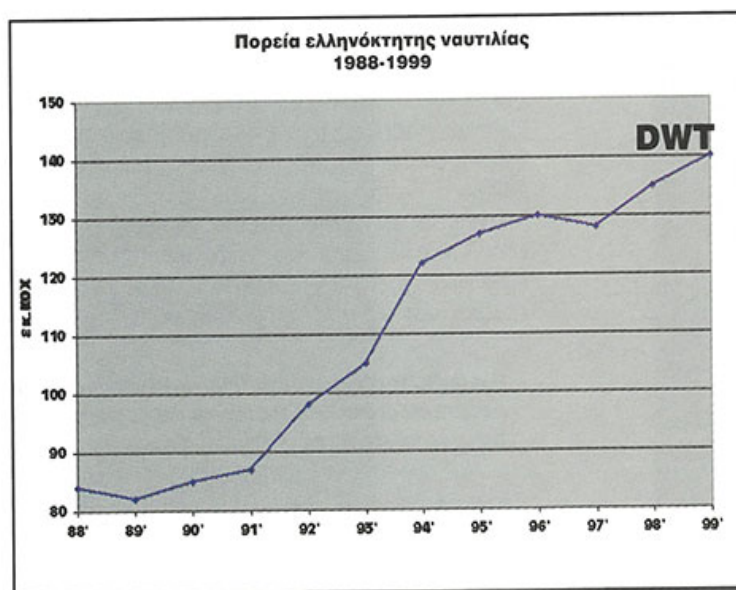
ΜΕ ΚΑΚΟ Ή ΚΑΛΟ TIMING!

Όπως δείχνει το κάτωθι διάγραμμα, η πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας (ναυτιλία των Ελλήνων, όπως την αποκαλώ) είχε μια συνεχή ανοδική πορεία από το 1989 συνεχώς μέχρι σήμερα (πλην της κάμψης των 1988-89 και 1996-97) και αριθμούσε το Μάρτιο του 1999 σε 3.424 πλοία, 139.255.184 dwt και 83.454.890 Gross.

Το ερώτημα που θα προσπαθήσει ν' απαντήσει αυτό το μικρό άρθρο είναι: ποια αναμένεται να είναι η πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας στη νέα χιλιετία;

Στη δεκαετία που πέρασε, η ναυτιλία των Ελλήνων είχε μερικές χρονιές ταχύτερης ανάπτυξης από άλλες, όπως 1991-92, '93-'94.

Αλλά τι γίνεται με τις επενδύσεις;



Από τον καθηγητή Α.Μ. Γουλιέλμο
τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
Πανεπιστημίου Πειραιώς,
πρώην γ.γ. του ΥΕΝ



ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

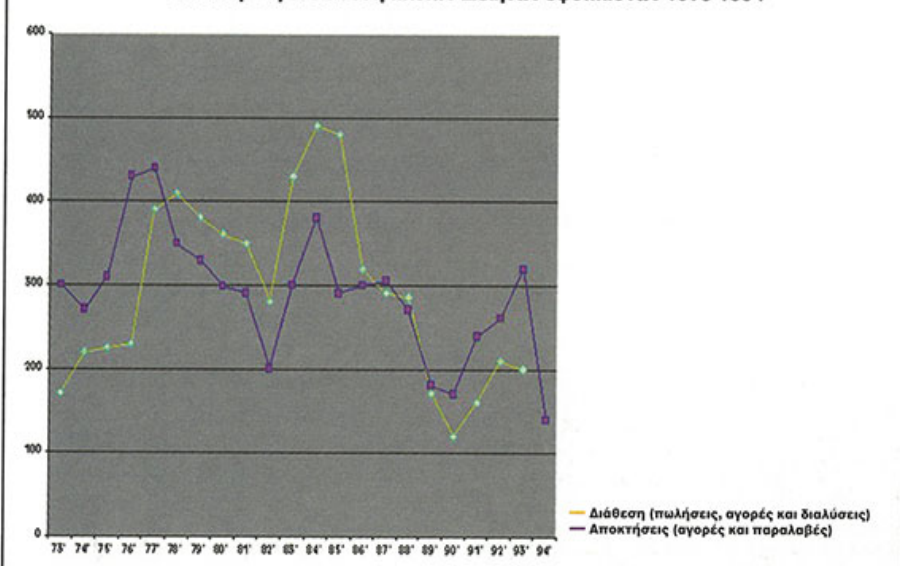
Η πορεία κάθε επιχείρησης, οικονομίας ή κλάδου σχετίζεται στενά με τις επενδύσεις, είτε αυτές είναι σε νεοκατασκευές είτε σε αγορές πλοίων. Σημαντική δραστηριότητα είναι και οι πωλήσεις των πλοίων, διότι υποδεικνύουν την κατάσταση ρευστότητας μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, όταν οι αγορές, οι πωλήσεις, ο παροπλισμός και οι ναυλώσεις γίνονται σε καλό timing. Για την ελληνόκτητη ναυτιλία δεν έχουμε στοιχεία σε ό,τι αφορά τις μεταβλητές που αναφέραμε πιο πάνω. Για την ελληνική σημαία, ας δούμε το παρακάτω διάγραμμα που σχεδιάσαμε από στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών» για την περίοδο 1973-1994.

και στην περίοδο 1979-1982 ήταν πάνω από \$10 εκατ. (μέχρι και \$18 εκατ.). Μπορεί ίσως κάποιος να βγάλει το συμπέρασμα ότι οι επενδύσεις στην ελληνική σημαία έχουν μειωθεί σημαντικά από ό,τι στο παρελθόν (1976-77) στην περίοδο 1989-1994 (μ' εξαίρεση το 1993). Φυσικά, το good timing είναι ακόμη πιο σημαντικό του αριθμού πλοίων, διότι είναι δυνατό με τα ίδια κεφάλαια να τριπλασιάσει κανείς τον ίδιο του το στόλο, επιλέγοντας απλώς το timing. Το γεγονός ότι οι Έλληνες βρίσκονται πάντοτε στην αγορά «δεύτερο χέρι» (ακολουθούμενοι από Κινέζους και Τούρκους τελευταία) είναι φανερό.

Σχετικά με την ελληνόκτητη ναυτιλία, το 1999 ήταν σε παραγγελία 118 πλοία, 5.162.401 κοχ ή 7.681.460 dwt. Το 1973 ήταν το μέγι-

τονικές επενδύσεις/παραγγελίες σε νεοκατασκευές, όπως προκύπτει από τις παραλλήλες πλοίων σε κοχ σε σχέση με την περίοδο 1973-1978. Επομένως, η κρίση του 1981-87 επηρέασε βαθύτατα τους Έλληνες σε σχέση με τις νεοκατασκευές. Ανανέωσαν όμως το στόλο τους, πωλώντας και αγοράζοντας μεταχειρισμένα πλοία σε μεγάλη κλίμακα, αλλιώς αν πρόσεχαν το good timing, θα έπρεπε να διαφοροποιήσουν και όχι να συγχρονίσουν αγορές και πωλήσεις πλοίων! Φαίνεται όμως ότι η αγορά και πώληση πλοίων στους Έλληνες πλοιοκτήτες αποτελεί συνδυασμό για ανανέωση του στόλου (νέοτερα σχετικά πλοία, μεγαλύτερου μεγέθους, συγκριτικά με τα υπάρχοντα). Προφανώς, εδώ επηρεάζει σημαντικά και η ρευστότητα των επιχειρήσεων.

Αποκτήσεις & διάθεση πλοίων Ελλήνων εφοπλιστών 1973-1994



Όπως δείχνει το ανωτέρω διάγραμμα, οι Έλληνες παρέλαβαν/αγόρασαν κάπου 380 πλοία το 1984 και 288 το 1985, ενώ το μέγιστο της περιόδου ήταν 420 και 430 τα έτη 1976, 1977. Σχετική ανάκαμψη είχαμε το 1993 με 320 πλοία. Ο αριθμός των πλοίων είναι πράγματι σημαντικός. Σπουδαίο, όμως, είναι να παρατηρήσουμε, σε ό,τι αφορά τις πωλήσεις και διαλύσεις (διότι οι απώλειες είναι τυχαίες), ότι αυτές που έγιναν το 1985 και το 1986 (και ήταν οι περισσότερες) έγιναν στο χειρότερο δυνατόν timing (rock bottom τιμών μεταχειρισμένων).

Όσον αφορά στις αγορές και παραλαβές (300 πλοία το 1983 και 380 το 1984), που δείχνουν μια σταθερότητα από 180 πλοία μέχρι 430 το χρόνο στην περίοδο 1973-1994 (εξοικονομία), αυτές είχαν σχετικά καλό timing (καλύτερο βέβαια ήταν το 1986). Για να συγκρίνει ο αναγνώστης αυτό που έγινε με εκείνο που έπρεπε να γίνει, ας γνωρίζει ότι στην περίοδο 1983-1988 (αρχές) οι τιμές των μπαγκ-κάρτερ (65.000 dwt του 1972) ήταν κάτω των \$5 εκατ. Στην περίοδο 1988-1989 (αρχές) ήταν μεταξύ \$5 εκατ. και \$8 εκατ.

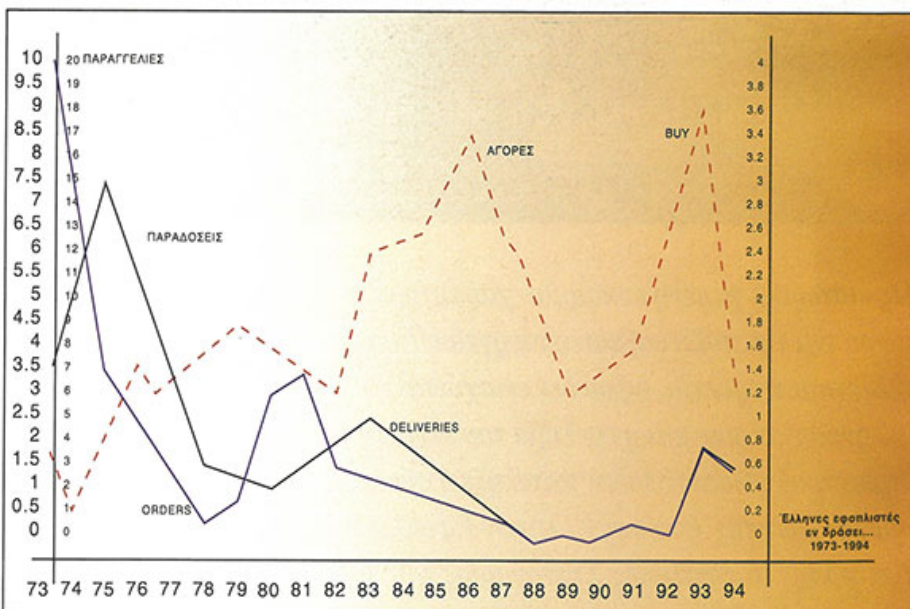
στο των παραγγελιών για την ελληνική σημαία με 4,3 εκατ. GRT. Είναι φανερό (Διάγραμμα 3) ότι κατά την περίοδο 1983-1994 (μ' εξαίρεση το 1993) η ελληνική σημαία έχει υπο-

Συμπεράσματα

Η ναυτιλία των Ελλήνων (όχι οι σημαίες) είχε περιόδους εξαιρετικής ανάπτυξης, όπως τα έτη 1991-1992 και 1993-1994, που οφείλεται κυρίως στη δράση των Ελλήνων στην αγορά μεταχειρισμένων. Είχε και περιόδους κάμψης (1988-89, 1996-97) καθώς και περιόδους σταθερής ανάπτυξης όπως τις άλλες χρονιές. Η σταθερή ανάκαμψη είναι φανερό το 1997-1999. Εκείνο φυσικά που δεν είναι βέβαιο είναι οι επενδύσεις των Ελλήνων σε νεοκατασκευές, οι οποίες το 1999 δεν υπερέβησαν τα 5,2 εκατ. Gross.

Αλλιώς κάτι που δεν είναι καθόλου βέβαιο και το οποίο θα μπορούσε να τριπλασιάσει τον ελληνόκτητο στόλο με τα ίδια κεφάλαια είναι το good timing των αγορών, πωλήσεων και παραγγελιών των πλοίων. Καλή η ανανέωση, καλή η μεγέθυνση, αλλιώς δέκα φορές καλύτερο το timing!

Ας προσέξουμε το timing στην πορεία της νέας χιλιετίας. Η ναυτιλία των Ελλήνων το αξίζει. ☛



Κοινή σύσκεψη ΕΕΕ και Committee

Απρόθυμο το ελληνικό κράτος να περιφρουρήσει τη ναυτιλία

του Νάσου Πουλακίδα



Ως «ιστορικά χαμένη ευκαιρία» χαρακτηρίζει ο εφοπλιστικός κόσμος τα μέτρα και την πολιτική του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας την τελευταία τετραετία, αφού δεν ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και η ευελιξία του εθνικού νηολογίου. Σε σειρά σημαντικών διαπιστώσεων κατέληξε η σύσκεψη των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, που πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά.

«Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους γι' αυτή την επικίνδυνη ελληνική οπισθοδρόμηση», αναφέρεται σε κοινή ανακοίνωση των διοικητικών συμβουλίων -στη σύσκεψη προήδρευσαν οι Γ. Λύρας και Επαμ. Εμπειρίκος- και συνεχίζει: «Από το 1996 μέχρι και τον Οκτώβριο, φέτος, η αναντιστοιχία μεταξύ εγγραφών και διαγραφών στο ελληνικό νηολόγιο έφτασε σε κρίσιμο σημείο. Στην περίοδο αυτή ενεγράφησαν 183 πλοία και διεγράφησαν 423 πλοία, που πέραν των άλλων σοβαρών συνεπειών, είχαν αποτέλεσμα να περιορίσουν αισθητά τις θέσεις εργασίας. Η απασχόληση, ως γνωστόν, ακολουθεί τον αριθμό των πλοίων και όχι το μέγεθος της χωρητικότητας. Να σημειωθεί επίσης ότι και αυτή ακόμα η ένταξη στη σημαία, νέων πλοίων, δεν καλύπτει από μόνη της τις απαιτήσεις της «ποιοτικής ναυτιλίας». Και αυτό διότι αποτελεί σχεδιασμό και άλλων παραμέτρων, όπως είναι η άρτια επιχειρηματική οργάνωση και λειτουργία, τα άριστα εκπαιδευμένα πληρώματα, η κατασκευή σύγχρονων και επαρκώς ενισχυμένων πλοίων, αλλά και η σχολαστική συντήρησή τους».

Ο εφοπλιστικός κόσμος ζητεί από την ηγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας την υιοθέτηση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, αφού όπως υποστηρίζει «η ελληνική ναυτιλία ως προέχουσα συνιστώσα της παγκόσμιας οικονομίας δέχεται ισχυρές πιέσεις, χωρίς να έχει εξασφαλίσει μέχρι σήμερα την αναγκαία εθνική στήριξη, ανάλογη με εκείνη που εγκαίρως διασφάλισαν οι ναυτιλίες χωρών μέσα και έξω από τον κοινοτικό χώρο».

Στις αιτιάσεις αυτές των πλοιοκτητών περί ανταγωνιστικότητας (μεταξύ άλλων και για μειώσεις των οργανικών συνθέσεων), ο υπουργός Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης κατ' επανάληψιν έχει δηλώσει ότι για την κυβέρνηση οι Έλληνες ναυτικοί αποτελούν ακρογωνιαίο λίθο για το επίτευγμα της ναυτιλίας μας και δεν συζητείται περίπτωση νέων μέτρων πέραν αυτών που ελήφθησαν τον Ιούλιο του 1997.

Οι εφοπλιστές διαπίστωσαν ακόμη ότι η ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία -αποτελεί το 16% της παγκόσμιας δύναμης- αντιμετώπισε κατά το τρέχον έτος σειρά αντικειμενικών δυσκολιών, λόγω της παρατεταμένης ύφεσης στη διεθνή ναυλαγορά και της νομισματικής αστάθειας. Ακόμη, προβληματισμό προκαλεί η υπέρμετρη προσφυγή σε νέες ναυπηγήσεις, που όπως είναι φυσικό διευρύνουν την προσφορά

Αντίθετος ο υπουργός Ναυτιλίας *

χωρητικότητα.

Οι διοικήσεις των δύο εφοπλιστικών ενώσεων τονίζουν πως η συνεργασία με τα ναυτεργατικά σωματεία πρέπει να καταστεί δημιουργική, με θαρραλέα υπέρβαση στενών συντεχνιακών αντιλήψεων.

«Οι καιροί άλλαξαν, η τεχνολογία καθιερώνει και τα επιμέρους συμφέροντα βαθμιαία συγκλίνουν και αλληλοσυμπληρώνονται. Χωρίς πλοία η απασχόληση στο μέλλον θα καταστεί προβληματική», ισχυρίζονται οι πλοιοκτήτες.

Η κοινή ανακοίνωση των δύο Δ.Σ. είναι η ακόλουθη:

«Σε σειρά σημαντικών διαπιστώσεων κατέληξε η διεξοδική συζήτηση κατά τη διάρκεια της κοινής συνεδρίασης των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee), που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών στον Πειραιά.

Προηγούμενες οι εκτενείς εισηγήσεις των προέδρων κ. Γιάννη Κ. Λύρα και Επαμεινώνδα Γ.Ε. Εμπειρίκου, που έθεσαν τις βάσεις προβληματισμού για την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας και τις σχέσεις της με τον εθνικό, κοινοτικό και διεθνή χώρο.

Οι κυριότερες από τις διαπιστώσεις αυτές, που εκφράζουν τη συλλογική αντίληψη του ελληνικού εφοπλισμού εν όψει της τρίτης

...Η νέα εποχή δεν απαιτεί μόνο υπερσύγχρονα πλοία και σύγχρονα διαχειριζόμενες εταιρείες, αλλά επιβάλλει και αλλαγή στην έννοια του ναυτικού επαγγέλματος. Η ναυτοσύνη και η εμπειρία δεν επαρκούν πλέον. Η εισαγωγή της τεχνολογίας στα πλοία απαιτεί τη συνεχή κατάρτιση και επιμόρφωση του ανθρώπινου δυναμικού. Αυτό είναι ένα μήνυμα που πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη της ιδιαίτερα η πλευρά της ναυτεργασίας. Η όποια λογική στην αντίθετη κατεύθυνση, αυτής της απασχόλησης φτηνού ναυτεργατικού δυναμικού, πρόσκαιρα και πολύ λίγο βοηθά την ανταγωνιστικότητα και καθόλου βέβαια την αποτελεσματικότητα και ό,τι αυτό συνεπάγεται μακροπρόθεσμα. Αυτό είναι ένα μήνυμα που πρέπει να το λάβει σοβαρά υπόψη της ιδιαίτερα η πλευρά της πλοιοκτησίας. Η ποιότητα επιβάλλει στελέχη με επαγγελματισμό και υψηλή κατάρτιση. Το ίδιο επιβάλλει και η ανταγωνιστικότητα.

...Σε αυτό το νέο σκηνικό θα επιβιώσουν όσοι απαγκιστρωθούν από τις νοοτροπίες του παρελθόντος και αναλάβουν πρωτοβουλίες. Ανταγωνιστικοί θα είναι όσοι ενσωματώσουν τις πλέον προχωρημένες τεχνολογικές εξελίξεις, όσοι κάνουν ορθολογική χρήση της τεχνογνωσίας, όσοι αναδιαρθρώσουν τον τρόπο διοίκησης των εταιρειών τους, όσοι προσφέρουν μεταφορικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και ασφάλειας, που θα ικανοποιούν τους χρήστες. Όσοι, τέλος, πιστέψουν στην ανάγκη για ποιοτικό ανθρώπινο δυναμικό και όσοι δεν κυνηγούν πάση θυσία το οικονομικό όφελος, με τη στενή έννοια του όρου. Κερδισμένοι θα βγουν αυτοί που θα αντιληφθούν αυτόν το μονόδρομο νωρίς.

...Η ελληνική ναυτιλία πιστεύω ότι προσαρμόζεται το ταχύτερο δυνατό σε αυτή τη νέα πραγματικότητα. Εμείς, ως κράτος, υποστηρίζουμε θέσεις προς την κατεύθυνση της ποιοτικής ναυτιλίας σε όλα τα διεθνή και ευρωπαϊκά fora, προωθώντας τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα και πρωτοστατώντας στη διαμόρφωση των όποιων πολιτικών, στο πλαίσιο πάντα ενός περιβάλλοντος ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού...

...Η Ελλάδα πρέπει να ξεκαθαρίσει τι είδους ελληνική σημαία θέλει. Ποια θα είναι τα χαρακτηριστικά της; Για παράδειγμα, η ελληνική σημαία θα έχει τα στοιχεία της ποιότητας ή όχι. (Σε αυτό το σημείο θέλω να σας αναφέρω ότι μόλις πριν από λίγους μήνες η ελληνική σημαία βγήκε από το target group των επιθεωρητών του Port State Control και εντάχθηκε στις αξιόπιστες σημαίες.)

Με τι ανθρώπινο δυναμικό; Με Έλληνες ή χωρίς Έλληνες; Θέλω να δηλώσω ότι την ελληνική σημαία θα φέρουν μόνον όσα πλοία είναι συμμορφωμένα στις επιταγές της ποιότητας και αυτά θα είναι εξόχως ανταγωνιστικά.

...Είμαι αισιόδοξος ότι η Ελλάδα θα συνεχίσει να είναι πρωτοπόρος δύναμη, με την προϋπόθεση ότι θα προσαρμοστεί σε όσα ήδη ανέφερα. Θα επαναλάβω ότι είναι καιρός, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι απαιτήσεις του αιώνα που έρχεται, οι νέες χώρες -ευρωπαϊκές και μη- που πρωτομαίνουν ή ξαναπαίνουν στο παιχνίδι της ναυτιλίας, το κράτος, οι εφοπλιστές και οι ναυτεργάτες, αναλαμβάνοντας ο καθένας το μερίδιο ευθύνης που του αναλογεί, να προχωρήσουν από κοινού σε μια νέα συμφωνία, εφ' όλης της ύλης και των προβλημάτων που υπάρχουν.

Και πιστεύω ότι τώρα είναι η πιο κατάλληλη στιγμή από ποτέ.

...Πρέπει να φύγουμε από αγκυλώσεις του παρελθόντος και συμπτώματα που έχει διαμορφώσει το σύστημα. Εγώ δηλώνω, επειδή το θέμα της ναυτεργασίας είναι το σημείο της αντιπαράθεσης, ότι το σύνολο των δραστηριοτήτων της ναυτιλίας μπορεί να απορροφήσει τους πραγματικά ναυτικούς, χωρίς να κινδυνεύει η ανταγωνιστικότητά τους.

* Τις απόψεις αυτές περί της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας διατύπωσε ο υπουργός στο 2ο Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο, που διοργανώθηκε από το Economist Conferences.



Από αριστερά, ο κ. Α. Μπαγδατοπούλος, ο κ. Κ. Χαροφύλης και ο κ. Ι. Κονταγιάννης, δ/ντής του Committee

χιλιετίας, έχουν ως εξής:

α) Η ναυτιλία που τελεί υπό ελληνική διαχείριση -το 16% της παγκοσμίου δυνάμεως- αντιμετώπισε και κατά το τρέχον έτος, σειρά αντικειμενικών δυσκολιών, λόγω της παρατεταμένης υφέσεως στη διεθνή ναυλαγορά, απότοκο της οικονομικής και νομισματικής αστάθειας σε παγκόσμια κλίμακα. Εξάλλου, η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας, σε συνδυασμό με βαθιές αλλαγές στη



Ο κ. Άλ. Γουλανδρής
με τον αντιπρόεδρο του Committee
κ. Σπ. Πολέμη

Ο εφοπλιστικός κόσμος ζητεί από την ηγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας την υιοθέτηση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής



Οι κ. Σ. Κουλουκουντής
και Γ. Χατζής, αντιπρόεδρος
και μέλος του Committee αντίστοιχα

φιλοσοφία και στην πρακτική του θαλάσσιου μεταφορικού έργου (ανταγωνισμός, περιοριστικοί κανόνες και θεσμοί στην καθημερινή λειτουργία του πλοίου) δικαιολογούν ανησυχίες για το μέλλον, οι οποίες εντείνονται διεθνώς από μια υπέρμετρη προσφυγή στις υπερηλεκτρονικές ναυπηγικές εσχάρες και όπως είναι φυσικό, διευρύνουν περαιτέρω την προσφορά χωρητικότητας.

β) Στο δυσμενές αυτό πλαίσιο, η ελληνική ναυτιλία, ως προέχουσα συνιστώσα της παγκοσμίου οικονομίας, δέχεται ισχυρές πιέσεις χωρίς να έχει εξασφαλίσει μέχρι σήμερα την αναγκαία εθνική στήριξη, ανάλογη με εκείνη που εγκαίρως διασφάλισαν οι ναυτιλίες χωρών μέσα και έξω από τον κοινοτικό χώρο. Αποτέλεσμα, η αθρόα φυγή πλοίων από την ελληνική σημαία, προς την οποία εξωθήθηκε ο Έλληνας εφοπλιστής προκειμένου να επιβιώσει, δίνοντας μόνος τη μόνη σε έναν άκρως ανταγωνιστικό στίβο. Επομένως, η απροθυμία του ελληνικού κράτους να κατανοήσει τη σημασία και να περιφρουρήσει το μεγαλύτερο οικονομικό επίτευγμα της πατρίδας μας κατά το δεύτερο ήμισυ του εικοστού αιώνα, με μέτρα και πολιτική που θα ενίσχυαν την ανταγωνιστικότητα και την ευελιξία του



Ο πρόεδρος του Committee
κ. Επαμεινώνδας Εμπειρίκος,
και ο κ. Ζήνων Μούσκας

εθνικού νηολογίου, συνιστά ιστορικά μία «χαμένη ευκαιρία». Όπως χαμένη «εθνική ευκαιρία» αποτελεί και η καθυστέρηση της μετεξέλιξης του Πειραιώς σε μείζον και πλήρως οργανωμένο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, που επί μία δεκαετία επίμονα προτείνει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών προκειμένου να εξαπλωθούν η παραγωγικότητα του ποντοπόρου πλοίου και ο επιχειρη-

ματικός δυναμισμός των φορέων του σε όλο το εύρος της οικονομίας του τόπου.

Την ίδια περίοδο, οι εταιρείες μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση με εξαιρετική προθυμία και ζήλο ακολουθούν τις «κατευθυντήριες οδηγίες Κίνκο», που συνιστούν τη νέα ρεαλιστική ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας και καθιερώνουν μερική κρατική στήριξη των ευρωπαϊκών εμπορικών στόλων.

Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους γι' αυτή την επικίνδυνη ελληνική οπισθοδρόμηση. Κατά τα έτη 1996, 1997, 1998 και το δεκάμηνο του 1999, η αναντιστοιχία μεταξύ εγγραφών και διαγραφών πλοίων του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53 στο ελληνικό νηολόγιο, έφθασε σε κρίσιμο σημείο. Συγκεκριμένως, την περίοδο αυτή ενεγράφησαν 183 πλοία και διεγράφησαν 423, που πέραν των άηλων σοβαρών συνεπειών, είχαν αποτέλεσμα να περιορίσουν αισθητά τις θέσεις εργασίας για τα στελέχη των πλοίων. Και αυτό, παρά την ελαφρά αύξηση της χωρητικότητας των εγγραφών στο τρέχον έτος. Η απασχόληση όμως, ως γνωστόν, ακολουθεί τον αριθμό των πλοίων και όχι το μέγεθος της χωρητικότητας. Να σημειωθεί επίσης ότι και αυτή ακόμη η ένταξη στη σημαία, νέων πλοίων, δεν καλύπτει από μόνη της τις απαιτήσεις της «ποιοτικής ναυτιλίας». Και τούτο διότι αποτελεί συνδυασμό και άλλων παραμέτρων, όπως είναι η άρτια επιχειρηματική οργάνωση και λειτουργία, τα άριστα εκπαιδευμένα πληρώματα, η κατασκευή σύγχρονων και επαρκώς ενισχυμένων πλοίων, αλλά και η σχολαστική συντήρησή τους.

Κατά συνέπεια, έστω και με κρίσιμη καθυστέρηση, η υιοθέτηση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής από τη χώρα με τη μεγαλύτερη ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί, πλέον, αδήριτη ανάγκη, εάν βεβαίως η Ελλάδα επιθυμεί να διατηρήσει τη σημερινή της ισχύ στις θαλάσσιες μεταφορές που είναι απόλυτα συνυφασμένη με την ανταγωνιστική ικανότητα του στόλου της.

γ) Η έννοια του εθνικού ναυτιλιακού δυναμικού περιλαμβάνει ασφαλώς και τον ανθρώπινο παράγοντα, τα στελέχη, δηλαδή, που η παρούσα τους στα πλοία αποτελεί ζωτικό δεσμό με την εθνική βάση της ναυτιλίας. Διότι η αθρόα φυγή από το νηολόγιο περιορίζει τις θέσεις εργασίας και επιπλέον υποθηκεύει το μέλλον της ναυτικής οικογένειας, με την έννοια ότι παρεμποδίζει την παραγωγή νέων στελεχών στο πλαίσιο του συστήματος της «εναλλασσόμενης εκπαίδευσης». Ήδη έχει γίνει πιο δυσχερής η απορρόφηση των σπουδαστών για την πρακτική τους εκπαίδευση, εφόσον ο αριθμός των ελληνικών πλοίων συνεχώς μειώνεται. Πρόκειται για την άλητη όψη της φυγής, που αποδεικνύει πόσο βαθιά είναι η

διάβρωση των δομών του ναυτιλιακού οικοδομήματος και πόσο επικίνδυνη είναι η συνέχισή της.

Η διατήρηση πλῆθον σε υψηλό επίπεδο της παραγωγής στελεχών των πλοίων θα απαιτήσει, πέραν της ενισχύσεώς του εθνικού νηολογίου, και νέες, βαθιές τομές στο ναυτεκπαιδευτικό σύστημα, προς διττή κατεύθυνση: την αύξηση του αριθμού των σπουδαστών και τη βελτίωση των παρεχομένων γνώσεων. Πρόκειται για επιδίωξη που πέραν του κρατικού ενδιαφέροντος, θα πρέπει να συμπεριλάβει και την αξιοποίηση των πολυάριθμων δυνατοτήτων της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στον εκπαιδευτικό τομέα.

δ) Παρά τις υφιστάμενες δυσκολίες στη ναυτιλία και τις κατά καιρούς ανακύπτουσες διαφορές απόψεων, η συνεργασία της πλοιοκτησίας με τις ναυτεργατικές οργανώσεις υπήρξε μέχρι σήμερα ικανοποιητική, αποτέλεσμα άλλωστε μιας μακράς παράδοσης. Όμως, για το μέλλον δεν αρκεί αυτό. Η συνεργασία πρέπει να καταστεί και δημιουργική, με θαρραλέα υπέρβαση στενών συντεχνιακών αντιλήψεων. Οι καιροί άλλαξαν, η τεχνολογία καλπάζει, η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας συνεχώς επεκτείνεται και τα επιμέρους συμφέροντα βαθμιαίως συγκλίνουν και αλληλοσυμπληρώνονται. Κατά συνέπεια, η συμβολή του παράγοντος της εργασίας στη διατήρηση της ναυτιλιακής μας δυνάμεως θα περιφρουρήσει και τα ζωτικά συμφέροντα της ναυτικής οικογένειας. Χωρίς πλοία συνδεδεμένα με την εθνική βάση, η απασχόληση στο μέλλον θα καταστεί προβληματική τόσο πάνω στο πλοίο, όσο και στις πολυάριθμες άλλες δραστηριότητες της ξηράς οι οποίες συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με αυτό.

Εφοπλιστική επιθυμία και επιδίωξη, λοιπόν, είναι να συνεχισθεί η παραδοσιακή συνεργασία με τον Έλληνα ναυτικό, σε νέα βάση και σε ευρύτερη απ' ό,τι μέχρι σήμερα αντίληψη.

Πέρα από αυτές τις διαπιστώσεις, τα δύο συμβούλια συζήτησαν επιμέρους θέματα και εξελίξεις που επηρεάζουν την καθημερινή λειτουργία του πλοίου και της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Ειδικότερα, ασχολήθηκαν με τις προσπάθειες σε κοινοτικό και σε διεθνές επίπεδο για την επικράτηση της ποιοτικής ναυτιλίας, τις ενέργειες προώθησής της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, τις εξελίξεις στις ναυτιλιακές σχέσεις με τρίτες χώρες, καθώς και τις νέες διαπραγματεύσεις για τη ναυτιλία στο πλαίσιο της GATS, την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλείας Διαχειρίσεως, τα θέματα ασφαλείας των bulk carriers και τα διάφορα καθεστώτα λιμενικού ελέγχου. Επιπροσθέτως, τα μέλη των δύο συμβουλίων ενημερώθηκαν για

θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος με τις ΗΠΑ, για την ελληνική εκπροσώπηση στους διεθνείς οργανισμούς, τις σχέσεις με τους νηογνώμονες και τα P & I Clubs.

- Η επόμενη κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων των δύο εφοπλιστικών ενώσεων θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο, το Μάρτιο του 2000. ➡

Κ. Καραμανλής: «Ανακόψτε τη διαρροή» *

...Βασική επιλογή μας υπήρξε παραδοσιακά η αμεσότερη σύνδεση της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας με την εθνική οικονομία. Σήμερα, η κυβερνητική ατομία έχει προκαλέσει μεγάλη συρρίκνωση στο εθνικό νηολόγιο. Και ακόμα περισσότερο, εξασθένηση των θεσμών του ναυτιλιακού κλάδου με την εθνική οικονομία. Οι συνέπειες είναι άμεσες και καταλυτικές, με προεξάρχουσες την απώλεια θέσεων εργασίας και τον κίνδυνο μετεγκαταστάσεως εταιρειών διαχείρισης στο εξωτερικό. Η εξέλιξη αυτή μεταφράζεται σε απώλεια θέσεων εργασίας υψηλής προστιθέμενης αξίας, όπως είναι οι ναυλώσεις, οι ασφάλειες, οι χρηματοδοτήσεις, οι επιλύσεις νομικών διαφορών και οι λογιστικές εταιρείες. Αναφέρω ενδεικτικά ότι από τον Ιανουάριο του '96 μέχρι τον Οκτώβριο του '99 χάθηκαν 240 πλοία από το εθνικό μας νηολόγιο. Η συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου επηρεάζει αρνητικά την προσφορά ναυτεργατικών δυνάμεων υψηλών προδιαγραφών για την επάνδρωση των πλοίων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της τεχνολογίας και των διεθνών κανόνων ασφαλείας της ναυσιπλοΐας.

...Επιβάλλεται η άμεση ανακοπή της διαρροής πλοίων από το εθνικό νηολόγιο με γενναίες πολιτικές αποφάσεις, τις οποίες εμείς, ως αυριανή κυβέρνηση του τόπου, είμαστε διατεθειμένοι να πάρουμε. Αποφάσεις που θα αποκαταστήσουν την ανταγωνιστικότητα των υπό ελληνική σημαία ποντοπόρων πλοίων, όπως έχουν ήδη κάνει οι ανταγωνίστριες χώρες -οι ανταγωνίστριες προς τη δική μας ναυτιλία χώρες- πολύν καιρό τώρα και όπως έχει προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από το 1926, στην ανακοίνωσή της για την κοινοτική ναυτιλιακή στρατηγική.

...Είναι ανάγκη να ληφθούν άμεσα μέτρα που θα συμβάλουν στη μείωση της διαφοράς του λειτουργικού κόστους των υπό ελληνική σημαία πλοίων συγκριτικά με τις σημαίες ανοικτού νηολογίου, ούτως ώστε να σταματήσει η διαρροή από το εθνικό νηολόγιο και να περισωθούν για τους Έλληνες ναυτικούς οι θέσεις εκείνες από τη σύνθεση πληρώματος που προϋποθέτουν υψηλό know - how, στη διακυβέρνηση και λειτουργία των πλοίων.

...Η κυβέρνηση Σημίτη, στον εθνικά κρίσιμο τομέα της ναυτιλίας, τελεί υπό ένα συνεχές καθεστώς φόβου για ενδεχόμενο πολιτικό κόστος, που την ωθεί να εφαρμόζει μια πολιτική -καλύτερα μια μη-πολιτική- τού «άσε να δούμε». Τακτική, όμως, που αποδεικνύεται καταστροφική για τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας και αφήνει τους πάντες εκτεθειμένους, τόσο τους πλοιοκτήτες όσο και τους ναυτεργάτες. Κι ακόμη θέλω να σημειώσω και να υπογραμμίσω ότι εμείς πιστεύουμε σε μια ισχυρή ελληνική φωνή στα ευρωπαϊκά και διεθνή φόρα. Γιατί η Ελλάδα, και πρέπει να το εμπεδώσουμε αυτό, μπορεί και έχει την πρωτοβουλία των κινήσεων σε ό,τι αφορά τη διαμόρφωση κοινών πολιτικών, και σε ευρωπαϊκό και σε διεθνές επίπεδο, σε θέματα ναυτιλίας.

* Ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης διατύπωσε τις απόψεις αυτές στο 2ο Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο, που διοργανώθηκε από το Economist Conferences.



Η ζήτηση συνεχίζεται

της Overseas
Agency Ltd

Αναφερόμενοι στο διάστημα από τα μέσα Οκτωβρίου έως και το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου 1999, διακινδυνεύουμε ίσως να θεωρηθούμε μονότονοι, αφού πρέπει να επισημάνουμε ότι η κατάσταση στον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων ξηρού φορτίου και tankers παρέμεινε και πάλι αμετάβλητη, όπως διαμορφώθηκε κατά τους τελευταίους μήνες, και μόνον όσον αφορά τις διαλύσεις υπήρξαν αλλαγές όπως και στο πρόσφατο παρελθόν.

Πιο συγκεκριμένα, το γεγονός ότι για κάποιο διάστημα οι δείκτες της ναυλαγοράς των bulkcarriers ακολουθούσαν καθοδική πορεία, δεν εμπόδισε τους υποψήφιους αγοραστές να συνεχίσουν τη μεγάλη δραστηριότητά τους και να επιδιώκουν την απόκτηση ποιοτικού tonnage και ιδιαίτερα ναυπηγήσεως των μέσων της δεκαετίας του '80. Έτσι, συγκεκριμένο ιαπωνικών συμφερόντων bulkcarrier που προσφέρθηκε προς πώληση, περίπου 27.000 τόνων ναυπηγήσεως 1985, επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη από 15 και πλέον αγοραστές, στην πλειονότητα Έλληνες, ενώ επωλήθη κατόπιν εν ριπή οφθαλμού σε επίπεδο τιμής αναμενόμενο, αλλά πολύ ικανοποιητικό για τους πωλητές. Ίσως εδώ θα πρέπει να τονισθεί ότι παρόλο που το ιαπωνικό γιεν διατηρήθηκε ισχυρό έναντι του δολλαρίου, οι ιαπωνικών συμφερόντων εταιρείες συνεχίζουν να πωλούν κάποιο αριθμό πλοίων, όμως η πολιτική τους, να διαθέτουν το κάθε πλοίο αφού εξασφαλίσουν την πώληση του προηγούμενου, δεν βοηθά στη συγκράτηση των τιμών.

Στον τομέα των tankers, τα πράγματα παρέμειναν στάσιμα ως προς τις τιμές του αργού πετρελαιοίου και των προϊόντων του και κατ' επέκτασιν, η ναυλαγορά τους παραμένει χωρίς σημαντικές αλλαγές, πλην των συνήθων ή εκτάκτων αυξομειώσεων που τότε αφορούν τα VLCCs και τότε τα μικρότερα, ιδιαίτερα τα aframax. Τούτο έχει συνέπεια η χαμηλή δραστηριότητα στις αγοραπωλησίες των μεταχειρισμένων να συνεχίζεται, ενώ κάθε πρόβλεψη για το εγγύς μέλλον είναι παρακινδυνευμένη.

Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων η πλάστιγγα γέρνει σημαντικά προς το μέρος της ζήτησης, η οποία είναι σίγουρα μεγαλύτερη της προσφοράς, με αποτέλεσμα τη σημαντική βελτίωση των τιμών και πέραν τούτου την εμφανέστατη καλύτερη συ-

μπεριφορά των Ινδών αγοραστών σε σύγκριση με το πρόσφατο παρελθόν - όταν η επαναδιαπραγμάτευση της τελευταίας στιγμής είχε γίνει πάγια τακτική τους. Εδώ θα μπορούσαμε να διακινδυνεύσουμε την πρόβλεψη ότι υπό τις παρούσες συνθήκες οι τιμές θα βελτιωθούν.

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

ΕΠΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

• Τα Capesize «World Vale», 194.000 DWT ναυπηγήσεως 1982 στην Ιαπωνία, αντί δολλαρίων ΗΠΑ 9.700.000, «Euterpia», 165.000 DWT ναυπηγήσεως 1992 στην Πορτογαλία, αντί δολλαρίων ΗΠΑ 22.000.000 και «La Pampa», 139.000 DWT ναυπηγήσεως 1983 στην Ιαπωνία, αντί δολλαρίων ΗΠΑ 10.500.000, όλα σε διαφορετικούς αγοραστές ελληνικών συμφερόντων. • Τα Panamax «Evlimeni», 64.700 DWT ναυπηγήσεως 1979 στην Ιαπωνία, αντί δολλαρίων ΗΠΑ 2.700.000 σε βάση «ως εστί και ευρίσκεται» εκκρεμούσης της γενικής επιθεώρησης και «Ermioni», 69.100 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, αντί δολλαρίων ΗΠΑ 1.800.000, αμφότερα σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων και τα handies «Tai Ping Hai», 47.000 DWT ναυπηγήσεως 1987 στην Κίνα, εξοηλισμένο με 4 γερανούς των 25 τόνων, αντί δολλαρίων ΗΠΑ 9.600.000 σε συμφέροντα «Apex Marine» • «Western Trust», 45.500 DWT ναυπηγήσεως 1982 στην Ιαπωνία, εξοηλισμένο με 6 γερανούς των 25 τόνων, αντί δολλαρίων ΗΠΑ 6.950.000 σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων • «Sea Ripple», 38.500 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, εξοηλισμένο με 4 γερανούς των 25 τόνων, αντί δολλαρίων ΗΠΑ 7.150.000 σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων • «Western Tiger», 37.200 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δολλαρίων ΗΠΑ 7.000.000 εκκρεμούσης της γενικής επιθεώρησης σε μη αναφερθέντες αγοραστές • «Cielo di Genova», 32.500 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία, εξοηλισμένο με 4 γερανούς των 25 τόνων και μεταφορική ικανότητας περίπου 1.180 Containers, αντί δολλαρίων ΗΠΑ 6.000.000, συμπεριλαμβανομένης χρονοαύξησης για δύο χρόνια σε επίπεδο περίπου 8.000 δολλαρίων ημερησίως, σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων • «Seahorse Alpha»/«Seahorse Beta»/«Seahorse Gamma», 28.960

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 1 ΧΡΟΝΟ - ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 1998

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SONIA	23.314	1977	JAPAN	1.700.000	GREEKS
KYUSHU	26.950	1990	JAPAN	8.000.000	JAPANESE
MARATHA PRUDENCE	35.493	1984	JAPAN	5.400.000	GREEKS
WORLD AEGEUS	37.428	1979	JAPAN	1.800.000	GREEKS
TAMARITA	45.429	1995	JAPAN	15.000.000	EAST MED
WESTERN TRADE	65.077	1981	JAPAN	5.100.000	CHINESE
MARINA STAR	68.891	1995	JAPAN	16.400.000	IOLCOS
KOSTRENA	69.436	1989	JAPAN	10.750.000	TEO SHIPPING
ANASAI	73.000	1996	-	17.250.000	PETER DOHLE

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	PLEIADES
SANKO ETERNAL	93.947	1991	JAPAN	21.000.000	GREEKS
CELEBES	150.800	1998	-	48.000.000	ERNST JACOB
BOURGOGNE	296.230	1996	SPAIN	70.000.000	GERMANS

3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ASEAN HONOUR	BULKER	16.689	1969	JAPAN	110/LDT	INDIANS
AMER DEVI	BULKER	21.000	1977	JAPAN	105/LDT	CHINESE
PIONEER I	TANKER	44.990	1974	ITALY	110/LTD	CHINESE
TRADE RESOLVE	TANKER	59.925	1973	JAPAN	130/LDT	BANGLADESHIS
CARMER CARA	CONTAINER	40.000	1976	FRANCE	126/LDT	INDIANS

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 10 ΧΡΟΝΙΑ - ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 1989

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
GOLD MOUNT	25.406	1984	JAPAN	10.700.000	MC, HONG KONG
COCOBAY	28.362	1977	-	8.100.000	NORWEGIANS
BONDE	37.819	1977	GREECE	8.800.000	CEMRE, TURKEY
NEW APOLLO	56.498	1976	JAPAN	9.400.000	GREEKS
AMAZON	61.214	1971	-	7.000.000	RETHYMANIS / KOULOUKOUNDIS
NEW ORDY	61.816	1977	JAPAN	10.700.000	FEARNLEY FINAZ

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ELENI II	36.919	1979	JAPAN	13.000.000	K/S NORW. CO.
OYS JUSTISE	55.275	1979	JAPAN	10.900.000	TRANSPETROL
NORTANK QUEEN	77.844	1986	KOREA	26.750.000	TORM, DENMARK
CAPTAIN GREGOS	126.505	1972	JAPAN	10.750.000	NORWEGIANS
KOREA STAR	267.039	1976	KOREA	22.800.000	LONDON GREEKS

3. PLACE OF DELIVERY	TYPE	PRICE SOLD US\$
TAIWAN	DRY / TANKERS	180-215 / 215-245
KOREA	DRY / TANKERS	170-210 / 215-240
CHINA	DRY / TANKERS	200-248 / 245-258
INDIA	DRY / TANKERS	220 / 258
BANGLADESH	DRY / TANKERS	200 / 255
PAKISTAN	DRY / TANKERS	160-190 / -

DWT ναυπηγήσεως 1996, 1997 και 1998 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 14.300.000 το κάθε ένα σε αγοραστές της Άπω Ανατολής • «Luna Verde», 28.300 DWT ναυπηγήσεως 1986 στην Ιαπωνία, εξοηηισμένο με 4 γερανούς των 25 τόνων, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 6.100.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές • «Bergen Bay» και «Bergen Sea», 27.100 DWT ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία, εξοηηισμένα με 4 γερανούς των 15 τόνων, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 4.000.000 enbloc σε αγοραστές εηηηηικών συμφερόντων • «Sanko Spruce», 26.500 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, εξοηηισμένο με 4 γερανούς των 25 τόνων, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 6.500.000 περίπου σε αγοραστές εηηηηικών συμφερόντων.

Επίσης τα «Jolly Oro», Container, 25.900 DWT ναυπηγήσεως 1992 στη Γιουγκοσλαβία, μεταφορικής ικανότητας περίπου 2.100 TEU αντί δοηαρίων ΗΠΑ 15.000.000, κατόπιν δημοπρασίας σε αγοραστές εηηηηικών συμφερόντων • «Maria Bonita», MPP Tweendecker 22.200 DWT ναυπηγήσεως 1986 στην Ιαπωνία, εξοηηισμένο με 4 γερανούς των 25 τόνων και μεταφορικής ικανότητας 674 TEU, αντί δοηαρίων ΗΠΑ πηέον των 5.000.000 σε αγοραστές εηηηηικών συμφερόντων • «Lakonikos II», Tweendecker, 17.500 DWT ναυπηγήσεως 1979 στη Γερμανία, εξοηηισμένο με ένα γερανό 90 τόνων, 2 φορτωτήρες των 22 τόνων και 10 των 10 τόνων, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 1.600.000 σε α-

γοραστές εηηηηικών συμφερόντων και «Apollonia Nobility Singledecker», 6.400 DWT ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία εξοηηισμένο με 2 φορτωτήρες των 30 και 2 των 15 τόνων, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 775.000 σε Τούρκους αγοραστές.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

• «Argonaftis», 134.000 DWT ναυπηγήσεως 1980 στη Σουηδία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 6.800.000/6.900.000 σε αγοραστές εηηηηικών συμφερόντων • «Hope», 89.000 DWT ναυπηγήσεως 1996 στη Ρουμανία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 16.500.000 σε αγοραστές εηηηηικών συμφερόντων • «Regent Sea», 87.219 DWT ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 13.000.000 σε συμφέροντα «Troodos», • «Meteora», 86.430 DWT ναυπηγήσεως 1979 στην Ιαπωνία και «Melita», 84.630 DWT ναυπηγήσεως 1983 στην Ποηωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 13.500.000 enbloc σε συμφέροντα της «Centrofin» • «Saint Nicholas», 32.234 DWT ναυπηγήσεως 1976 στο Βέλγιο, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 2.000.000 περίπου σε αγοραστές εηηηηικών συμφερόντων • «Petrojam Navigator», 8.018 DWT ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 1.200.000 σε αγοραστές της Νοτίου Αμερικής, ενώ ναυπηγούμενο VLCC στη Hitachi, double-double και παραδοτέο εντός του 2000 είναι υπό διαπραγμάτευση για resale σε αγοραστές εηηηηικών συμφερόντων σε ε-

πίπεδα δοηαρίων ΗΠΑ 68.500.000 περίπου.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

• «Amin», Bulkcarrier, 35.000 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 132,5 ανά τόνο light σε διαλυτές της Ινδίας • «Kota Machan», Tweendecker, 8.453 DWT ναυπηγήσεως 1973 στην Αυστραλία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 146 ανά τόνο light σε διαλυτές της Ινδίας • «Olympic Frost», Reefer, 4.350 DWT ναυπηγήσεως 1972 στην Ποηωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 136 ανά τόνο light σε διαλυτές της Ινδίας • «Akron», Tweendecker, 13.160 DWT αντί δοηαρίων ΗΠΑ 123 ανά τόνο light σε διαλυτές της Κίνας • «Isabella», VLCC 275.000 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία, αντί δοηαρίων ΗΠΑ 129 ανά τόνο light σε διαλυτές της Κίνας, ενώ διαλυτές του Μπανγκηαντές αγόρασαν τα VLCCs • «Energy Progress» ναυπηγήσεως 1974 αντί δοηαρίων ΗΠΑ 131 ανά τόνο light • «Southern Lion» ναυπηγήσεως 1975 αντί δοηαρίων ΗΠΑ 133 ανά τόνο light και το μικρότερο «Seatrader», 97.000 DWT ναυπηγήσεως 1974 αντί δοηαρίων ΗΠΑ 131 ανά τόνο light, ενώ οι διαλυτές του Πακιστάν έμειναν προσωρινά κάπως αδρανείς λόγω της πολιτικής αηηαγής που πρόσφατα συνέβη στη χώρα τους, με ενδιαφέρον όμως να συναγωνισθούν σύντομα το Μπανγκηαντές κυρίως στις αγορές tankers. ➡

Crisis response management

Plan development,

maintenance & management

Drills & crisis simulation drills

Training

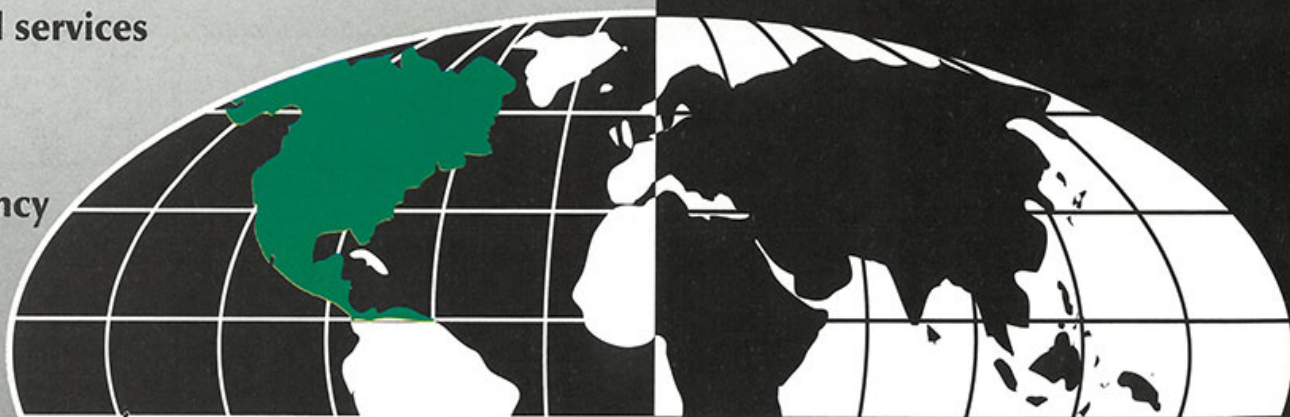
Technical services

Marine

Consultancy



MARISPOND INC.



HEADQUARTERS: MARISPOND INC.

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

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

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

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

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

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΘΗΚΕ ΤΟ ΝΕΟ ΕΝΝΕΑΜΕΛΕΣ Δ.Σ. ΤΟΥ ΟΛΠ

Το νέο εννεαμελές διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ εγκατέστησε στις 16 Νοεμβρίου ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρος Σουμάκης, παρουσία δημάρχων, βουλευτών και εκπροσώπων των χρηστών του λιμανιού.

«Η πρόκληση είναι μπροστά μας και κανένας δεν επιτρέπεται να ολιγορρήσει. Τα λιμάνια Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και Αλεξανδρούπολης είναι στρατηγικής σημασίας για διείσδυση στις αγορές της Βαλκανικής και της Μαύρης Θάλασσας», τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης κατά τη διάρκεια σύντομης ομιλίας του.

Ο εκσυγχρονισμός



Ο πρόεδρος Κων. Μανιατόπουλος, ο υπουργός Στ. Σουμάκης και ο διευθύνων σύμβουλος Χαρ. Ψαραύτης

Ο υπουργός τόνισε ότι θα υπάρξει χρηματοδότηση από το Γ' ΚΠΣ για το αναπτυξιακό πρόγραμμα του λιμανιού και πως προωθείται νομοθετική διάταξη που θα απαλύνει το λιμάνι και τη γύρω περιοχή από τα παροπλισμένα πλοία, τα κατεχεμένα και τα ημιβυθισμένα. Από την πλευρά του, ο πρόεδρος Κων. Μανιατόπουλος επισήμανε τον όγκο και την πολυπλοκότητα του έργου που αναμένει τη νέα διοίκηση και τόνισε ότι με την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου θα υπάρξει νέα αφετηρία για τα λιμενικά πράγματα.

Ο νέος διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ, Χαρ. Ψαραύτης, υποστήριξε ότι η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου του Οργανισμού ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία του λιμανιού με τις καλύτερες δυνατές προοπτικές. «Η διεθνής ανταγωνιστικότητα του θα βελτιωθεί αισθητά με την ολοκλήρωση της μηχανοργάνωσης και του εμπλουτισμού του μηχανολογικού εξοπλισμού καθώς και τη βελτιούμενη υποδομή του», είπε χαρακτηριστικά. Παράλληλα, όπως ανέφερε, είναι σε εξέλιξη μία σειρά από σημαντικά έργα ανάπτυξης του πειραιϊκού λιμανιού.

Ο πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Πειραιώς

Με αφορμή την εγκατάσταση του νέου Δ.Σ., ο πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Πειραιώς και μέλος του Δ.Σ. του ΟΛΠ κ. Γ. Μίχας πρόβη στις ακόλουθες προτάσεις για το μέλλον του λιμανιού:

Οι θαλάσσιοι λιμένες έχουν ζωτική σημασία για το εμπόριο και για τις μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού ο λιμενικός κλάδος διακινεί άνω του 90% των εμπορικών συναλλαγών της Ε.Ε. με τρίτες χώρες και περίπου το 30% της ενδοκοινοτικής κυκλο-

των θαλάσσιων λιμένων



ρεσιών.

Αυτό έχει γίνει απόλυτα αποδεκτό από την Κομισιόν, η οποία κινείται για την ενίσχυση του εκσυγχρονισμού και της ανταγωνιστικότητας των λιμένων, μελετώντας και χρηματοδοτώντας δράσεις όπως τέθηκαν στην Πρόσκλη Βίβλο σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές.

Σε αυτές τις σύγχρονες προκλήσεις, πρέπει τα λιμάνια της χώρας μας και πρωτίστως τα μεγάλα λιμάνια διεθνούς κυκλοφορίας να μπορέσουν να ανταποκριθούν.

Και πραγματικά, μπορούμε να πούμε ότι αυτό είναι εφικτό, αφού ήδη το πρώτο και σημαντικό βήμα, όσον αφορά τους Οργανισμούς

των συνδυασμένων μεταφορών (οδικό - σιδηροδρομικό δίκτυο κ.ά.), φιλικό προς το περιβάλλον, αλλά και για την ενίσχυση του εμπορικού λιμένα και του τομέα των κρουαζιερόπλοιων.

- Στο πλαίσιο της βελτίωσης της διαχείρισης πρέπει να γίνουν κινήσεις για να εξασφαλισθούν υψηλού επιπέδου λιμενικές υπηρεσίες και ειδικότερα υπηρεσίες πληρώματος, ελλιμενισμού και ρυμούλκησης, οι οποίες συνδέονται στενά με την ασφάλεια των πλοίων.

- Στην ανάπτυξη συστημάτων πληροφοριών και επικοινωνίας, παρακολούθησης και ανίχνευσης φορτίων και συστημάτων αυτό-

Σε αυτές τις σύγχρονες προκλήσεις, πρέπει τα λιμάνια της χώρας μας και πρωτίστως τα μεγάλα λιμάνια διεθνούς κυκλοφορίας να μπορέσουν να ανταποκριθούν

Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, έγινε με τη μετατροπή τους σε ανώνυμες εταιρείες, γεγονός που θα τους δώσει μεγαλύτερη ευελιξία, ώστε να καταστούν περισσότερο ανταγωνιστικά απέναντι στα υπόλοιπα λιμάνια της Μεσογείου.

Ωστόσο, από εδώ και πέρα χρειάζεται να γίνουν πάρα πολλά από δύο πλευρές:

1. Την κυβέρνηση και τη χάραξη μιας εθνικής λιμενικής πολιτικής, με κύριο άξονα την προώθηση της ανάπτυξης των ενδοκοινοτικών μεταφορών και των συναλλαγών με τρίτες χώρες και ιδίως τις πλησιέστερες προς τη χώρα μας, με συγκεκριμένους ρόλους για κάθε λιμάνι και την εξάλειψη γραφειοκρατικών διαδικασιών, π.χ., σε τελωνειακές διαδικασίες. Σε αυτή την κατεύθυνση πρέπει να δημιουργηθεί στο ΥΕΝ γενική γραμματεία Λιμένων, η οποία θα έχει την ευθύνη της χάραξης συνολικής πολιτικής των λιμένων της χώρας.

2. Τις νέες διοικήσεις, στην κατεύθυνση της βελτίωσης της διαχείρισης και των υποδομών, δεδομένου ότι υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες απορρόφησης κονδυλίων από κοινοτικά προγράμματα. Ειδικά για τον Πειραιά, η νέα διοίκηση είναι αναγκαίο να προχωρήσει:

- Στον τομέα των υποδομών, στην προώθηση έργων που εντάσσονται στο πλαίσιο

ματης αναγνώρισης εξοπλισμού (Automatic Equipment Identification) κ.ά.

- Στη διαμόρφωση νέων ανταγωνιστικών τιμοολογίων, όπως έχει ήδη γίνει στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων και είχε αποτελεσματική την αύξηση του διακινούμενου φορτίου και κατ'επέκταση των εσόδων κατά 36,42%, σύμφωνα με τα στοιχεία του 1998.

- Να μελετηθεί και προχωρήσει σε παρεμβάσεις για την ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

Αυτές οι κινήσεις θα έχουν σημαντικά αποτελέσματα για την ΟΛΠ Α.Ε., η οποία αρχίζει τη λειτουργία της με θετικές προοπτικές, καθώς τα τελευταία χρόνια ο Οργανισμός παρουσιάζει διαρκή αύξηση των εσόδων του, αφού κατά το 1998 έφτασε το 21,44% και παραμένει σταθερά κερδοφόρος.

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας είναι βέβαιο ότι θα συντελέσει στην προσέλκυση νέων φορτίων (αυτοκίνητα, χύδην κ.ά.) αλλά και στην προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού κρουαζιερόπλοιων, με δεδομένη τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση, παγκοσμίως, των κρουαζιερών στη Μεσόγειο.

Βεβαίως, οι μελλοντικές κινήσεις της εταιρείας θα πρέπει πάντα να σχεδιάζονται με γνώμονα τη σύνδεση του λιμανιού με την πόλη, πράγμα για το οποίο είναι απαραίτητο η ΟΛΠ Α.Ε. να διατηρήσει το δημόσιο χαρα-

φορίας, καθώς και περισσότερο από 200 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως.

Είναι σαφές μάλιστα ότι η περαιτέρω απελευθέρωση του εμπορίου θα δημιουργήσει νέα και ενισχυμένη ροή εμπορικών συναλλαγών και αυξημένη ζήτηση για υπηρεσίες μεταφορών.

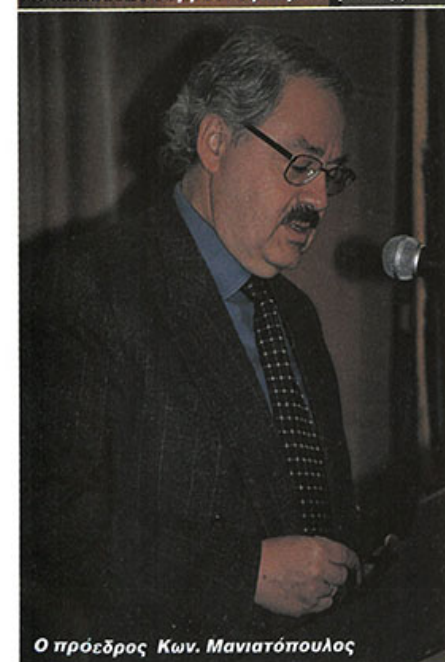
Με αυτά τα δεδομένα, θεωρείται σίγουρο ότι η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών εξαγωγών στην παγκόσμια οικονομία εξαρτάται όλο και περισσότερο από την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των συστημάτων μεταφορών και λιμενικών υπη-



Ο υπουργός Στ. Σουμάκης



Ο Διευθύνων σύμβουλος Χαρ. Ψαραύτης



Ο πρόεδρος Κων. Μανιατόπουλος

κτῆρα της.

Σε αυτή την κατεύθυνση πρέπει να υπάρξει ενιαίος και απόλυτος συντονισμένος προγραμματισμός-σχεδιασμός λιμανιού και πόλης, με στόχο την «επανάκτηση της πόλης από το λιμάνι στα σημεία που αυτή ακόμη χωρίζεται» (με υπερφόρτωση, π.χ., των κερσαίων λιμενικών χώρων με λειτουργίες της πόλης).

Ταυτόχρονα, χρειάζεται άνοιγμα του λιμανιού προς την πόλη και το αντίστροφο, ώστε η δομή του κερσαίου χώρου να αποτελέσει φυσική συνέχεια του οικιστικού ιστού και ιστορικού κέντρου της πόλης (συνολικά: μάντρες, συρματοπλέγματα, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές τομές στα όρια του λιμανιού δεν έχουν λόγο ύπαρξης).

Τέλος, απαιτείται διαχωρισμός της τοπικής κυκλοφορίας από την υπερτοπική κυκλοφορία οχημάτων καθώς και διαχωρισμός της κίνησης των πεζών από τους τροχούς, με εκτεταμένες «ζωντανές» γεφυρώσεις πάνω από την κυκλοφορία των οχημάτων, με μια σειρά παρεμβάσεων τοπικής και υπερτοπικής σημασίας σε διάφορα σημεία.

Παράπονα της ΔΝΕ

Διαμαρτύρεται η διοίκηση της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης για τη μη συμμετοχή εκπροσώπου της στο Δ.Σ. του ΟΛΠ και σε υπόμνημά της προς τον πρόεδρο του Οργανισμού, τονίζει:

«Κύριε πρόεδρε,

Μετά τη δημοσίευση του ν. 2688/99 «περί μετατροπής του ΟΛΠ και του ΟΛΘ σε ανώνυμες εταιρείες» και τη θέση αυτού σε ισχύ από 02.05.1999, η Διεθνής Ναυτική Ένωση δεν μετέχει όπως μέχρι τώρα με εκπρόσωπό της στο διοικητικό συμβούλιο της ΟΛΠ Α.Ε., όπως προέβλεψαν οι διατάξεις του άρθρου 9 του νόμου αυτού, παρά τις διατυπωθείσες αρμοδίως προφορικά και εγγράφως θέσεις μας.

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση, όπως θα πρέπει να γνωρίζετε, κ. πρόεδρε, με τη διαχρονική και έντονη παρουσία της τόσο στο εμπορικό όσο και στο τουριστικό τμήμα του λιμένα Πειραιώς από συστάσής της, το έτος 1922, μέχρι σήμερα και με τη δυναμική που έχει αναπτυχθεί από τα μέλη της, τα οποία εκπροσωπούν τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών έως και κρουαζιερόπλοια στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο, αποτέλεσε το βασικό παράγοντα επίτευξης της αймаτώδους ανόδου τόσο της εμπορευματικής όσο και της τουριστικής κίνησης του λιμένα Πειραιώς, της αύξησης της παραγωγικότητας αυτού και της προσέλευσης νέων φορτίων έως και της ανάδειξης αυτού μεταξύ των πρώτων λιμένων της Μεσογείου, επ' ωφελεία γενικότερα της εθνικής μας οικονομίας.

Η έκφραση γνώμης από εκπρόσωπο της ΔΝΕ, έστω και άνευ ψήφου, κατά τις εκάστοτε συνεδριάσεις του Δ.Σ. της ΟΛΠ Α.Ε. για

θέματα τα οποία αφορούν τις δραστηριότητες των μελών της ενώσεώς μας και επηρεάζουν άμεσα τις οικονομικές/εμπορικές/συναλλαγματικές κλη. θέσεις τους, αποτρέπει, όπως και εσείς πιστεύουμε ότι συμφωνείτε, θεμελιώδες δικαίωμα εκείνων οι οποίοι κατά τη διαχρονική τους στο χώρο αυτόν πορεία:

α. Έχουν συμβάλει, κατά μείζονα λόγο, στην αймаτώδη ανάπτυξη του λιμένας Πειραιώς.

β. Συμμετέχουν κατά πολύ μεγάλο ποσοστό στα οργανικά έσοδα της ΟΛΠ Α.Ε., τα οποία αντλούνται σχεδόν αποκλειστικά από τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών πρακτορείων τακτικών γραμμών στο ΣΕΜΠΟ.

γ. Έχουν συντελέσει αποφασιστικά στην οικονομική επιβίωση του Οργανισμού και στην εκτέλεση σημαντικών επενδύσεων παραγωγικού αλληλ και κοινωνικού έργου.

δ. Μετέχουν ενεργά με πολυάριθμο ίδιο προσωπικό και αποκλειστικούς συνεργάτες στην εκτέλεση των εργασιών του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, έργου της απολήτου ευθύνης της ΟΛΠ Α.Ε., με τις όποιες οικονομικές θυσίες και επιχειρησιακούς κινδύνους συνεπάγεται αυτό.

ε. Έχουν καθοδηγήσει προς τη σωστή κατεύθυνση για τη λήψη σημαντικών αποφάσεων τον Οργανισμό, με την έγκαιρη και υπεύθυνη παροχή εξειδικευμένων στοιχείων και συμβουλών, αποτέλεσμα της πλούσιας μακροχρόνιας εμπειρίας και των πολυτίμων γνώσεων των στελεχών των ναυτιλιακών πρακτορείων.

Με βάση τα ως άνω πραγματικά και μη αμφισβητούμενα δεδομένα και επειδή, όπως είναι αυτονόητο, η λήψη αποφάσεων από το Δ.Σ. της ΟΛΠ Α.Ε. ενδιαφέρει και αφορά άμεσα τα μέλη της ενώσεώς μας, που είναι οι κατεχόμενοι χρήστες των υπηρεσιών τόσο του εμπορικού όσο και του τουριστικού λιμένας, παρακαλούμε όπως, οσάκις φέρονται προς συζήτηση στο Δ.Σ. της ΟΛΠ Α.Ε. θέματα ενδιαφέροντος των μελών μας, να ενημερώνεται εγκαίρως και η Διεθνής Ναυτική Ένωση, προς αποστολή εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου της για συμμετοχή του άνευ ψήφου στο Δ.Σ., σύμφωνα και με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 7 του Α.Ν. 1559/50 -ως ετροποποιήθη με το άρθρο 2 του ν. 1220/81- και οι οποίες διατάξεις δεν κατηργήθηκαν, όπως ρητά αναφέρεται στο άρθρο δεύτερο του ν. 2688/99».

Και το υπόμνημα καταλήγει:

«Κύριε πρόεδρε, ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την κατανόησή σας και την παροχή της εγκρίσεώς σας προς υλοποίηση της ως άνω αναφερομένης και προβλεπόμενης από τον ισχύοντα νόμο διάταξης, η οποία υλοποίηση πιστεύουμε ότι μόνο θετικά αποτελέσματα θα αποφέρει τόσο για τον Οργανισμό όσο και για τον λιμένας Πειραιώς και τους συναλλασσόμενους με αυτόν γενικότερα».



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

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



Λειτουργεί:
Μεσημέρι - Βράδυ
και τον Χειμώνα

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ



του Χάρη Παυλίδου

Στο δρόμο που χάραξαν ο Πειραιάς και η

Στα πρότυπα της μετοχοποίησης των λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, αλλάζει το καθεστώς όλων των λιμένων της χώρας, σύμφωνα με το σχέδιο νόμου που φέρει τις υπογραφές των υπουργών Ναυτιλίας και Εθνικής Οικονομίας. Το σχέδιο νόμου προβλέπει, εφόσον οι διοικήσεις τους το επιθυμούν, την ένταξη των λιμένων στο ν. 2414/96 όπως οι λιμένες Πειραιώς και Θεσσαλονίκης.

Το σχέδιο νόμου αποτελεί ένα αποφασιστικό βήμα εκσυγχρονισμού και αποτελούσε πάγιο αίτημα του επιχειρηματικού κόσμου εδώ και μια δεκαετία. Ουσιαστικά πρόκειται για ιδιωτικοποίηση, μια και ο χαρακτήρας των λιμένων διαφέρει από τους δύο μεγάλους λιμένες της χώρας, ενώ είναι γνωστό ότι σε λίγα χρόνια, με βάση τη διεθνή πραγματικότητα, η ιδιωτική πρωτοβουλία θα μπορεί να κατέχει το 51%, το οποίο με τα σημερινά δεδομένα που θα ισχύουν κατέχει το Δημόσιο. Παρ' όλα αυτά, πρόκειται για ένα τολμηρό νομοσχέδιο, με φιλελεύθερους προσανατολισμούς, αλλά και με περιορισμούς που υποδηλώνουν την πρόθεση να κρατηθεί ο έλεγχος του Δημοσίου, έστω και αν είναι γνωστή η ημερομηνία λήξης τέτοιων παρεμβατικού χαρακτήρα διατάξεων.

Η επέκταση της θεσμικής αναμόρφωσης, πέραν των δύο λιμένων, και στα υπόλοιπα λιμάνια ήταν επιβεβλημένη, λόγω των διεθνών συνθηκών ανταγωνισμού και του στρατηγικού χαρακτήρα της ελληνικής ναυτιλιακής οικονομίας στην Ευρώπη του 21ου αιώνα. Κι αυτό, γιατί είναι γνωστή η στρατηγική σημασία των νέων οδικών αξόνων ΠΑΘΕ και Εγνατίας και οι δύο δυναμικοί ορίζοντες Αδριατικής - Δυτικής Ευρώπης και Βαλκανικής - Κεντρικής - Ανατολικής Ευρώπης - Μαύρης Θάλασσας.

Οι νέες ανώνυμες εταιρείες θα μπορούν:

- Να εισάγουν τις μετοχές των λιμένων, που θα μετατραπούν σε Α.Ε., στο ΧΑΑ ή σε χρηματιστήρια του εξωτερικού με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων.
- Με απόφαση του Δ.Σ., να συνιστούν θυγατρικές εταιρείες και να συμμετέχουν



Θεσσαλονίκη

σε άλλες εταιρείες που έχουν σκοπό την εκμετάλλευση των χώρων και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων και σε άλλους λιμένες, είτε στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό.

- Να παρέχουν συμβουλευτικές υπηρεσίες προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα, κράτη ή διεθνείς οργανισμούς, ιδίως στον τομέα των μεταφορών.

- Να φροντίζουν για την επαγγελματική εκπαίδευση των εργαζομένων σε αυτές.

- Να δημιουργούν κατάλληλη ερευνητική υποδομή και να εκπονούν πάσης φύσεως έρευνες και μελέτες για θέματα που άπτονται των σκοπών τους.

- Να συμμετέχουν σε δραστηριότητες που έχουν στόχο την προώθηση των θεμάτων που άπτονται του σκοπού τους, είτε στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε σε εθνικό ή παγκόσμιο επίπεδο.

- Να ιδρύουν ή να συμμετέχουν σε εταιρείες επιχειρηματικού κεφαλαίου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι νέες ανώνυμες εταιρείες θα είναι κοινής ωφελείας, θα τελούν υπό την εποπτεία του ΥΕΝ, θα έχουν διοικητική αυτοτέλεια (και οικονομική) και θα λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Όσον αφορά στα περιουσιακά στοιχεία, υπό την παρούσα μορφή προβλέπεται να μεταβιβασθούν στις υπό ίδρυση ανώνυμες εταιρείες. Στο νομοσχέδιο προβλέπεται ότι στην περίπτωση που υπάρχει κινητή ή ακίνητη περιουσία που ανήκει στα Λιμενικά Ταμεία, τότε θα μεταβιβάζεται στις νέες εταιρείες άνευ φόρου, τέλους χαρτοσήμου, τέλους και δικαιωμάτων υπέρ τρίτων.

Για να γίνει πιο ελκυστικό το «πακέτο» της πώλησης, προβλέπεται ότι η ανώνυμος εταιρεία θα απολαμβάνει όλων των προνομίων του Δημοσίου στις συναλλαγές του. Η μόνη υποχρέωση της νέας εταιρείας είναι ότι θα υπόκειται σε φόρο εισοδήματος.

Τα Δ.Σ. των εταιρειών των λιμένων θα είναι αρμόδια για τη μελέτη και την εκτέλεση έργων στην περιοχή της αρμοδιότητάς τους. Για τα έργα εθνικού επιπέδου, αρμόδια να αποφασίσουν είναι τα Δ.Σ., αλλιά τέτοιου είδους αποφάσεις θα τελούν υπό την έγκριση του υπουργού Περιβάλλοντος-Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Επίσης, όταν πρόκειται για λιμενικά έργα που θα αφορούν σε προσχώσεις της θάλασσας προς εξυπηρέτηση της επιβατικής και εμπορικής κίνησης των λιμένων αρμοδιότητας των ανωνύμων εταιρειών, θα εκτελούνται έπειτα από την έκδοση κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος-Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, με τη σύμφωνη γνώμη και του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού.

Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου, στις κάθε είδους, τύπου, φύσης και περιεχομένου δικαιοπραξίες που έχουν συναφθεί και βρίσκονται σε ισχύ μέχρι την έναρξη ισχύος του Προεδρικού Διατάγματος υπαγωγής, στις οποίες το μοναδικό ή ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη είναι το μετατρεπόμενο Λιμενικό Ταμείο ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, υπεισέρχεται ως καθολικός διάδοχος το νομικό πρόσωπο της ανωνύμου εταιρείας, χωρίς κανένα από τα συμβαλλόμενα μέρη να δικαιούται να ζητήσει για το λόγο αυτόν τη λύση της σύμβασης. ➡





Αυξάνονται 2%

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΤ

Αναπροσαρμόζονται μόλις κατά 2% οι κατώτερες συντάξεις των δικαιούχων του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, από τον Ιανουάριο του 2000. Την απόφαση της κυβέρνησης ανακοίνωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης σε αντιπροσωπία της ΠΝΟ, που τον επισκέφθηκε στο γραφείο του και ζητούσε άμεση αναπροσαρμογή όλων των συντάξεων στο ύψος του 65% των μισθών ενεργείας και σταδιακή αναπροσαρμογή τους στο 80%.

Από πλευράς ΠΝΟ τέθηκε η επαναφορά του ειδικού τρόπου φορολόγησης των Ελλήνων ναυτικών, που καθιερώθηκε με το Ν.Δ. 3323/55. Ο κ. Σουμάκης αρνήθηκε την επαναφορά του ειδικού τρόπου φορολόγησης. Αντιθέτως, συμφώνησε με την αναπροσαρμογή των επιδομάτων ανεργίας, καθώς και με την καταβολή τους αμέσως μετά την εξάντληση της άδειας του ναυτικού. Τώρα το επίδομα ανεργίας ανέρχεται σε 72.000 δραχμές μηνιαίως και με την αναπροσαρμογή θα φθάσει στο ποσό των 80.000 δρχ.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας υποσχέθηκε ότι οι λιμενικές αρχές θα συνεχίσουν τους ελέγχους για αυστηρή εφαρμογή των οργανικών συνθέσεων για όλες τις κατηγορίες ηλπίων. Για τα εφόπαξ των Ταμείων Πρόνοιας σύντομα θα γίνουν αναλογιστικές μελέτες.

Το υπόμνημα της ΠΝΟ

Το υπόμνημα που υπέβαλε στον ΥΕΝ Στ. Σουμάκη με όλα τα αιτήματά της η διοίκηση της ΠΝΟ, είναι το ακόλουθο:

Απασχόληση Ελλήνων ναυτεργατών, κοινωνικοασφαλιστική προστασία και φορολογική μεταχείρισή τους

Κύριε υπουργέ,

Όπως ενθυμείσθε, η διοίκηση της ΠΝΟ, με την ευκαιρία ανάληψης των καθηκόντων σας στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και στη συνέχεια της σύσκεψης που συγκαλέσατε την 27 Σεπτεμβρίου 1996, κατά την οποία ζητήσατε να σας υποβάλουμε εγγράφως τις θέσεις μας για τα προβλήματα που απασχολούν τους Έλληνες ναυτεργάτες, σας καταθέσαμε εμπειριστάτο υπόμνημα (αριθμ. πρωτ. 4568/10/10/1996), το οποίο οριοθετούσε τα προβλήματα αυτά σε τρεις άξονες, ήτοι:

- απασχόληση και απορρόφηση των ανέργων ναυτεργατών

- κοινωνικοασφαλιστικά θέματα και
- φορολογική μεταχείρισή τους

Στο διάστημα της τριετίας που μεσολάβησε από την υποβολή του ανωτέρω υπομνήματος, οι Έλληνες ναυτεργάτες δέχθηκαν μια σειρά σκληρών μέτρων από πλευράς ΥΕΝ, με κορύφωση την παραπέρα μείωση του αριθμού Ελλήνων στις οργανικές συνθέσεις των φορτηγών πλοίων και την ακόμη μεγαλύτερη υποβάθμιση των συντάξεών τους. Παρά τους αγώνες της ΠΝΟ και των Ελλήνων ναυτεργατών, τα προβλήματά τους εξακολουθούν και η επίλυσή των αναγορεύεται σε κορυφαία προτεραιότητα.

Η ανασφάλεια και η αβεβαιότητα, που διακατείχαν προ τριετίας τον Έλληνα ναυτεργάτη, επιτάχθηκαν κατά το διαρρέυσαν διάστημα, ενώ η ανεργία εκτοξεύθηκε σε άνευ προηγουμένου δυσθεώρητα ύψη, και μια μερίδα ναυτεργατών βρέθηκε να σιτίζεται από τις ενορίες των εκκλησιών του Πειραιά. Τα παραπάνω οδήγησαν ένα σημαντικό αριθμό ναυτεργατών στο περιθώριο, ενώ οι ίδιοι και οι οικογένειές τους στερήθηκαν και

δυστυχώς εξακολουθούν να στερούνται- τα απαραίτητα για τη στοιχειώδη διαβίωσή τους.

Σύμφωνα με όλες τις προβλέψεις, εκτιμούμε ότι η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στην αγορά εργασίας ναυτεργατικού δυναμικού θα επιδεινωθεί τους αμέσως επόμενους μήνες. Η πολιτική που χαράσσει το ΥΕΝ για μια σειρά κεντρικής και αποφασιστικής σημασίας ζητήματα, όπως η μεταβολή επί τα χείρω του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας, η μη διατήρηση του καμποτάζ, η μη εφαρμογή των οργανικών συνθέσεων των πλοίων, η συνέχιση του απαράδεκτου καθεστώτος αθρόας ναυτολόγησης χαμηλόμισθων τριτοκοσμικών ναυ-

Οι διμενικές αρχές θα ελέγχουν αν τηρείται η οργανική σύνθεση σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.

τεργατών, η καταβαράθρωση του κοινωνικοασφαλιστικού οικοδομήματος -ΝΑΤ και Ταμεία Προνοίας- σε συνδυασμό με πλήρη απραξία σε ό,τι αφορά τη στήριξη του Έλληνα ναυτεργάτη από το κράτος, μας προκαλούν δικαιολογημένη, όπως θα συμφωνήσετε, ανησυχία.

Ο Έλληνας ναυτεργάτης έχει την αίσθηση, όχι άδικα, ότι το κράτος δεν έχει αναγνωρίσει τη συμβολή του στη δημιουργία της άληπτης μεγάλης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και η θέση που τον έχει τοποθετήσει βρίσκεται σε πλήρη αναντιστοιχία με την προσφορά του.

Προκειμένου να υπάρξει μια στοιχειώδης αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων που δημιουργούνται από την αύξηση της ανεργίας και προς τον σκοπόν στήριξης των συνταξιούχων του ΝΑΤ, η Ομοσπονδία μας με βάση το προ-

ναφερθέν υπόμνημα και μια σειρά εγγράφων που σας έχουμε υποβάλει κατά το παρελθόν -περιλαμβανομένων των αποφάσεων των καταστατικών οργάνων μας- κατέληξε στο ακόλουθο πλάνο αιτημάτων από δέκα σημεία. Το πλάνο αυτό αποτελεί το ελάχιστο που διεκδικεί η ΠΝΟ για την ελληνική ναυτεργασία και τα σχετικά αιτήματά της είναι τα ακόλουθα:

α) Άμεση αναπροσαρμογή όλων των συντάξεων στο ύψος του 65% των μισθών ενεργείας και σταδιακή αναπροσαρμογή των στο 80%.

β) Αναπροσαρμογή της επικουρικής σύνταξης (ΚΕΑΝ) τουλάχιστον κατά 1,5% για κάθε χρόνο επικουρικής ασφάλισης, ώστε να υπάρξει ουσιαστική βελτίωση των παροχών της κυρίας σύνταξης.

γ) Αύξηση όλων των εφόπαξ των Ταμείων Προνοίας αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων κατά 15%.

δ) Μείωση κατά 5% της συμμετοχής των ναυτεργατών στη φαρμακευτική περίθαλψη.

ε) Αναπροσαρμογή των επιδομάτων ανεργίας σύμφωνα με τις προτάσεις μας και καταβολή των μετά την εξάντληση της αδείας του ναυτικού.

στ) Επιδότηση νέων θέσεων εργασίας και καταβολή των σχετικών ασφαλιστικών εισφορών από το κράτος, σύμφωνα με τα ισχύοντα στο χερσαίο χώρο.

ζ) Αυστηρή εφαρμογή των οργανικών συνθέσεων για όλες τις κατηγορίες πλοίων.

η) Ασφάλιση στο ΝΑΤ όλων των ναυτεργατών που απασχολούνται ως φύλακες στα παροπλισμένα πλοία.

θ) Ενιαία οργανική σύνθεση για όλα τα επιβατηγά πλοία νέας τεχνολογίας, θεσμοθέτηση διπλών πληρωμάτων και άμεση αντιμετώπιση της ενδικοτήσεως των πλοίων αυτών για τα πληρώματα.

ι) Επαναφορά του ειδικού τρόπου φορολόγησης των Ελλήνων ναυτεργατών, που καθιερώθηκε με το Ν.Δ. 3323/55. ➡

Πενήντα πλοία θα προστεθούν

***στον ακτοπλοϊκό
στόλο μέχρι
το 2002***

του Νάσου Πουθακίδα

**Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες συνεχίζουν να «ταράζουν»
τα νερά και με νέες συμμαχίες και συγχωνεύσεις,
καθώς και καινούργιες παραγγελίες πλοίων.
Χωρίς υπερβολή, χάθηκε ο λογαριασμός από τις
παραγγελίες των ακτοπλοϊκών εταιρειών -εδώ, βεβαίως,
να τονιστεί ότι τρίβουν τα χέρια τους από ικανοποίηση οι
υπεύθυνοι ξένων ναυπηγείων- και όλοι αναρωτιούνται
αν θα τολμήσουν με την άρση του cabotage να έλθουν
ξένοι πλοιοκτήτες στη χώρα μας, για να δοκιμάσουν
την τύχη τους στα ελληνικά πελάγη.**

Το ελληνικό εφοπλιστικό στοιχείο τα τελευταία χρόνια δρέπει δάφνες στις γραμμές της Αδριατικής και οι Ιταλοί... έχουν χάσει τα αυγά και τα καλάθια. Πού να τολμήσουν ξένοι εφοπλιστές να ανταγωνιστούν τους Έλληνες σε γραμμές που θα «περιέχουν» και Σκοινούσα και Δονούσα και Κουφονήσια και Καστελλόριζο...

1. Το Σεπτέμβριο, η συμμαχία ΕΠΑΤΤ και Στρίντζη τάρaxe τα νερά, ενώ τον Οκτώβριο πήραν τη σκυτάλη η ΝΕΛ και η G.A. Ferries Αγούδημος με την εξαγορά του 54% από τη ΝΕΛ έναντι 8 δισ. δραχμών.

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

Ακόμη, άλλα 15 πλοία θα παραγγελθούν το προσεχές διάστημα ή οι πλοιοκτήτες βρίσκονται σε τελικό στάδιο αναζητήσεων για την αγορά σκαφών που έχουν ναυπηγηθεί την τελευταία 8ετία. Άλλωστε, η ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας έχει κάνει γνωστό προς κάθε κατεύθυνση ότι πλέον άδειες σκοπιμότητας θα χορηγούνται σε όσες εταιρείες υποβάλλουν αιτήσεις για τη δρομολόγηση νέων πλοίων ή όσων έχουν ηλικία έως 10 χρόνων.

3. Προς αναζήτηση νέων πλοίων έχουν στραφεί η ANEK, η ΝΕΛ, η ΔΑΝΕ και η G.A. Ferries.

4. Για τον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας να σημειωθούν και οι προσπάθειες της κοινοπραξίας στην πορθμειακή γραμμή Ρίου - Αντιρρίου με αμφίδρομο πλοίο. Η γραμμή αναμένεται να ανανεωθεί μετά δύο χρόνια. Βέβαια και για τις παραγγελίες των μεγάλων ακτοπλοϊκών εταιρειών, των εισηγμένων στο ΧΑΑ, η υλοποίηση των σχεδίων πραγματοποιείται 18 και πλέον μήνες μετά τις παραγγελίες. Η ΝΕΛ, πρώτη - σύμφωνα με τον πρόεδρό της Ι. Αντωνίου-, θα

παραλάβει τον προσεχή Φεβρουάριο το καινούργιο πλοίο της, το υπερταχύπλοο «Corsaire 12000».

Υπολογίζεται πως, με τα στοιχεία ναυπηγήσεων και των υπό παραγγελία πλοίων που έχουν γίνει γνωστά μέχρι και σήμερα, την προσεχή τριετία περίπου 50 σκάφη θα προστεθούν στον ελληνικό ακτοπλοϊκό στόλο.

ΜΙΝΩΙΚΕΣ

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

**Στο επίκεντρο
του επιχειρηματικού
ενδιαφέροντος
βρίσκονται
οι ακτοπλοϊκές
εταιρείες, με τις αθρόες
παραγγελίες πλοίων
για την ανανέωση
του ελληνικού
ακτοπλοϊκού πλοίου.**

Η ανακοίνωση στις 20 Οκτωβρίου αφορούσε τη συμφωνία με τα ιταλικά ναυπηγεία Fincantieri για τη ναυπήγηση δύο νέων Highspeed Ferries. Η εταιρεία με τα δύο νέα πλοία, που θα δρομολογηθούν στη γραμμή Πάτρας - Ηγουμενίτσας - Βενετίας, μαζί με τα ήδη παραγγελθέντα τρία σκάφη στα ναυπηγεία της Samsung, θα καλύπτει πλήρως τις συγκοινωνιακές ανάγκες σε καθημερινή βάση στις γραμμές Πάτρας - Ηγουμενίτσας - Βενετίας και Πειραιά - Χανίων.

Με τη ναυπήγηση των δύο νέων πλοίων, των ήδη 3 παραγγελθέντων στη Samsung και των ήδη ναυπηγούμενων από τις αρχές του χρόνου στη Fincantieri (δηλαδή, των συνολικά 7 νέων πλοίων), οι Μινωικές επισημοποιούν την πρόθεσή τους για προσθετική αντικατάσταση όλων των πλοίων τους με υπερσύγχρονα σκάφη υψηλών ταχυτήτων. Το 2002 ο στόλος των Μινωικών θα ανέρχεται σε 10 πλοία, ενώ με την προσθήκη των δύο νεότευκτων το κόστος επένδυσης για νέες ναυπηγήσεις θα έχει ξεπεράσει από το 1995 μέχρι και σήμερα το 1 δισ. δολλάρια.

MFD

Τρία ταχύπλοα οχηματογνά νέας τεχνολογίας ναυπηγούνται αυτή τη στιγμή στα ναυπηγεία Austal για τις γραμμές Πειραιά - Σίφνου - Σαντορίνης, Πειραιά - Πάρου - Νάξου, Πειραιά - Σύρου - Μυκόνου και Β. Σποράδων (από Θεσσαλονίκη, Βόλο, Αγ. Κωνσταντίνο) αξίας 87 εκατ. δολλαρίων, τα οποία θα δρομολογηθούν την άνοιξη του 2001.

Στις αρχές Οκτωβρίου, η MFD -θυγατρική των Μινωικών Γραμμών- κατέθεσε αιτήσεις στο ΥΕΝ για τη δρομολόγηση τριών πλοίων στις γραμμές: Πειραιά - Σύρου - Τήνου - Μυκόνου (ένα σκάφος) και Πειραιά - Παρόναξίας (δύο πλοία). Τα πλοία αυτά, υπερσεισικής ταχύτητας 30 κόμβων, θα είναι τα ταχύτερα συμβατικού τύπου στο Αιγαίο. Αναμένεται να παραδοθούν το καλοκαίρι του 2001. Η εταιρεία προχωρά και σε παραγγελία 3 συμβατικών σκαφών για την υλοποίηση δύο αδειών σκοπιμότητας στη γραμμή Χίου - Μυτιλήνης. Η νέα επένδυση των 150 εκατ. δολλαρίων για τα 3 πλοία θα χρηματοδοτηθεί εν μέρει από ίδια κεφάλαια.

ΕΠΑΤΤ

Έξι πλοία «κτίζονται» για λογαριασμό των «Επιχειρήσεων Αττικής», από τα οποία τα δύο

Τα υπέρ και τα κατά των συγχωνεύσεων στην ακτοπλοΐα

Οι συμμαχίες, οι συγχωνεύσεις, οι αγορές πλοίων, οι παραγγελίες σε ναυπηγεία και οι αγορές μετοχών τους τελευταίους μήνες στον ακτοπλοϊκό χώρο «κινούνται» με κινηματογραφική ταχύτητα. Από τη νέα περίοδο, την 1η Μαρτίου του 2000, θα έχουν αλλάξει πολλά στους προβλήτες και στα λιμάνια μας... Τα πλοία του Κώστα Αγαπητού θα έχουν αλλάξει σινιάλα, το ίδιο θα γίνει και με σκάφη του εξαδέλφου του Αντώνη, κάτι αντίστοιχο με ό,τι συνέβη πρόσφατα και με τα πλοία του Γ. Γούτου. Ακόμη, στις γραμμές του Αργοναυτικού πιστεύεται ότι μία και μοναδική εταιρεία από τον καινούργιο χρόνο θα τις εξυπηρετεί, αφού σε σύντομο χρονικό διάστημα αναμένεται να ανακοινωθούν και άλλες συγχωνεύσεις.

Το επιβατικό κοινό δεν θα έχει πλέον αρκετές επιλογές για το ταξίδι του, όπως μέχρι και σήμερα με πολλές αψιφο-αναχωρήσεις πλοίων. Οι επιλογές θα είναι ελάχιστες, αφού δεν θα υπάρχει το... αντίπαλο δέος, με τη μονοπωλίωση των γραμμών από εταιρείες μετρημένες πλέον στα δάχτυλα του ενός χεριού.

Τα μονοπώλια που δημιουργούνται θα πρέπει να απασχολήσουν την ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, με κύριο γνώμονα το όφελος του επιβατικού κοινού. Αυτή τη στιγμή ουδείς είναι σε θέση να γνωρίζει αν και κατά πόσον θα ισχύουν πλέον οι εμπορικές εκπώσεις ή τα οικογενειακά εισιτήρια, αφού εναλλακτικές λύσεις για τους ταξιδιώτες τείνουν να μην υπάρχουν σε πολλές γραμμές μετά τις πρόσφατες ανακοινώσεις συγχωνεύσεων ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Από το «μπαράζ» των συγχωνεύσεων έχει αρχίσει και προβληματίζεται και η ηγεσία της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, χωρίς ακόμη να έχει καταλήξει σε συγκεκριμένες θέσεις. Πρόβλημα δημιουργείται από τις συγχωνεύσεις και με τους διοικητικούς υπαλλήλους των ακτοπλοϊκών εταιρειών, αφού θεωρείται σίγουρο πως κάποιοι θα χάσουν τη δουλειά τους. Είναι χαρακτηριστικό ότι πλοιοκτήτης που συζητά αυτές τις ημέρες για συνεργασία με μεγάλη εταιρεία του χώρου, ένα από τα θέματα που έχει θέσει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων είναι και το μέλλον των υπαλλήλων των γραφείων του. Δεν είναι δυνατόν να διασκατομύρια να «ρέουν» και κάποιοι να χάνουν τη δουλειά τους...

πρώτα θα παραληφθούν στο τέλος του α' εξαμήνου του 2000. Τα πλοία αυτά θα δρομοποιηθούν τον Ιούνιο και τον Ιούλιο στη γραμμή Πάτρας - Ανκόνα. Με τα υπερασύγχρονα αυτά σκάφη η ΕΠΑΤΤ θα έχει καθημερινές αναχωρήσεις από Πάτρα και Ανκόνα (μία απευθείας σύνδεση και μία μέσω Ηγουμενίτσας) και δύο καθημερινές αναχωρήσεις από Ανκόνα για Πάτρα. Τα υπόλοιπα 4 Super Fast θα παραληφθούν σταδιακά μέχρι τον Αύγουστο του 2001, ενώ η επένδυση πλησιάζει τα 700 εκατ. δολλάρια. Η εταιρεία αναμένεται να δραστηριοποιηθεί και στην εσωτερική ακτοπλοΐα μετά τη συμμαχία της με την εταιρεία Στρίντζη.

Άλλωστε, βρίσκεται και στο «παιχνίδι» της Δωδεκανήσου.

STRINTZIS LINES

Στόλο 12 πλοίων διαθέτει η εταιρεία, η οποία ήδη έχει προχωρήσει σε παραγγελία πέντε σκαφών. Κατά πληροφορίες θα προβεί και σε νέα παραγγελία τριών πλοίων. Η Strintzis προχωρά στην αναβάθμιση του στόλου της με ταυτόχρονη αύξηση της μεταφορικής ικανότητας και την περαιτέρω βελτίωση της λειτουργικής της απόδοσης.

Με βάση το χρονοδιάγραμμα της εταιρείας, τον Απρίλιο του 2000 θα παραληφθεί το πρώτο σκάφος για τη γραμμή Πάτρας - Μπρίντζι (σε 8,5 ώρες). Θα έχει μεταφορική δυναμικότητα 1.600 επιβατών και θα αναπτύσσει ταχύτητα 28 κόμβων. Το δεύτερο πλοίο θα παραληφθεί τον προσεχή Ιούνιο για τη γραμμή Πάτρας - Ανκόνα και θα ακολουθήσει τον επόμενο μήνα το «Σούπερ Φέρι Ιθάκη» για τη γραμμή Κυθήνων - Αργολοχίου και Κυθήνων - Πόρου. Το Φεβρουάριο και το Μάιο του 2001 θα παραληφθούν ακόμη δύο σκάφη για τις γραμμές Πειραιά - Χίου - Μυτιλήνης και Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου - Ικαρίας - Σάμου.

ANEK

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

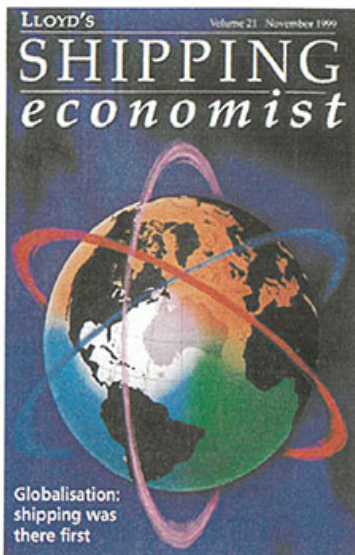
NEA

Αιματώδη είναι τα βήματα της NEA τους τελευταίους μήνες, η διοίκηση της οποίας βρίσκεται σε «κόντρα» με τον υπουργό Ναυτιλίας



με αφορμή τις κορηγίες οδών σκοπιμότητας. Από τον πρόεδρό της Ι. Αντωνίου και στη συνέχεια από τον υπουργό Στ. Σουμάκη ακούστηκαν πρόσφατα «βαριές κουβέντες». Η NEA, μετά τη στρατηγική συμμαχία με την ANEK και την εξαγορά του 54% της εταιρείας Αγούδημος, «ανοίγει πανιά» για Αδριατική. Τον προσεχή Φεβρουάριο θα παραλάβει το πρώτο υπερταχύπλοο σκάφος της (θα αναπτύσσει ταχύτητα 36 κόμβων), ενώ σύντομα θα προβεί και σε άλλη παραγγελία πλοίου, το οποίο θα μεταφέρει 1.800 επιβάτες και θα ταξιδεύει με υπερρευσιακή ταχύτητα 40 κόμβων. Το σκάφος προορίζεται για τη γραμμή Κυκλάδων και Χίου - Μυτιλήνης. Σύμφωνα με τη διοίκηση της NEA, λόγω της μεγάλης ταχύτητας που θα αναπτύσσει το σκάφος, θα είναι σε θέση να εκτελεί δρομολόγια και σε Κυκλάδες και σε Χίο - Μυτιλήνη, είτε από Πειραιά είτε από Ραφήνα. ➡

LLOYD'S SHIPPING *economist*



Free Sample Copy Offer

Lloyd's Shipping Economist is the leading monthly shipping journal providing objective, independent and informative analysis of the driving forces behind the world's shipping markets. Each issue addresses the economics and costs of ship operations in different trades and markets, along with finance trends, newbuildings, freight rates, sale & purchase news and pricing plus in-depth profiles of the market leaders. In addition, Lloyd's Shipping Economist has added a series of controversial view-point scenarios for 2000 plus the exclusive Round Table interviews.

To see the value of Lloyd's Shipping Economist for yourself, simply complete and return the form below for your FREE SAMPLE COPY.

☐ Yes, please send me a free sample copy of Lloyd's Shipping Economist

Name: _____

Job Title: _____

Company Name: _____

Address: _____

Postal/Zip Code: _____ Country: _____

Tel No: _____ Fax No: _____

Email: _____ Web Page Address: _____

Company's Nature of Business: _____

Return this form today to:
Marketing Dept (AD), Lloyd's Shipping Economist, Informa Business Publishing,
69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, UK
Tel: ++44(0)20 7553 1000 Fax: ++ 44 (0) 20 7553 1105 Email: info@informa.com

The information you provide will be held on a database and may be shared with companies in the Informa Group in the UK and internationally. Sometimes your details may be made available to external companies for marketing purposes. If you do not wish your details to be used for this purpose, please write to: The Database Manager, Chris Brittain, Circulation & Subscriptions Department, Informa Business Publishing, 69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, United Kingdom. Telephone: ++44(0)207553 1436 Fax: ++44(0) 207 553 1105

Lloyd's is the trademark of the Society incorporated by the Lloyd's Act 1871 by the name of Lloyd's

«SUPER FAST» ΤΡΑΓΩΔΙΑ

του Νάσου Πουθακίδα



Το SUPER FAST III
την ημέρα που κατέπλευσε
στα ναυπηγεία Σκαρμαγκά.

Την αδυναμία να ελεγχθούν τα λιμάνια της χώρας, με αφορμή την τραγωδία στο «Σούπερ Φαστ Φέρι III» που έγινε ο τάφος για τουλάχιστον 14 λαθρομετανάστες, παραδέχθηκε στη Βουλή ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης. «Υπάρχει αντικειμενική αδυναμία για έλεγχο των λιμανιών όσον αφορά τον εντοπισμό λαθρομεταναστών», είπε ο υπουργός κατά τη συζήτηση επίκαιρης ερώτησης του βουλευτή της Ν.Δ. Αθ. Βαρίνου.

Ο κ. Σουμάκης ανέφερε ότι όσες αστυνομικές δυνάμεις και να διατεθούν είναι αδύνατον να ελεγχθούν όλα τα φορτία, αφού καθημερινά από τα λιμάνια της Πάτρας φεύγουν το «μίνιμουμ» 300 νταλίκες. «Με τρία-τέσσερα ημετά για τον έλεγχο της κάθε νταλίκας, θα χρειαζόντουσαν 20 ώρες και θα τινάζονταν στον αέρα η σύνδεση Ελλάδας - Ιταλίας.

Αυτή είναι η σκληρή πραγματικότητα», τόνισε ο κ. Σουμάκης, ο οποίος υπογράμμισε ότι ξεφόρτωμα εμπορευμάτων για έλεγχο δεν γίνεται ούτε στις ΗΠΑ, χώρα που οργάνωσε - όπως χαρακτηριστικά είπε - η λαθρομετανάστευση.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης δήλωσε ακόμη σε ναυτιλιακούς συντάκτες ότι την κύρια ευθύνη για την επιβίβαση τροχοφόρων και επιβατών στα πλοία την έχουν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες. «Η εποχή που οι λιμενικοί έκοβαν για τις εταιρείες εισιτήρια στον καταπέλτη των σκαφών έχει περάσει. Όπως στα κρουαζιερόπλοια οι αξιωματικοί των πλοίων έχουν την ευθύνη ποιοι επιβιβάζονται, το ίδιο συμβαίνει και εδώ. Από την Πάτρα διοικούνται κάθε μήνα περίπου 1.000 νταλίκες. Δεν είναι δυνατόν οι λιμενικοί να ξεφορτώνουν και να ελέγχουν κάθε νταλίκά. Για τη ναυτική τραγωδία θα διεξαχθεί πλήρης έρευνα προς κάθε κατεύθυνση».

Ο κ. Σουμάκης υποστήριξε ότι τα τελευταία χρόνια το Λιμενικό Σώμα ενισχύθηκε σε ανθρώπινα και τεχνικά μέσα και ζήτησε τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων για την πάταξη του φαινομένου της λαθρομεταναστεύσης. Κάλεσε όποιον έχει στοιχεία για κυκλώματα να τα καταγγείλει στην εισαγγελία.

«Χρόνιο πρόβλημα» για τις εταιρείες οι λαθρομετανάστες της Πάτρας

Από το χειμώνα του 1997, με επιστολές τους, ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στις γραμμές της Αδριατικής επιζητούν τη συμπαράσταση των λιμενικών αρχών, για να εξαλειφθεί το φαινόμενο των λαθρομεταναστών.

Στις 3 Δεκεμβρίου του '97 οι υπεύθυνοι των Μινωικών Γραμμών είχαν καταγγείλει στον τότε αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, Περ. Ουσστζόπουλο, ότι το πλοίο «Ερωτόκριτος» είχε καθυστερήσει επί 6 ώρες το δρομολόγιό του, επειδή ύστερα από έλεγχο είχαν εντοπιστεί σε ασυνόδευτα φορτηγά αυτοκίνητα 78 λαθρομετανάστες.

«Το θέμα έπρεπε από τότε να αντιμετωπιστεί άμεσα, κατά οργανωμένο τρόπο, γιατί πέρα από τα προβλήματα που δημιουργούνται στα ελληνικά πλοία στη γραμμή Πάτρας - Ιταλίας δυσφημείται και η πατρίδα μας», υποστήριξε στα «Ν.Χ.» στέλεχος ναυτιλιακής εταιρείας. Στην τότε επιστολή του προς τον αρχηγό του Λιμενικού, ο πλοίαρχος του «Ερωτόκριτος» Μ. Βαζανέλης είχε περιγράψει με μελανόχρωμα την κατάσταση του φαινομένου των λαθρομεταναστών. Συγκεκριμένα ανέφερε: «Ειδοποιούσαμε το λιμεναρχείο να έρθει για να παραλάβει τους 78 λαθρομετανάστες. Ερχόταν ο αξιωματικός φυλακής, τους έβγαζε έξω από το πλοίο και τους άφηνε ελεύθερους. Οι λαθρομετανάστες έψαχναν και



Εκπρόσωπος των ΕΠΑΤΤ, μετά την τραγωδία, συζητά με τους οδηγούς των φορτηγών που ευρίσκονταν στο πλοίο.

έβρισκαν άλλα φορτηγά και έμπαιναν πάλη στο πλοίο!

Δυστυχώς, αυτό γίνεται σε κάθε δρομολόγιο. Στη Βενετία, σε ένα από τα τελευταία δρομολόγια, η ιταλική τηλεόραση πήρε σκηνές, κάτι που δυσφημεί τα ελληνικά πλοία».

Εκτός από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και δεκάδες οδηγοί φορτηγών έχουν κατ' επανάληψιν αναφερθεί στο φαινόμενο των λαθρομεταναστών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας.

Στο θέμα αναφέρθηκε μετά τη ναυτική τραγωδία στο «Super Fast III» και ο Αντώνης Νταλακογιώργος, πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού.

«Δυστυχώς, το τραγικό συμβάν με τους νεκρούς λαθρομετανάστες έφερε πάλη στην επιφάνεια το βρώμικο κύκλωμα διακίνησης Κούρδων λαθρομεταναστών, το οποίο λειτουργεί με την ανοχή των αρμόδιων αρχών», δήλωσε ο πρόεδρος της ΠΕΝΕΝ και συμπλήρωσε: «Η Ένωση μας έχει καταγγείλει επανειλημμένα το πρόβλημα που συνδέεται με την παράνομη διακίνηση Κούρδων με τα επιβατηγά - οχηματαγωγά προς διάφορα λιμάνια της Ιταλίας. Έχουμε απαιτήσει να ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα που συνδέονται με την ασυμπτωτικότητα των ελέγχων από τις λιμενικές και τελωνειακές αρχές, καθώς και με τη χρήση σύγχρονων ηλεκτρονικών μηχανημάτων. Έχουμε επίσης επισημάνει την ανάγκη, οι ναυτιλιακές εταιρείες να προσλάβουν εξειδικευμένο προσωπικό το οποίο θα ασχολείται με αυτούς τους ελέγχους. Αυτές οι επισημάνσεις ας εισακουστούν έστω και τώρα, για να μην επαναληφθεί στο μέλλον παρόμοια ανθρώπινη τραγωδία».

Ποινικές ευθύνες των πλοιοάρχων

Πλοιοάρχες και κυβερνήτες οποιουδήποτε πλοίου φέρουν ευθύνες σε περίπτωση που εντοπίζονται λαθρομετανάστες στα σκάφη τους.

Σύμφωνα με το άρθρο 33, παράγραφος 4 του νόμου 1975/91, οι ποινικές και διοικητικές κυρώσεις σε πλοιοάρχους που διευκολύνουν τη μεταφορά ή προώθηση ή εξασφα-

λίζουν κατάλυμα για απόκρυψη, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και χρηματική ποινή 100.000 δρχ. έως 1.000.000 δρχ. για κάθε μεταφερόμενο αλλοδαπό.

Ακόμη στο ίδιο άρθρο αναφέρεται: «Πλοιοάρχες ή κυβερνήτες οποιουδήποτε πλοίου, πλωτού μέσου ή αεροπλάνου, και γενικά οδηγού κάθε είδους μεταφορικού μέσου υποχρεούνται να μη δέχονται για μεταφορά και να λαμβάνουν κάθε μέτρο, που να αποκλείει τη μετα-



φορά στο εξωτερικό προσώπων που δεν είναι εφοδιασμένα με τα απαιτούμενα ταξιδιωτικά έγγραφα ή που δεν έχουν υποστεί τον κανονικό αστυνομικό έλεγχο. Η ανωτέρω αξιόποινη πράξη θεωρείται τετελεσμένη, προκειμένου μεν για θαλάσσια και εναέρια μεταφορικά μέσα, εφόσον το πρόσωπο που επιβιβάστηκε λάθρα βρίσκεται μέσα σε αυτά κατά την έναρξη του προ του απόπλου ή της απογειώσεως ελέγχου από τα αρμόδια κρατικά όργανα».

Επιβαρυντική περίπτωση θεωρείται αν η μεταφορά ενεργείται κατ' επάγγελμα ή με σκοπό το παράνομο κέρδος ή αν ο υπαίτιος είναι υπότροπος ή δημόσιος υπάλληλος ή ασκεί το επάγγελμα του τουριστικού ή ναυ-

τιλιακού ή ταξιδιωτικού πράκτορα. Μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά λαθρομεταναστών κατασχονται.

Η ψυχραιμία των ναυτικών

Γενναίοι και ψυχραιμοί μπορεί να χαρακτηριστεί η στάση όλη των Ελλήνων ναυτικών του «Super Fast III». Για ακόμα μία φορά αποδείχθηκε η ναυτοσύνη του Έλληνα ναυτικού, χάρις στον οποίο - με τη συνεργασία εφοπλισμού και κράτους - έχει δημιουργηθεί η μεγάλη ελληνική ναυτιλία.

Μια ναυτιλία που σήμερα κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 43,30% της κοινοτικής ναυτιλιακής δύναμης. Συγχρόνως, ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως με 16,3% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους (139.255.184) και 3.424 πλοία.

Παρά τον πανικό μετά την εκδήλωση της πυρκαγιάς, τα 106 μέλη του πληρώματος με επικεφαλής τον πλοίαρχο Γ. Καπεζίδη προσπάθησαν να καθησυχάσουν τους 307 επιβάτες και να προσφέρουν κάθε βοήθεια. Βεβαίως, βοήθησαν οι καλές και ρικές συνθήκες στον τόπο όπου εξελίχθηκε η ναυτική τραγωδία, όμως η εμπειρία και η αξιοσύνη των Ελλήνων ναυτικών ήταν καθοριστικής σημασίας στη διάσωση των ταξιδιωτών και στον περιορισμό της έκτασης της πυρκαγιάς.

Στην εμπειρία και στη συμβολή του πληρώματος του «Super Fast III» αναφέρθηκαν και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στάυρος Σουμάκης και ο γενικός γραμματέας Αθ. Τσουροπλής.

«Υπήρξε θετική η συμβολή του πληρώματος στη διάσωση των ταξιδιωτών. Λειτουργήσε κατά τον καλύτερο τρόπο, και η αποβίβαση των επιβατών μπορεί να χαρακτηριστεί ιδανική. Η ψυχραιμία όλη υπήρξε καταλυτική», τόνισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Από την πλευρά του, ο γ.γ. του ΥΕΝ δήλωσε: «Μέσα σε ελάχιστο χρόνο οι ναυτικοί προσέφεραν κάθε δυνατή βοήθεια στο επιβατικό κοινό, το οποίο αποβιβάστηκε από το σκάφος χωρίς προβλήματα, αν εξαιρέσουμε έναν-δύο επιβάτες που τραυματίστηκαν ελαφρά».



Σκληρός ανταγωνισμός στις γραμμές Αδριατικής

Μεγάλος είναι ο ανταγωνισμός τα τελευταία χρόνια στις γραμμές της Αδριατικής, με κυρίαρχους τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Την άνοιξη, Ιταλοί εφοπλιστές υποστήριξαν ότι οι Έλληνες έχουν κυριαρχήσει στα δρομολόγια από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμένισσα για τα ιταλικά λιμάνια, σε ποσοστό 95%.

Η «πίτα» στην Αδριατική συνεχώς μεγαλώνει. Με βάση στοιχεία της ΕΠΑΤΤ, μόνο πέρυσι η εταιρεία έκανε κύκλο εργασιών που ξεπέρασε τα 27 δις. δραχμές. Υπολογίζεται ότι φέτος ο κύκλος εργασιών για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική θα πλησιάσει τα 250 δις. δραχ. Η ΕΠΑΤΤ δραστηριοποιείται με 4 σκάφη και θεωρείται κυρίαρχη δύναμη.

Δεν είναι τυχαίο ότι εκτός από τις Μινωικές, την ANEK, τη Strintzis Lines και άλλες μικρότερες εταιρείες, στο «παιχνίδι» της Αδριατικής θέλει να εισέλθει και η NEA.

Τα προσεχή δύο χρόνια οι μεγάλες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες θα παραλάβουν 12 πλοία για ενίσχυση των ήδη υπάρχοντων στόλων τους.

Τι υποστηρίζουν οι λιμενικοί

Σχετικό με την έντονη συζήτηση που έχει ανοίξει στην ελληνική κοινωνία τα τελευταία 24ωρα, από το πρόσφατο γεγονός της ναυτικής τραγωδίας στο «Super Fast III» και το θάνατο των Κούρδων λαθρομεταναστών, το Δ.Σ. της ΠΕΠΑΣ (Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος) επισημαίνει τα εξής:

1ον) Το πρόβλημα των λαθρομεταναστών είναι ένα γενικότερο οικουμενικό πρόβλημα, που απασχολεί παγκοσμίως την κοινή γνώμη και δεν παύει να είναι στίγμα για τον παγκόσμιο πολιτισμό, καθώς οι σύγχρονες μορφές ανάπτυξης του δουλεμπορίου πλήττουν βάνουσα την ανθρώπινη αξιοπρέπεια και καταστρατηγούν βασικές καταστατικές αρχές της Διακήρυξης των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.

2ον) Στην Ελλάδα, που αποτελεί την ανατολική πύλη της Ευρώπης, το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης είναι πιο οξύμμενο από τις υπόλοιπες χώρες και ένα από τα βασικά καθήκοντα αστυνομικών και λιμενικών αρχών.

3ον) Ιδιαίτερα το πρόβλημα όσον αφορά το Λ.Σ. είναι έντονο, αν σκεφθεί κανείς ότι στην ακτίνα δράσης του αντιστοιχούν 16.500 χλμ. ακτογραμμής και πάνω από 3.000 νησιά και μικρονήσια.

4ον) Το πρόβλημα εντείνεται ακόμη περισσότερο, αν αναλογισθεί κανείς ότι:

α) Στο Λ.Σ. υπηρετεί αυτήν τη στιγμή μόνο το 70% της επίσημης οργανικής του σύνθεσης. Αν, δε, αναλογιστούμε τις πραγματικές ανάγκες βάσει επίσημων μελετών, υπάρχει έλλειψη προσωπικού πάνω από 50% των θέσεων που απαιτούνται για να καλυφθούν οι ανάγκες.

β) Με την ψήφιση του πρόσφατου νόμου, το 1998, για πρόσληψη «συνοριοφυλάκων» ΔΕΝ προσλήφθηκε κανένα άτομο στο Λ.Σ. για να καλύψει την τεράστια συνοριακή ακτογραμμή.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, το Δ.Σ. της ΠΕΠΑΣ επισημαίνει ότι η βασική στρατηγική που έχει χαράξει το συνδικαλιστικό κίνημα για το ρόλο του Λ.Σ. είναι η «στροφή προς την κοινωνία». Στροφή προς την κοινωνία για την ΠΕΠΑΣ σημαίνει ότι το Λ.Σ. πρέπει να επιτελεί τον κοινωνικό του ρόλο, όπως επιβάλλουν οι σημερινές συνθήκες. Ρόλο που με αυτοθυσία επιτελούν οι υπηρέτουντες συνάδελφοι, καθώς εργάζονται νυχθημερόν πέρα από το ωράριό τους για να εξυπηρετήσουν το κοινωνικό σύνολο. Καταδικάζουμε, λοιπόν, τις οποιεσδήποτε ανεύθυνες καταγγελίες που εκστομίζονται «εξαφρά τη καρδιά» από οποιονδήποτε «παράγοντα» ή έντυπο μέσο για το ρόλο των λιμενικών.

Αγωνιζόμαστε για να υπάρξουν οι κατάλληλες συνθήκες, τα μέσα, ο εξοπλισμός και οι αντικειμενικοί παράγοντες, ώστε το Λ.Σ. να επιτελέσει τον κοινωνικό του ρόλο, και τονίζουμε ότι είμαστε οι πρώτοι που επιδιώκουμε, ήδη, το κτύπημα των κρουσμάτων διαφθοράς, όπου κι αν αυτά παρουσιάζονται. Με τη σημερινή μας ανακοίνωση καλούμε τον έντυπο ημερήσιο και ηλεκτρονικό τύπο να φωτίσει εις βάθος το πρόβλημα και να συμβάλει ώστε να δοθούν θεσμικές λύσεις για τη μείωση των επιπτώσεων αυτού του κοινωνικού προβλήματος. ➡



ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

του Χάρη Παυλίδου

Οι μαρίνες προσεγγίζουν το επιχειρηματικό ενδιαφέρον

Τα τελευταία 15 χρόνια μόνιμο θέμα συζήτησης μεταξύ των αρμοδίων αλλά και των ενδιαφερομένων είναι η έλλειψη θέσεων για τον ελλειμνισμό επαγγελματικών και ιδιωτικής χρήσεως σκαφών. Μάλιστα, την τελευταία δεκαετία, επίκεντρο της συζήτησης ήταν η ιδιωτικοποίηση των μαρινών, η οποία αρχικά συνάντησε δυσκολίες. Το καινούργιο, σε συνδυασμό με την παρωχημένη νοοτροπία κρατισμού, καθυστέρησε τις εξελίξεις

Ηταν κάτι σαν εκείνο το δορυφόρο που θα κατέρριπτε υπουργός της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ για να εμποδίσει τις δορυφορικές πτήσεις. Βέβαια, η πρόοδος δεν ανακόπτεται, αλλ'αυτοσχευμένες συγκυρίες επιταχύνουν τις εξελίξεις. Έτσι, η ανάληψη των Ολυμπιακών άναψε το «πράσινο φως» για την ολυμπιακή μαρίνα στον Σχινιά. Σύμφωνα με τα σχέδια, με τις βελτιώσεις που θα γίνουν για την αύξηση των θέσεων θα αποσυμφορηθούν οι μαρίνες του Σαρωνικού. Τα επόμενα χρόνια θα δημιουργηθούν θέσεις σε Πόρτο Ράφτη, Πύλο, Χίο, Πυθαγόρειο, Ζάκυνθο, Αργοστόλι, χωρίς να υπολογίσουμε αυτές που προβλέπεται να ενταχθούν στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

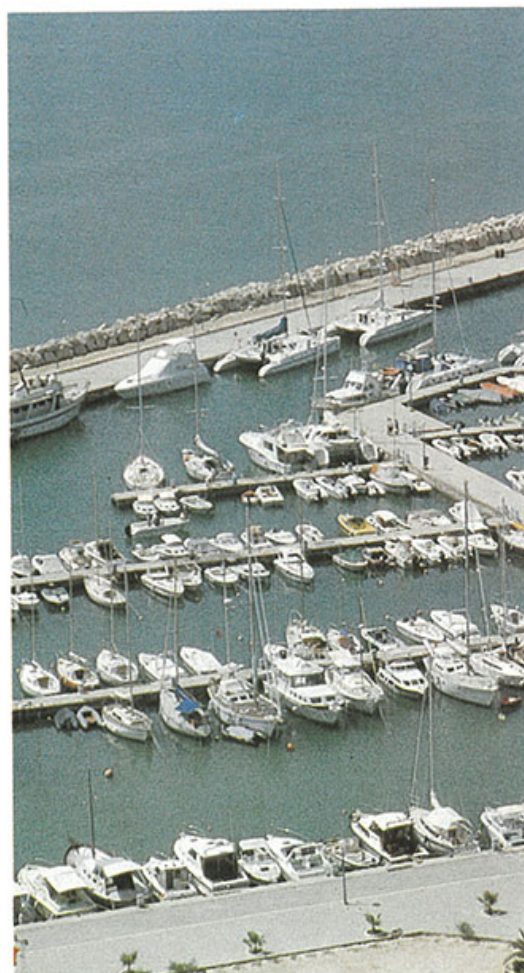
Τα προηγούμενα χρόνια, η έλλειψη υποδομής στις υπάρχουσες μαρίνες και η έλλειψη μαρινών σε περιοχές υψηλού τουρισμού αποδυνάμωσαν το συγκριτικό πλεονέκτημα του θαλάσσιου τουρισμού και τη δυναμική του επαγγελματικού γιότιγκ.

Οι πρώτοι που ενδιαφέρθηκαν να επενδύσουν επιχειρηματικά σε μαρίνες ήταν οι κ.κ. Γ. Βερνίκος και Στ. Κυριακούλη. Τα Γουβιά πέρασαν στα χέρια του κ. Στ. Κυριακούλη, ενώ ο κ. Γ. Βερνίκος βρίσκεται πολύ κοντά στην ανάληψη διαχείρισης της μαρίνας στο Πόρτο Ράφτη.

Το ενδιαφέρον όμως δεν περιορίζεται στο Λεκανοπέδιο της Αττικής. Ήδη, μέσω διεθνών πλειοδοτικών διαγωνισμών, σειρά περιοχών συγκεντρώνει το ενδιαφέρον των επενδυτών. Οι διαγωνισμοί αφορούν μαρίνες στη Θάσο, 280 θέσεων, στην Πύλο, 224 θέσεων, στη Χίο, 274 θέσεων, και στη Σάμο (Πυθαγόρειο), 258 θέσεων. Αργότερα θα ακολουθηθεί η ίδια διαδικασία για τη Ζάκυνθο (150 θέσεις), το Αργοστόλι Κεφαλονιάς (190 θέσεις), το Αχίλλειο της Σκύρου (150 θέσεις), ενώ στην Κρήτη βρίσκεται σε εξέλιξη ένα πρόγραμμα δημιουργίας 484 θέσεων. Πρόκειται για 140 θέσεις στην Παλαιόχωρα Χανίων, 112 στην Αγία Γαλήνη, 300 στα Μάλια και 72 στις Γούβες του Ηρακλείου.

Το υπουργείο Ανάπτυξης, διαβλέποντας τα προβλήματα που ενδέχεται να προκύψουν από τις επενδύσεις σε αυτή τη νέα αγορά, σκοπεύει να δημιουργήσει ειδικό φορέα, ο οποίος θα αναλάβει έναντι ενοικίου, εφόσον έκταση κάποιος μαρίνας ανήκει σε δήμο, τη διαχείρισή της.

Παράλληλα, στελέχη του Εθνικού Οργανισμού Τουρισμού ανέθεσαν στην εταιρεία Global View, σε συνεργασία με τους επιστήμονες του Εργαστηρίου Λιμενικών Έργων του Τομέα Υδατικών Πόρων, Υδραυλικών και Θαλάσσιων Έργων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Μελέτη Ανάπτυξης Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής.



Έπειτα από έρευνες μηνών σε πανελλήνιδη κλίμακα, όπου εξετάστηκαν 601 λιμενικές εγκαταστάσεις της χώρας, οι επιστήμονες του Μετσόβιου Πολυτεχνείου κατέληξαν στο χωροταξικό προσδιορισμό και στις τελικές θέσεις δημιουργίας λιμένων σκαφών αναψυχής, καθώς και ζωνών σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις. Έτσι, οι επιστήμονες προκρίνουν ήπιες μορφές επέμβασης με τη δημιουργία 14 λιμένων σκαφών αναψυχής (μαρίνες) και 245 ζωνών σκαφών αναψυχής.

Αυτά είναι τα σχέδια. Όμως, για να φθάσουμε στην υλοποίησή τους θα πρέπει το υπουργείο Ανάπτυξης να αντιμετωπίσει δραστικά τις αναχρονιστικές διατάξεις των προκηρύξεων, που αποθαρρύνουν τους υποψήφιους επενδυτές. Επιπλέον, η εμπλοκή άλλων συναρμοδίων φορέων δημιουργεί και άλλες δυσκολίες, όπως για παράδειγμα οι διαδικασίες δημοπράτησης. Με αυτά ως δεδομένα, προοπτική υπάρχει -προς το παρόν- για τις μαρίνες στις οποίες τα λιμενικά έργα έχουν αποπερατωθεί.

Πάντως, στην ανάπτυξη των μαρινών, καταφυγίων και αγκυροβολίων καθοριστικό ρόλο θα έχει η μελέτη για τη δημιουργία του Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής. Με βάση αυτή τη μελέτη εκφράζεται η φιλοδοξία ότι θα αναπτυχθεί όλο το σύστημα υποδομής του θαλάσσιου τουρισμού. Πρέπει να σημειωθεί ότι η μελέτη καταγράφει γύρω στις 600 λιμενικές εγκαταστάσεις. Επομένως, οι βελτιωτικές επεμβάσεις στα νησιά για κατασκευή αγκυροβολίων και θέσεων εντός των ζωνών των υπαρχόντων λιμένων είναι απαραίτητη.

Συμπερασματικά, θα μπορούσε να πει κανείς

ότι το υπουργείο Ανάπτυξης βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση, ταυτόχρονα όμως ο θαλάσσιος τουρισμός βρίσκεται σε κρίσιμη καμπή.

Οι επόμενες κινήσεις απαιτούν πολιτική βούληση ώστε να ξεπεραστούν γραφειοκρατικά προβλήματα και κατεστημένες νοοτροπίες, ακόμη και στον εθνικό φορέα του τουρισμού. ♦

Η έλλειψη υποδομής στις υπάρχουσες μαρίνες και η έλλειψη μαρινών σε περιοχές υψηλού τουρισμού αποδυνάμωσαν το συγκριτικό πλεονέκτημα του θαλάσσιου τουρισμού και τη δυναμική του επαγγελματικού γιότιγκ



MEMORIES

ΦΩΤΟ: Αρχείο Νίκου Σίμου



Άφιξη ομογενών της ΑΧΕΠΑ, με το υπερωκεάνειο «Βασίλισσα Φρειδερίκη», προκειμένου να συμμετάσχουν σε συνέδριο της Οργάνωσης που θα συνήρχετο στη χώρα μας. Είμαστε στο 1964 και τους ομογενείς υποδέχεται εν πλω ο υπουργός Εμπορίου της κυβέρνησης Παπανδρέου, κ. Βερνίκος. Ο υπουργός φωτογραφίζεται ανάμεσα στον πρόεδρο της ΑΧΕΠΑ κ. Σεκλέ και την αντιπρόεδρο κ. Μπουσίου.



Οκτώβριος του 1970. Στην τότε ΕΙΡΤ παραχωρούν τηλεοπτική συνέντευξη στο δημοσιογράφο Γ. Μαρκίδη ο αείμνηστος Γ.Π. Λιβανός και ο πρόεδρος του ιαπωνικού ναυπηγικού συγκροτήματος Χακοντάτε. Η συνέντευξη είχε δοθεί με την ευκαιρία της ναυπήγησης 100 μίνι μπαλκ-κάριερ για λογαριασμό του πρωτοπόρου Έλληνα μεγαλοεφοπλιστού. Ο Ιάπων, ο οποίος ήταν επιστημονική προσωπικότητα διεθνούς κύρους, ανέλυσε τα πλεονεκτήματα του ελληνικής εμπνεύσεως νέου τύπου πλοίου και υπογράμμισε τις προοπτικές για την επιτυχή εκμετάλλευσή του.

Τα πρώτα βήματα για τη «γέννηση» της, πολύπαθης σήμερα, Ολυμπιακής Αεροπορίας, της επονομαζομένης και «εθνικός αερομεταφορέας». Ο Αριστοτέλης Ωνάσης έχει επισκεφθεί το υπουργείο Συντονισμού -το αντίστοιχο του σημερινού υπουργείου Εθνικής Οικονομίας- όπου είχε μακράν συνομιλία με τους υπουργούς Χέλμη και Ράλλη για τις αεροπορικές συγκοινωνίες. Ο Ωνάσης είχε υποβάλει την πρότασή του για την Ο.Α. Στη φωτογραφία, ο Έλληνας μεγαστάνας με τον κ. Χέλμη.



Στιγμιότυπο από τη συνέντευξη Τύπου που παραχώρησε ο γνωστός Οργανισμός MacGregor με την ευκαιρία της λήξης του ναυτιλιακού συνεδρίου στον Ναυτικό Όμιλο. Στο μέσον, ο γενικός διευθυντής του Οργανισμού κ. Κούμερμαν και αριστερά του ο διευθυντής του γραφείου στην Ελλάδα, Γ. Καμίνης.



ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

(ή μήπως ομιλούμε για άλλο πράγμα;)

Πάει καιρός τώρα που παρακολουθώ τη συζήτηση που κάποιοι άνοιξαν στο Λονδίνο με θέμα: Πρέπει οι αποτιμήσεις πλοίων να γίνονται από επαγγελματίες μεσίτες αγοραπωλησιών ή μήπως θα έπρεπε να εμπιστευθούμε αυτήν τη δουλειά σε κάποιους άλλους «ανεξάρτητους» παράγοντες που, στηριζόμενοι σε ειδική έρευνα αγοράς, θα εκδίδουν τις σχετικές αποτιμήσεις (valuations);

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

Το ερώτημα κατ' αρχάς ετέθη από γνωστό μεσίτη μεγάλου και λίαν γνωστού μεσιτικού οίκου του Λονδίνου, του οποίου η θέση φαίνεται συγκλίνουσα με τη μόλις διατυπωθείσα εναλλακτική πρόταση. Το πιο βασικό επιχείρημα, τόσο του ιδίου όσο και των συμπαικτών την ιδέα της αποκοπής του επαγγελματία μεσίτη από τη διαδικασία της αποτίμησης, είναι ότι ο «διπλός ρόλος» του μεσίτη ως μεσοσταθμική στην πώληση ενός πλοίου, αφενός, και, συγχρόνως, ως ανεξάρτητου εκτιμητή -κάτι, ας πούμε, που να θυμίζει συμβολαιογράφο- τον καθιστά υποκείμενο στις πιέσεις των ενδιαφερομένων πλοιοκτητών που σύγχρονα είναι «δυνάμει» πελάτες του.

Θα συμφωνήσω κατ' αρχάς με την παραπάνω θέση! Πράγματι, οι μεσίτες-εκτιμητές έχουν υποστεί και υφίστανται τις σχετικές πιέσεις. Σαφώς τούτο αποτελεί αδυναμία του συστήματος. Όμως, πώς τόχα μπορεί μια τέτοια αδυναμία να αντιμετωπιστεί; Μήπως με την ανάθεση της εν λόγω υπηρεσίας σε «εξω-μεσιτικούς» ή, ακόμη, εξω-ναυτιλιακούς, ανεξάρτητους (!) παράγοντες;

Δεν θα ασχοληθώ διεξοδικώς με την απάντηση στο παραπάνω ερώτημα. Ο καλός Πειραιώτης συνάδελφος, ο Ντένης Βερναρδάκης, με επιστολή του στο Lloyd's List (6 Νοεμβρίου) αναλύει το ζήτημα και δίνει απάντηση τόσο επαρκή, που δεν βρίσκω λόγους να θέλω να τη συμπληρώσω. Απλώς, για την καλή ενημέρωση του αναγνώστη του παρόντος, σημειώνω ότι καταδεικνύεται εκεί το σχεδόν αδύνατον της έκδοσης μιας αποτίμησης χωρίς συμμετοχή

ενός επαγγελματία μεσίτη, άμεσα ή έμμεσα. Και τονίζεται ακόμη το ανεδαφικό των προσδοκιών των επενδυτών σε junk-bond άνευ κινδύνων - αλλήλ μετά υψηλών κερδών!

Και -προσθέτω εγώ- αν ο μεσίτης-εκτιμητής υφίσταται κάποια πίεση για έκδοση αποτίμησης στα «μέτρα» των επιθυμιών ή και αναγκών του πελάτη με την απειλή της ανάθεσης αγοράς πλοίου σε άλλον μεσίτη, γιατί ο... ανεξάρτητος εκτιμητής να μπορεί να αντιμετωπίσει τον ίδιο εκβιασμό πλύνον αποτελεσματικά; Και μάλιστα, έναντι πινακίου φακής, της αμοιβής δηλαδή, έναντι της αποτίμησης, που γι' αυτόν κατά τεκμήριο θα αποτελέσει βασική πηγή εισόδων.

Η υπόθεση όμως αυτή μέσα από τις στήλες του Lloyd's List προχώρησε πολύ μακρύτερα, δικαιολογώντας τις υποψίες μερικών περί υπάρξεως κάποιων άλλων σκοπιμοτήτων πίσω από το θόρυβο για «ειληκρινείς» αποτιμήσεις. Και αναφέρομαι εδώ στο άρθρο της 21 Οκτωβρίου, όπου, αλλιώς ανοικτά, αλλιώς συγκεκριμένα, γίνεται λόγος για μια «εναλλακτική» λύση, εκείνην του «S & P Watchdog», όπου, πάντοτε κατά το σενάριο, το «Baltic Exchange» αναλαμβάνει αυτόν το ρόλο και, μάλιστα, στη βελτιωμένη έκδοσή ο αριθμός των εκτιμητών περιορίζεται στους «top five London brokers»!!! Και περαιτέρω αστικοποιεί (με την νομική έννοια του όρου) την υπόθεση της αποτίμησης με το επιχείρημα ότι αυτοί μόνον, εκ του οικονομικού υποβάθρου της εταιρείας για την οποίαν εργάζονται, μπορούν να ανταποκριθούν σε ενδεχόμενη απαίτηση για εσφαλισμένη αποτίμηση!!! Θυμίζει τούτο τις αντιλήψεις του πρώ-

μου Γαλλικού Διαφωτισμού, σύμφωνα με τις οποίες δικαίωμα ψήφου έπρεπε να έχουν οι ιδιοκτήτες γης και μόνον αυτοί!

Πολλοί παρατηρητές διερωτήθηκαν: προς τι ξαφνικά ο τόσος θόρυβος; Έτσι και αλλιώς, το τελευταίο μεγάλο σκάνδαλο περί του θέματος ανόγεται σε κάποιον ήδη περασμένο χρόνο. Αντιπαρεχόμενος τη βαρύτερη εκδοχή που εξέφρασαν μερικοί, ότι, δηλαδή, η ανακίνηση του θέματος αποσκοπεί στην αποσιώπηση ή ηθασμόνιση γεγονότος, ως σκανδάλου υπό των φερομένων, περί του οποίου το ίδιο έντυπο έγραψε στα μέσα Οκτωβρίου, κλίνω υπέρ εκείνης της εκδοχής που επισημαίνει προσπάθεια παραπέρα αποκλεισμού των «μικρών» μεσιτών από τις διαδικασίες των αγοραπωλησιών πλοίων με μακροπρόθεσμο στόχο τον πλήρη αφανισμό τους.

Το πλάνο τραγικό είναι ότι η συζήτηση, όπως εκτυλίσσεται, τείνει να οδηγήσει στο σκότος της ηθασμόνισης το πλάνο βασικό πρόβλημα. Το ότι, δηλαδή, η ακεραιότητα χαρακτήρα του μεσίτη, ο σεβασμός στις ακατάλυτες (!) αρχές επαγγελματικής πρακτικής και μεσιτικών ηθών (business practice and broking ethics) θεωρούνται ήδη μια «χαμένη υπόθεση» και ότι λοιτούργες που κάποτε στηρίζονταν στην ακεραιότητα χαρακτήρος πρέπει τώρα να βασιστούν στον πειθαναγκασμό! Η σχετικά ευρεία συζήτηση που παρακολουθούμε μου θυμίζει σύναξη Σταυροφόρων του 11ου αιώνα που, έχοντας πλάνο αποδεχθεί ότι οι γυναίκες τους κατά την απουσία τους μοιχεύονται, συζητούν περί του ποια είναι η καλύτερη ζώνη αγνότητας που θα τους φορέσουν! Ως μεσίτης με 31 χρόνια στο επάγγελμα, έστω και αν η όλη υπόθεση δεν με αγγίζει, αρνούμαι να παρακολουθήσω τέτοια λογική.

Οποιαδήποτε αμφιβολία μου περί της ορθότητας των ανωτέρω διατυπωθεισών θέσεών μου διαλύεται διαβάζοντας τις σχετικές επισημειώσεις στο Lloyd's List των παιδιών καλών μου φίλων και διακεκριμένων μεσιτών του Λονδίνου, των Γιώργου Σύρρη και John Stephens, οι οποίοι ασφαλή έχουν πηγή να διδάξουν στους νυν υπέρμετρα θορυβούντες «αστέρες» του broking και ομόφωνα επισημαίνουν το ανεδαφικό αήθ

και το ανήθικο μιας τέτοιας προσέγγισης. Τα ίδια λέγει και ο κ. K. Rae, τον οποίον δεν έχω την τιμή να γνωρίζω και ο οποίος, προφανώς εκφράζοντας τις απόψεις των εκτός city μεσιτών, διατυπώνει παρόμοιες απόψεις.

Πώς όμως φθάσαμε μέχρις εδώ; Και λέγω «φθάσαμε», διότι θα μου επιτραπεί να πιστεύω ότι η υπόθεση αφορά σε όλους τους μεσίτες, όπου γης. Ας μου επιτραπεί εν προκειμένω να παραθέσω εν συντομία τις σχετικές απόψεις μου.

Δεν γνωρίζω αν, προς τούτο, θα πρέπει να αναθώ στις αρχές της «παγκοσμιοποίησης». Ίσως, κάτι τέτοιο μας πηγαίνει μακριά. Θα επι-

ως του φαινομένου, ας δούμε το αποτέλεσμα. Μέσα σε κλίμα γενικής δυσορέσκειας, η αγορά έχει συρρικνωθεί σε αριθμό επιχειρήσεων. Οι «μεγάλοι» ζουν τη συνεχή αγωνία των υπερωρών εξόδων σε σχέση με τα πραγματικά ή τα προσδοκώμενα έσοδα. Αρκεί μια κακή ναυλαγορά μηνών για να γίνεται σκέψη περί απολύσεων. Η αχαλίνωτη τάση μεγιστοποίησης των πάντων οδηγεί σε μορφές εξαχρείωσης που, μοιραία, τείνει να επεκταθεί και στις λοιπές αγορές. Εκείνη η αίσθηση της συναδεψφικότητας, της συνεργασίας, έχει οριστικά χαθεί.

Γιατί εκληθισόμαστε που η γενική κατάσταση ήδη άγγιξε και τον τομέα των valuations;

Η ακεραιότητα του χαρακτήρα του μεσίτη, ο σεβασμός στις ακατάλυτες αρχές επαγγελματικής πρακτικής και μεσιτικών ηθών θεωρούνται ήδη μια «χαμένη υπόθεση»

σημάνω όμως την εδώ και μερικά χρόνια προσπάθεια ενός αριθμού μεσιτών να αναπτυχθούν αυτόνομα σε διεθνείς αγορές. Ώς εδώ, όλα καλά! Εύκολα κατανόω, άηλωστε, κάποιες ανάγκες που προκύπτουν από τη συρρίκνωση (ή και αφανισμό) των εντοπιών αγορών. Συχνά όμως, ένα τέτοιο εγχείρημα είναι δρόμος χωρίς επιστροφή...

Στρατιές ανειδίκευτων επιστρατεύτηκαν (δεν γεννώνται διά νυκτός οι ειδικευμένοι μεσίτες), επιχειρηματική πρακτική και μεσιτικά ήθη παραβιάστηκαν. Η ιδέα του commitment βρίσκεται πλέον μόνο στα λεξικά. Τα ξένα ναυτιλιακά γραφεία γέμισαν με τέλεξ, φοξ, επισκέπτες που ανταγωνίζονταν τον εντόπιο μεσίτη που συχνά τους είχε γνωρίσει τον... πελάτη. Οι μικρότεροι σε μέγεθος μεσίτες στις ίδιες τις αγορές των επιτιθεμένων συρρικνώθηκαν ή έκλεισαν. Παλιές σχέσεις έσβησαν. Στις δεξιώσεις τους, στη διάρκεια των «Προσεδωνίων», δεν περιλαμβανόμαστε στους καλεσμένους τους, πλάνον.

Σήμερα, μερικά ήδη χρόνια από της ενάρξε-

Δεν θα έπρεπε να περιμένουμε κάτι τέτοιο;

Θυμάμαι όταν άρχισα τη σταδιοδρομία μου ως μεσίτης, πριν από 31 χρόνια, διδάχτηκα, δανείστηκα κάποιες αρχές και πρακτικές από εκείνους που τότε τις είχαν. Τα ίδια ασφαλή συνέβη και με αριθμό συναδέλφων μου... Είναι τώρα φορές που αισθάνομαι ότι είναι πια καιρός να επιστρέψουμε τα δανεικά...

Την ώρα που τελειώνα τη συγγραφή του παρόντος άρθρου, νέο δεδομένο, το άρθρο του Lloyd's List της 11 Νοεμβρίου (σελ. 7), ήλθε να προσθέσει νέα στοιχεία στο ζήτημα. Φαίνεται ότι τώρα τείνει να δημιουργηθεί μια νέα, επικίνδυνη κατά τη γνώμη μου αντίληψη, που συνδυάζει την εμπορική αποτίμηση του πλοίου με την κατάσταση συντηρήσεώς του.

Αν το εν λόγω άρθρο δεν είναι έμμεση, μα τόσο απροκάλυπτη διαφήμιση μιας δεδομένης φήμης, σίγουρα αποτελεί καινοτομία που οδηγεί σε δρόμους δύσβατους, μακριά από τα δεδομένα, αφού λαμβάνει ως παράγοντα της αξίας ενός πλοίου και το πλήρωμά του ακόμη... ➡



Η «Αργώ» και το Κουβέιτ

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

Ένα από τα μικρά αθλά δυναμικά ναυπηγεία του Περάματος ήταν η «Αργώ».

Είχε τέσσερις συνιδιοκτήτες: τον διπλωματούχο ναυπηγό Παναγή Πετρούτση, της παλαιάς εφοπλιστικής οικογενείας, ο οποίος σπούδασε ναυπηγός στο Ντόντσιγκ της Γερμανίας - στο Πολυτεχνείο του Ντόντσιγκ σπούδασε η πρώτη γενιά των Ελλήνων ναυπηγών στα χρόνια μεταξύ των δύο Παγκοσμίων Πολέμων.

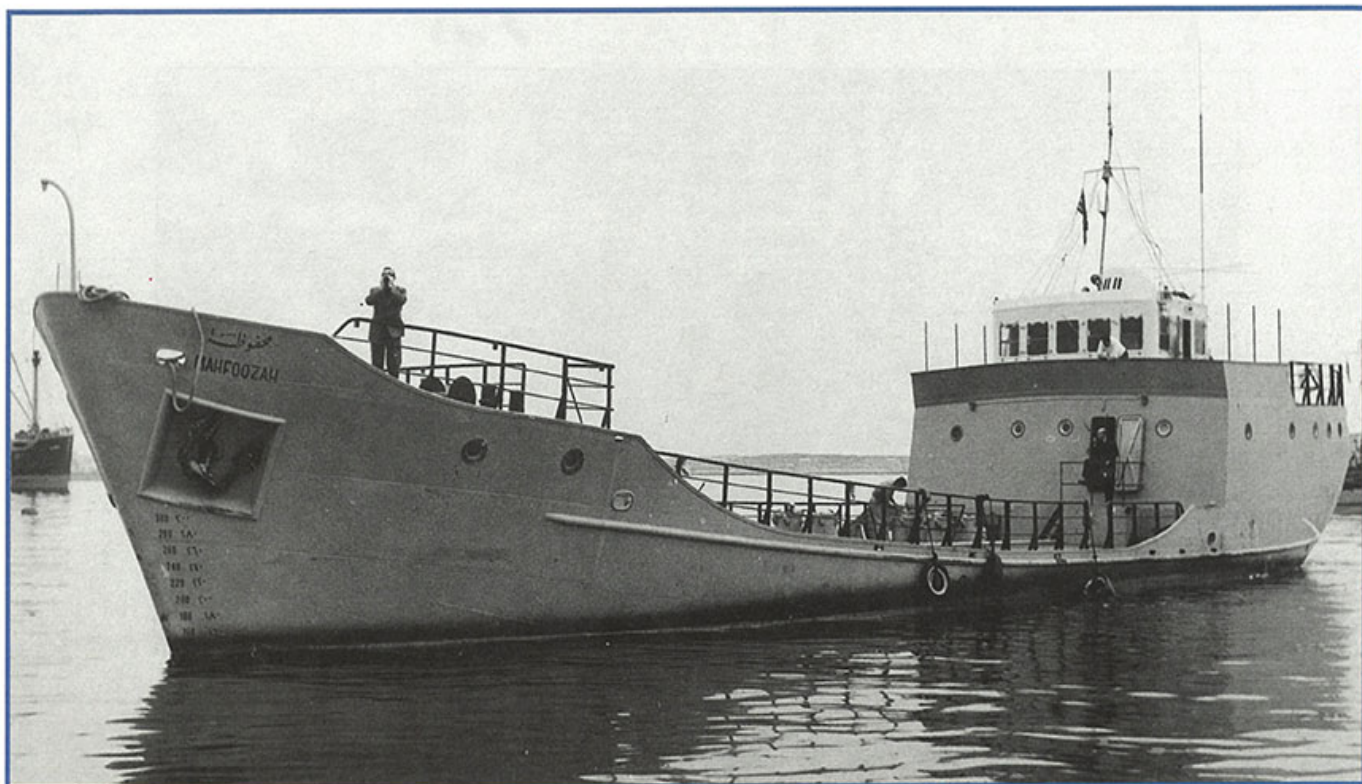
Τον διπλωματούχο ναυπηγό Κώστα Στεφανίδη, ο οποίος είχε σπουδάσει σε αγγλικό πολυτεχνείο και είχε χρηματίσει και επιμελητής του καθηγητή Φραγκούλη, που δίδασκε ναυπηγική στους μηχανολόγους-ηλεκτρολόγους του Μετσόβιου Πολυτεχνείου προτού ιδρυθεί η Σχολή Ναυπηγών.

Τον απόστρατο μηχανικό του Β.Ν. Χ. Λελάκη, που ως πλωτάρχης-τεχνικός είχε διατελέσει διευθυντής της νεοϊδρυθείσας τότε Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων, και τον Παναγή Σωτηριάδη, πρακτικό ναυπηγό, της γνωστής ρωσοποντιακής οικογενείας ναυπηγών.

Οι τέσσερις αυτοί συνέταιροι, λόγω των τίτλων τους αφενός και της εμπειρίας τους αφε-



ΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ



τέρου, ήταν σε θέση να αναλάβουν δουλειές του Δημοσίου και του Εξωτερικού. Κάτι που δεν μπορούσαν να πράξουν οι περισσότεροι άλλοι ιδιοκτήτες του Περάματος, η πλειονότητα των οποίων ήταν πρακτικοί ναυπηγοί ολλανδικοί καζαντζήδες.

Έτσι, η «Αργώ» ανέλαβε την κατασκευή δύο μικρών φεριμπότ για λογαριασμό της ΔΕΗ, τα οποία διά ξηράς έφτασαν στη Λίμνη Καστρακίου και άρχισαν να εκτελούν εκεί δρομολόγια, συνδέοντας τις όχθες της όταν η κοιλάδα άρχισε να γεμίζει με νερά και να γίνεται λίμνη.

Το 1965, ο ΟΛΠ προκήρυξε διαγωνισμό για την κατασκευή δύο πλωτών δεξαμενών, μιας μεγάλης και μιας μικρής. Η «Αργώ» έλαβε μέρος με προσφορά για τη μικρή δεξαμενή, με μοναδικό ανταγωνιστή τα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά.

Στη μελέτη του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού της μικρής πλωτής δεξαμενής είχα και την πρώτη επαφή μου με την «Αργώ». Ως υπεύθυνος του ναυπηγικού τμήματος της Ζήμενς-Ελλάς συνεργάστηκα με τον Χρήστο Λεϊλάκη.

Στα ναυπηγεία του Σκαρμαγκά φοβήθηκαν μήπως η «Αργώ», λόγω των χαμηλών της γενικών εξόδων, δώσει χαμηλότερη προσφορά για τη μικρή δεξαμενή και έπαιξε το παιχνίδι του ποντικού και της γάτας.

Ανέβασε, δηλαδή, στα ύψη την τιμή της μεγάλης δεξαμενής, την οποία η «Αργώ» λόγω ελλείψεως χώρου δεν μπορούσε να κατασκευάσει, και προσέφερε σε τιμή χαμηλότε-

ρη του κόστους τη μικρή, αναλαμβάνοντας τελικά την κατασκευή και των δύο πλωτών δεξαμενών του ΟΛΠ.

Η «Αργώ» αμέσως μετά μειοδότησε σε διεθνή διαγωνισμό και ανέλαβε για λογαριασμό της Port of Kuwait Authorities την κατασκευή μιας υδροφόρου και ενός ρυμουλκού. Τα δύο αυτά πλοία σίγουρα είναι τα πρώτα που κατασκευάστηκαν στο Πέραμα και εξήχθησαν στο εξωτερικό.

Ο εξοπλισμός τους με βρήκε, τον Ιούνιο του

Όταν τελικά ξεπεράστηκαν όλα τα εμπόδια της τότε άπειρης και κακοήθους κρατικής μηχανής, νέο ανυπέρβλητο εμπόδιο παρουσιάστηκε. Δεν επιτράπη η εργασία σε ελληνικά πλοία στα δύο αυτά πλοία, τα οποία είχαν σημαία Κουβέιτ.

Έτσι, η «Αργώ» αναγκάστηκε να τα κατάσχει, να υψώσει ελληνική σημαία και, όταν έφτασαν στο Κουβέιτ, έγινε το αντίστροφο. Τα κατέσχον στο Κουβέιτ και έτσι η πρώτη αυτή εξαγωγική περιπέτεια του Περάματος έληξε με

Τότε οι άνθρωποι του Περάματος είχαν δυναμισμό και αντοχή, δεν τους είχαν απειλήσει οι συνδικαλιστές με τις γενικές συνελεύσεις και τις απεργίες τους

1965, ελεύθερο επαγγελματία πια στον Πειραιά και απετέλεσε την πρώτη δουλειά του γραφείου μου, της Technoship.

Αρχίσαμε με τα ηλεκτρολογικά των δύο αυτών πλοίων και περάσαμε στο μηχανολογικό, στο ναυτιλιακό και στο σωστικό εξοπλισμό τους.

Τα δύο αυτά караβάκια, το «Mahfoozah» και το «Munadhil», πήραν σημαντική θέση και στις ναυπηγήσεις του Περάματος και στην ιστορία της Technoship.

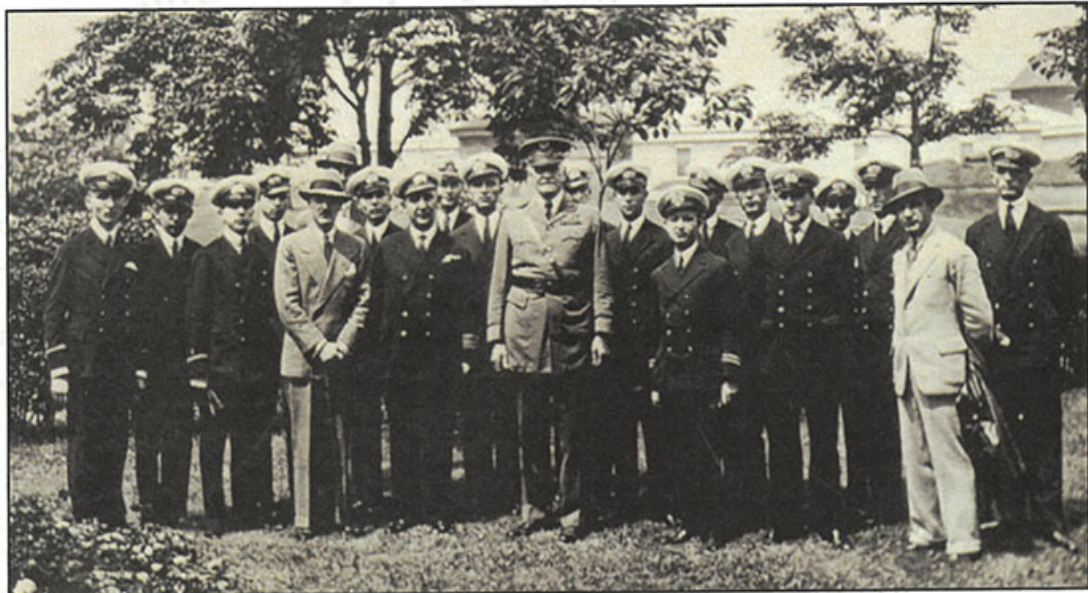
Θυμάμαι την ελληνική γραφειοκρατία που αντιμετώπισε η «Αργώ» για την εξαγωγή τους.

happy end.

Τότε οι άνθρωποι του Περάματος είχαν δυναμισμό και αντοχή, δεν τους είχαν απειλήσει και καταστρέψει οι συνδικαλιστές με τις γενικές συνελεύσεις και τις απεργίες τους.

Η συγκίνησή μου ήταν μεγάλη όταν δέκα χρόνια αργότερα βρέθηκα στο Κουβέιτ, για να διαπραγματευτώ μια μεγάλη παραγγελία για έλικες από τη United Fisheries of Kuwait για το εργοστάσιό μου, τη Schaffran Propeller Hellas, και είδα το ρυμουλκό «Munadhil» να μανουβράρει ένα μεγάλο τάνκερ στο Oil Terminal του Alimadi.

Πριν από 72 χρόνια



Οι λιμενικοί δόκιμοι της τάξης του 1927 σε εκπαιδευτική επίσκεψη στην Αμερική.

- Το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού, στη συνεδρίασή του της 11ης Νοεμβρίου, ασχολήθηκε ειδικά με το επίμαχο θέμα των ορίων της ελεύθερης επιλογής εργασίας πλοιοάρχων και ναυτικών. Κατά πλειοψηφία το Συμβούλιο αποφάνθηκε ως εξής:

α) Προκειμένου να καταρτισθεί το πλήρωμα ενός πλοίου, το ΓΕΝΕ θα θέτει στη διάθεση του πλοιοάρχου δεκαπλήσιο αριθμό των όσων ναυτικών χρειάζεται. Εάν ο πλοίαρχος τους αρνηθεί, θα του δίνεται και δεύτερος δεκαπλήσιος αριθμός. Εάν και πάλι ο πλοίαρχος αρνηθεί, αλλήλ δικαιολογημένα, θα του δίνεται ο συνολικός αριθμός των διαθέσιμων από το ΓΕΝΕ ναυτικών.

β) Κάθε ναυτικός δικαιούται να αρνηθεί το πρώτο πλοίο που του προτείνει το ΓΕΝΕ, οπότε του υποδεικνύεται δεύτερο πλοίο. Εάν και πάλι αρνηθεί, αλλήλ δικαιολογημένα, θα του προτείνεται και τρίτο πλοίο, στο οποίο και θα υποχρεούται να ναυτολογηθεί, γιατί αν αρνηθεί θα μεταφέρεται τελευταίος στον πίνακα των διαθεσίμων από το ΓΕΝΕ ναυτικών.

- Μεγάλο ζήτημα δημιουργήθηκε με την αγορά του ελληνικού πλοίου «Στρυμών» από την ομόρρυθμη εμπορική εταιρεία «Ρ.Δ. και Σία». Η εταιρεία αυτή ιδρύθηκε και εδρεύει στην Ελλήδα με κεντρικό κατάστημα στον Πειραιά. Όλα τα μέλη της είναι αλλοδαποί αλλήλ είναι μόνιμοι κάτοικοι Αθηνών. Το ερώτημα είναι αν το πλοίο αυτό θα εξακολουθήσει να θεωρείται ελληνικό.

Κατά τη γνωμάτευση δύο διακεκριμένων Ελλήνων νομομαθών, το πλοίο θα παραμείνει ελληνικό, γιατί η αγοράστρια εταιρεία θεωρείται ελληνική ασχέτως της εθνικότητας των συνεταίρων, αφού έχει το κεντρικό της κατάστημα στην Ελλήδα. Αντιθέτως, το Νομικό Συμβούλιο αποφάνθηκε ότι η ορθή ερμηνεία του νόμου δεν επιτρέπει τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου σε εταιρεία, τα μέλη της οποίας είναι αλλοδαποί.

- Με απόφαση του υπουργού των Ναυτικών της 17ης Νοεμβρίου 1927, κατατάχθηκαν ως λιμενικοί δόκιμοι κατά τη σειρά επιτυχίας στο διαγωνισμό οι: Α. Σταματελάτος, Γ.

Κωτούλας, Π. Θεοχάρης, Ι. Σακαλής, Α. Παπαβασιλείου, Η. Καζάκος, Α. Κορζής, Λ. Λεοντόπουλος, Ι. Βασιλειάδης, Δ. Βασιλειάδης, Π. Παγώνης, Χ. Αχίς, Ν. Βλαδίμηρος.

Από τους ως άνω δοκίμους, οι 7 πρώτοι είναι της κατηγορίας των πτυχιούχων της Νομικής Σχολής ή της Ανωτάτης Εμπορικής Σχολής, οι δε υπόλοιποι 6, της κατηγορίας αυτών που έχουν απολυτήριο Γυμνασίου. Στο διαγωνισμό δεν προσήλθε κανείς διπλωματούχος πλοίαρχος του Εμπ. Ναυτικού.

- Κατά τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της εν Σπαλιότω Πουγκοσθαβικής Ναυτικής Διευθύνσεως, το γιουγκοσθαβικό εμπορικό ναυτικό διαθέτει 200 ατμόπλοια, από τα οποία τα 55 ποντοπόρα, τα 9 μεγάλης ακτοπλοΐας και τα 136 μικρές. Διαθέτει επίσης 5.979 ιστιοφόρα από τα οποία 3 διά μακρούς πλόες, 703 μεγάλης ακτοπλοΐας και 5.273 μικρά ιστιοφόρα σκάφη.

- Από το σύνολο των σηματοποιημένων ελληνικών εμπορικών ατμοπλοίων, τα 124 (ποσοστό 25%) φέρονται βεβαρημένα με ενυπόθηκα δάνεια ανερχόμενα σε 790.000 λίρες Αγγλίας, 75.000 δολλάρια ΗΠΑ, 40.000 οθωμανικές λίρες και 4.275.000 δραχμές. Με βάση την ισοτιμία της αγγλικής λίρας, το σύνολο των δανειακών υποχρεώσεων του ελληνικού εμπορικού στόλου ανέρχεται σε 822.430 λίρες Αγγλίας.

Από το ποσό των εις λίρες Αγγλίας δανείων, ποσοστό 65% οφείλεται σε Έλληνες δανειστές και το 35% σε αλλοδαπούς. Εξάλλου, σε αλλοδαπούς δανειστές οφείλεται το σύνολο των δολλαρίων ΗΠΑ και των οθωμανικών λιρών, ενώ το σύνολο των δανείων σε δραχμές οφείλεται σε Έλληνες δανειστές. Εκτός της Τραπέζης Αθηνών και της Ανατολής, καμία άλλη τράπεζα δεν έδωσε ενυπόθηκα δάνεια προς τη ναυτιλία μας. Όλα τα ανωτέρω δάνεια δόθηκαν από ιδιώτες ή ιδιωτικές εταιρείες. Έτσι, τα μεγαλύτερα σε λίρες Αγγλίας ποσά δάνεισαν ο ιδιώτης Α. Σβορώνος (περίπου 42.000 λίρ.) και η Εταιρεία Εμπειρικού (περίπου 35.000 λίρ.)

Για την αντιγραφή,
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



ΣΥΛΛΟΓΗ
Ι. ΞΑΝΘΑΚΗ

Ι. ΞΑΝΘΑΚΗΣ

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΗΜΕΝΙΩΝ ΕΙΚΟΝΩΝ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ

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

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

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

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

ΚΑΙ ΣΕ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



ΠΝΕΥΜΑ ΤΟΥ
ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ



ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμός αποφάσεως 5248/99

Πρόεδρος: κ. Ιωσήφ Τσαλαγανίδης

Επιμελήτρια: κ. Μερόπη Πουλάκη-Κυριακίδου

Δικηγόροι: η κ. Μαρία Καπράνου

και ο κ. Γεώργιος Θεοχαρίδης

Εφαρμογή αλληλοδοπού δικαίου, στο οποίο υποβλήθηκαν τα μέρη. Περιορισμοί, κλειστός μισθός - κατάχρηση δικαιώματος.

Κατά τη διάταξη του άρθρου 3 παρ. 1 εδ. α' της συμβάσεως της Ρώμης (που κυρώθηκε στην Ελλάδα με το Ν. 1792/1988) «η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο που επέλεξαν τα συμβαλλόμενα μέρη». Σύμφωνα με την έννοια της ως άνω διατάξεως, το δίκαιο αυτό μπορεί να είναι οποιοδήποτε, ακόμα και δίκαιο που δεν έχει καμία σχέση με τη σύμβαση (βλ. και Παπασιωτή - Πασιά: Η κοινοτική σύμβαση της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, σελ. 16-17). Κατά το άρθρο 2 της ίδιας σύμβασης, «το καθοριζόμενο από την παρούσα σύμβαση δίκαιο εφαρμόζεται ακόμα και αν πρόκειται για δίκαιο μη συμβαλλομένου κράτους». Η πιο πάνω όμως αυτονομία των συμβαλλομένων, όπως αυτή καθιερώνεται από τη σύμβαση της Ρώμης, υπόκειται σε περιορισμούς, οι οποίοι περιλαμβάνονται στις διατάξεις των άρθρων 3 παρ. 3, 7 παρ. 2, 5 παρ. 2 και 6 παρ. 1 αυτής. Οι δύο πρώτες διατάξεις αφορούν γενικά τους κανόνες δημοσίας τάξεως του δικαίου που παρουσιάζει το στενότερο σύνδεσμο προς τη σύμβαση και του δικαίου του FORUM, ενώ οι δύο τελευταίες αφορούν ειδικούς κανόνες δημοσίας τάξεως ή κανόνες αναγκαστικού δικαίου που σχετίζονται με τις συμβάσεις των καταναλωτών και τις συμβάσεις εργασίας. Όλες οι παραπάνω διατάξεις περικλείουν κανόνες αναγκαστικού δικαίου, που περιορίζουν, υπό προϋποθέσεις, την αρχή της αυτονομίας των συμβαλλομένων, όταν το επιβεβαιώνει από τα συμβαλλόμενα μέρη δίκαιο έρχεται σε αντίθεση μαζί τους. Ποιοι είναι οι κανόνες αναγκαστικού δικαίου ορίζεται στο προαναφερόμενο άρθρο 3 παρ. 3 της ίδιας σύμβασης, δηλαδή είναι εκείνοι

από τους οποίους δεν είναι δυνατόν να παρεκκλίνουν οι συμβαλλόμενοι με ιδιωτική συμφωνία (βλ. και Παπασιωτή - Πασιά: όπ. άν. σελ. 27). Τέτοιοι κανόνες αναγκαστικού δικαίου είναι εκείνοι που η ίδια η πολιτεία θεσπίζει για λόγους κοινωνικοοικονομικούς (κανόνες άμεσης εφαρμογής), όπως στο ελληνικό δίκαιο είναι αυτοί οι κανόνες που ρυθμίζουν τις αποδοχές του ναυτικού (βλ. και οδ. ΑΠ. 47/1987 ΕΝΔ 15-385,

ΑΠ. 668/1985 ΕΝΔ 14-76, Αθικτόρα: Εφαρμοστέο δίκαιο στην ατομική σύμβαση εργασίας ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του 1980, έκδ. 1984, σελ. 107). Περαιτέρω, από την αναφερόμενη διάταξη του άρθρου 6 της εν λόγω συμβάσεως προκύπτει ότι, και όταν τα μέρη επέλεξαν εγκύρως δίκαιο, ο εργαζόμενος δεν μπορεί να στερηθεί από την προστασία που του εξασφαλίζουν οι αναγκαστικοί κανόνες διατάξεις του δικαίου που θα ήταν εφαρμοστέο στην περίπτωση που δεν θα είχε γίνει επιλογή. Το δίκαιο δηλαδή που επέλεξαν τα μέρη εφαρμόζεται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζει στον εργαζόμενο τουλάχιστον ίση προστασία με εκείνη που του παρέχει κατά πρώτο λόγο το δίκαιο του τόπου παροχής της εργασίας (βλ. και Γραμματική - Αλεξίου: Το εφαρμοστέο δίκαιο στην ατομική σύμβαση εργασίας κατά την κοινοτική σύμβαση ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του 1980, σελ. 41, 110). Στη ναυτική εργασία τύπος παροχής είναι το πλοίο, στο οποίο παρέχει την εργασία του ο ναυτικός. Κατά την κρατούσα, δε, διεθνή άποψη εφαρμόζεται σχετικά το δίκαιο της σημαίας του πλοίου, εκτός αν αυτή είναι σημαία ευκαιρίας, δηλαδή σημαία με την οποία το πλοίο δεν έχει γνώση αληθώς χαλαρό και τεχνητό σύνδεσμο (βλ. και Εφ. Πειρ. 520/1993 όπ. άν.). Τούτο συμβαίνει όταν, καίτοι η πλοιοκτήτρια έχει την πηλοματική της έδρα στο

κράτος της σημαίας, η διοίκησή της πραγματοποιείται από αλλοδαπούς εγκατεστημένους σε άλλη χώρα, στην οποία και λαμβάνονται οι βασικές αποφάσεις για τη λειτουργία της. Και τούτο για να επιτευχθεί φορολογική ασυλία, αποφυγή της προστατευτικής εργατικής νομοθεσίας και του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης των προηγμένων κρατών, ενώ συνήθως τα πλοιώματα των πλοίων αυτών δεν αποτελούνται από ιθαγενείς του κράτους της σημαίας (βλ. και ΑΠ. 346/1989 ΕΝΔ 18-156).

Ο ακοιλουθούμενος κυρίως στη ναυτική πρακτική «κλειστός» μισθός περιλαμβάνει τις νόμιμες και άλλες συμβατικές παροχές, η δε συμφωνία αυτή είναι έγκυρη εφόσον το πιο πάνω ποσό του μισθού καλύπτει όλες τις νόμιμες αποδοχές του ενάγοντος, μεταξύ των οποίων και τις αποδοχές αδείας. Δεν είναι αναγκαίο να εξειδικεύονται οι αποδοχές που καλύπτει ο κλειστός μισθός, είναι δε θέμα ερμηνείας της συμβάσεως (σύμφωνα με τα άρθρα 173 και 200 του Α.Κ.) για την έννοια των δηλωθεισών βουλήσεως, δηλαδή αν περιλαμβάνονται ή όχι ορισμένες από τις νόμιμες απαιτήσεις του ναυτικού σ' αυτόν (βλ. και ΑΠ. 557/1984 ΕΝΔ 13-429, Εφ. Πειρ. 1314/1995 ΕΝΔ 24-131). Μεταξύ των νόμιμων αποδοχών, που περιλαμβάνονται στον κλειστό μισθό του ναυτικού, είναι και εκείνες που αφορούν την άδεια, η συνομολόγηση της οποίας δεν περιορίζει ούτε καταστρατηγεί το δικαίωμα παροχής της ως αυτοψίας ούτε ενέχει παραίτηση του ναυτικού από το δικαίωμά του να λάβει την άδεια που κατά νόμο δικαιούται και η οποία λόγω της ιδιαιτερότητας της ναυτικής εργασίας και των ειδικών συνθηκών, υπό τις οποίες παρέχεται αυτή επί του πλοίου, συνήθως δεν χορηγείται κατά φυσικό τρόπο. Γι' αυτό και αντιμετωπίζεται και ρυθμίζεται εκ των προτέρων από τις οικείες συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας, που στη συνέχεια

κυρώνονται με απόφαση του αρμόδιου υπουργού (ΥΕΝ) και έχουν ισχύ νόμου μετά τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Κατά την έννοια της διάταξης του άρθρου 281 του Α.Κ. για να θεωρηθεί η άσκηση του δικαιώματος ως καταχρηστική, θα πρέπει η προφανής υπέρβαση των ορίων που επιβάλλουν η καλή πίστη ή τα χρηστά ήθη ή ο οικονομικός ή κοινωνικός σκοπός του δικαιώματος να προκύπτει από

την προηγούμενη συμπεριφορά του δικαιούχου ή από την πραγματική κατάσταση που δημιουργήθηκε ή από τις περιστάσεις που μεσοβάθισαν ή από άλλα περιστατικά, τα οποία χωρίς κατά νόμο να εμποδίζουν τη γέννηση ή να επάγονται την απόσβεση του δικαιώματος, καθιστούν μη ανεκτή την άσκηση του, κατά τις περί δικαίου και ηθικής αντιλήψεις του μέσου κοινωνικού ανθρώπου (βλ. και ΑΠ 102/1996 ΕλλΔ 37-675). Μόνη η ανοχή από τον εργαζόμε-

νο της περικοπής των νόμιμων αποδοχών του, διά της καταβολής κατωτέρων των νομίμων, και η αδιαμαρτύρητη είσπραξή τους ή η δήλωση παραιτήσεώς του (ρητή ή σιωπηρή) από τις ελάχιστες αποδοχές του, η οποία είναι απολύτως άκυρη, δεν καθιστά την άσκηση της αξιώσεώς του μετά την απόρριψή του προφανώς αντίθετη προς τα ακραία αξιολογικά όρια της διάταξης του άρθρου 281 του Α.Κ. (βλ. και ΑΠ. 615/1994 ΕλλΔ 36-340).

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμός αποφάσεως 5218/99

Περαιτέρω, δε, εν όψει του ότι εισάγεται προς διάλυση ιδιωτική διαφορά από διεθνή έννομη σχέση με στοιχεία αλληλοδοπότητας (βλ. Η Κρίστης Ι.Δ.Δ. Γεν. Μέρ. παρ. ε), τίθεται θέμα εφαρμοστέου δικαίου, που διέπει την επίδικη διαφορά. Εφαρμοστέο δε δίκαιο είναι, κατ' άρθρο 25 εδ. β' Α.Κ., το ελληνικό ουσιαστικό δίκαιο, ως αυτό που αρμόζει εις όλην των ειδικών συνθηκών, εφόσον, κατά τα εκτιθέμενα, η ένδικη σύμβαση ασφαλίσεως καταρτίσθηκε στην ημεδαπή, στην οποία εδρεύει και η ασφαλιζόμενη εναγομένη. Εξάλλου, το ίδιο (ελληνικό) δίκαιο τυγχάνει εφαρμοστέο, εφόσον τις διατάξεις αυτού επικαλείται ο ενάγων και δεν αντιθέτει η εναγομένη λόγω της ερημοδικίας της υφισταμένης έτσι σιωπηρής μετασυστατικής συμφωνίας αυτών σχετικά με την εφαρμογή του (άρθρο 25 εδ. α' Α.Κ.). Συνεπώς, η αγωγή είναι νόμιμη, στηριζόμενη στις διατάξεις των άρθρων 1895 Εμπ.Ν., 257 επ. ΚΙΝΔ, 211, 346 και 291 Α.Κ. σε συνδ. με άρθρα 1 ν. 740/1977 και 6 παρ. 1 Ν. 5422/1932 και, τέλος, 70, 176 Κ.Πολ.Δ. Σημειώνεται ότι το κύριο αγωγικό αίτημα για την αναγνώριση της ένδικης οφειλής σε αυτούσιο αλληλοδοπ νόμισμα είναι νόμιμο, γιατί πρόκειται για διεθνή συναλλαγή και η απόφαση έχει αναγνωριστικό χαρακτήρα (Εφ. Πειρ. 642/1983 Ελ.Δ. 24, 1432, Πολ. Πρ. Πειρ. 268/1988 ΕΝΔ 16, 161, Πολ. Πρ. Πειρ. 933/1996 ΕΝΔ 24, 537 Μ. Πρ. Πειρ. 4ε/1996 ΕΝΔ 24, 539). Επίσης, το παρεπόμενο αίτημα της αγωγής περί οφειλής τόκων από την επίδοση αυτής είναι νόμιμο, καθ' όσον οι συνέπειες της υπερημερίας του οφειλέτη από την όχλησή του με την επίδοση της αγωγής εξακολουθούν να υφίστανται και μετά την παραίτηση από το καταψηφιστικό αίτημα αυτής (Ολ. ΑΠ. 13/1994 Ελ.Δ. 35, 1259). Όμως, δεν είναι νόμιμο και πρέπει να απορριφθεί το παρεπόμενο αγωγικό αίτημα περί προσωρινής εκτέλεσης της απόφασης, αφού αυτή θα έχει αναγνωριστικό χαρακτήρα και στις αποφάσεις τέτοιου είδους δεν νοείται αναγκαστική, όρα ούτε και προσωρινή, εκτέλεση (βλ. Μπρίνιας Αναγκ. Εκτέλ., άρθρ. 907 παρ. 47).

ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμός αποφάσεως 4451/99

Πρόεδρος: κ. Δ. Χονδρογιάννης
Εισηγήτρια: κ. Χρυσούλα Πλατιά
Δικηγόροι: ο κ. Δ. Βάρσος
και η κ. Γ.Α. Λάρρα

Πτώχευση προϋποθέτει κατάσταση παύσης πληρωμών πληρωτέων εμπορικών χρεών. Για την παύση πληρωμών δεν αρκεί οποιαδήποτε μη πληρωμή χρέους, έστω και από κακή πίστη, αν υπάρχει στον οφειλέτη η δυνατότητα προς πληρωμή. Απαιτείται μόνιμη (όχι από παροδικά αίτια) και γενική (έναντι του κοινού) αδυναμία αντιμετώπισης των εμπορικών χρεών, που να φανερώνει νέκρωση ή διακοπή της εμπορικής κίνησης και αθεράπευτο κλονισμό της εμπορικής πίστης και γενικά της οικονομικής επιφάνειας του εμπορίου. Σε περίπτωση συνδρομής πολλών χρεών, η καταβολή μερικών μόνο, έστω και κατά αδικαιολογήτη διάκριση, και η άρνηση εξόφλησης άλλων καθ' εαυτή δεν συνιστά παύση πληρωμών γενικώς, εκτός εάν προκύπτει απόδειξη αδυναμίας ικανοποίησης όλων. Προσωρινή αδυναμία του οφειλέτη σε παροδικά αίτια δεν οδηγεί σε κατάσταση παύσης πληρωμών και σε κήρυξη της πτώχευσης. Στοιχεία περί του ότι η μη πληρωμή δεν οφείλεται σε μόνιμη αδυναμία, είναι η εξόφληση άλλων σημαντικών χρεών, η κανονική συνέχιση της εμπορικής δραστηριότητας και η εξακολούθηση των πληρωμών του υποθηκοφύλου προσωπικού. Παύση πληρωμών δυνατόν να υπάρχει και σε περίπτωση μη πληρωμής ενός μόνο χρέους, όταν αυτό είναι τέτοιο σημειούται, ώστε η αδυναμία πληρωμής του να αποτελεί μη πληρωμή έναντι του κοινού. Η πτώχευση δεν έχει ως σκοπό να εξαναγκάσει τον οφειλέτη έμπορο σε καταβολή, αλλά να προστατέψει τα συμφέροντα των πιστωτών, σε περίπτωση που ο έμπορος βρίσκεται σε κατάσταση παύσης των πληρωμών, μόνιμη δε η άρνηση πληρωμής εμπορικών χρεών, έστω και από κακή πίστη, δεν αποτελεί απόδειξη της παύσης των πληρωμών.

Μειώθηκε η δύναμη του εμπορικού στόλου τον Οκτώβριο

«Βουτιά» έκανε το ελληνικό νηολόγιο τον Οκτώβριο, με αποτέλεσμα να μειωθεί η δύναμη του εμπορικού στόλου κατά 249.555 κόρους.

Όπως προκύπτει από στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τον περασμένο μήνα ύψωσαν την ελληνική σημαία 6 πλοία, συνοδικής χωρητικότητας 165.866 κόρων, ενώ στο ίδιο διάστημα από το νηολόγιο διαγράφηκαν 10 πλοία, χωρητικότητας 415.421 κόρων. Από την αρχή του χρόνου μέχρι και χθες, στο νηολόγιο ενεγράφησαν 76 σκάφη και διεγράφησαν 84.

Ο υπό ελληνική σημαία στόλος, όπως ανέφερε σε συνάντησή του με 16 Έλληνες ευρωβουλευτές από όλο το πολιτικό φάσμα, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Γιάννης Λύρας, κατέχει την τέταρτη θέση στη διεθνή κατάταξη και την πρώτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 43,40% της κοινοτικής ναυτιλιακής δύναμης. Συγχρόνως, ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως, με 16,3%, της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους (139.255.184) και 3.424 πλοία.

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΝΑΥΠΗΓ.	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ VI	N.Π.10673	1980	Δ/Ε	ΕΛΛΑΣ ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	N.Π. 10674	1999
Δ/Ε	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ T	N.Π.10679	1972	Δ/Ε	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ	N.Π. 10675	1972
				Δ/Ε	ΣΙΦΝΟΣ	N.Π.10676	1999
				Δ/Ε	ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	N.Π.10677	1999
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 1.943				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 163.923			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 23 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 7 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-Δ/Ε	ΜΑΚΗΣ	N. Π.2181	-	ΔΙΑΛΥΣΗ	Δ/Ε	ΕΤΖΙΑΝ VIII	N.Π. 10618	1984	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Φ/Γ	ΑΠΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. ΒΟΛΟΥ 53	1956	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ	ΥΒΟΝΗ	N.Π.9794	1977	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)
Φ/Γ	ΣΕΙΛΟΡ	N.Π.10050	1972	Π.Α. (ΛΙΒΑΝΙΑ)	Δ/Ε	ΔΗΛΟΣ	N.Π.9985	1974	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)
					Δ/Ε	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	N. ΧΙΟΥ 326	1981	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΜΑΓΔΑ II	N.Π.8931	1974	Π.Α. (ΒΡΥΤΑΝΙΑ)
					Δ/Ε	ΚΙΡΕΤΕΝ	N.Π.9986	1975	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ε	ΟΛΥΜΠΙΑ	N.Π.10623	1999	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 1.543					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 413.878				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 35 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 18 ΕΤΗ				

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

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWGV 2/9/99	ΣΙΕΛΟΤΡΕΛΙΕΡ CIELOTRAILER	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.664	ΜΕΚ(1) 16.000 PS	1976	6.737	2.290	ΓΙΕΝ ΙΑΠΩΝΙΑΣ 330.000.000	CIELO MARITIME INC Αντικ/ρ: ΘΟΥΡΑΚΗΣ Σ. τηλ.: 41.33.281
SZJZ 3/9/99	ΑΣΚΟΝΑ ASCONA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.665	ΜΕΚ(1) 34.650 PS	1999	157.496	108.701	USD 77.483.477	ASCONA TRANSPORTATION Αντικ/ρ: ΡΟΞΟΝΙΜΟΣ Σ. τηλ.: 45.20.811
SYOD 8/9/99	ΦΩΤΙΝΟΥΛΑ FOTINOULA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.666	ΜΕΚ(1) 1.692 KW	1967	2.695	1.672	USD 480.000	ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ Ν.Ε. Αντικ/ρ: ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ Π. τηλ.: 32.10.210
SWWV 9/9/99	ΚΑΒΟ ΣΑΠΦΑΪΡ KAVO SAPPHIRE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.667	ΜΕΚ(1) 12.700 PS	1999	38.799	25.382	USD 27.858.550	SAPPHIRE MARITIME CO. Αντικ/ρ: ΡΙΖΟΠΟΥΛΟΣ Γ. τηλ.: 42.90.880
SYZJ 14/9/99	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π EKATERINI P	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.668	ΜΕΚ (2) 2X4500 BHP	1989	3.200	1.595	USD 2.900.000	ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ-ΦΩΝΕ Αντικ/ρ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗΣ Θ. τηλ.: 45.22.131
SO765 17/9/99	ΤΖΕΤ VII JET VII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.669	ΜΕΚ (2) 580 BHP	1986	731	388	USD 290.000	TZET TANK N.E. Αντικ/ρ: ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ Ν. τηλ.: 42.83.201
SYIH 21/9/99	ΣΗΜΠΗ SEABEE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.670	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1985	22.540	13.020	USD 6.819.000	SAMARA SHIPPING CO. Αντικ/ρ: ΘΕΩΔΩΡΟΥ Α. τηλ.: 89.54.862
SYJV 23/9/99	ΜΑΕΡΣΚ ΤΡΟΝΔΧΕΙΜ MAERSK TRONDHEIM	Φ/Γ ΕΜΠ/ΤΙΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.671	ΜΕΚ(1) 3.823 KW	1984	43.332	18.638	ΔΡΧ. 25.000.000	HONAKER SHIPPING CO. Αντικ/ρ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Β. τηλ.: 93.90.000
SO767 25/9/99	NORMAI NORMAI	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.672	ΜΕΚ(1) 1.500 BHP	1967	397	119	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 και όλη των εξοπλισμών παρακτών	ΗΡΑ ΑΝΕΥΤΙΚΗ Ν.Ε. Αντικ/ρ: ΚΑΛΔΕΛΗΛ τηλ.: 67.15.295

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SZWD 15/9/99	ΕΤΖΙΑΝ VIII AEGEAN VIII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.617	ΜΕΚ(1) 32.000 BHP	1984	2.192	1.357	ΔΟΛ. ΗΠΑ και όλητες εξοπλιστικές παραχές	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV3774 22/9/99	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΦΡΑΓΚΟΣ STEFANOS FRACOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	3.481	ΜΕΚ(2) 2X350 BHP	1971	416	87	USD 290.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVON 23/9/99	ΚΑΡΑΪΜΠ CARAIBE	Φ/Γ ΕΜΠ/ΤΙΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.185	ΜΕΚ(1) 29.000 BHP	1977	28.176	13.701	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SV4401 30/9/99	ΒΙΚΤΟΡΙΑ VICTORIA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.975	ΜΕΚ(2) 2X800 BHP	1985	299	161	ΔΡΧ. 175.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV7234 7/9/99	MARINA I MARINA I	Φ/Γ CARGO	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	223	ΜΕΚ(1) 1.800 BHP	1968	1.542	463	USD 250.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV 3449 29/9/99	ΚΑΛΗ ΑΡΧΗ KALI ARCHI	Φ/Γ CARGO	ΒΟΛΟΣ VOLOS	54	ΜΕΚ (1) 457 BHP	1938	262	142	ΔΡΧ. 7.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SVPQ	ΠΕΛΑΓΟΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.655	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	KOX	KKX
1/9/99	PELAGOS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.283	22.536
SX7033	ΑΚΤΙΒ ΓΚΑΖΕΛΑ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7.071	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	150	45
15/9/99	ACTIVE GAZELLA	PASS. YACHT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	169	50
SXJQ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ι.Β.	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.620	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	31.189	11.862
15/9/99	THEODOROS I.V	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	31.183	11.862
SX7066	ΙΜΠΡΟΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.622	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1.233	735
15/9/99	IMPROS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.233	735
SYVG	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4.791	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	62.678	44.760
15/9/99	KRITI SKY	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	62.678	38.985
SX6749	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.548	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	497	291
15/9/99	DIMITRIOS	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	497	291
SX5300	ΑΙΟΛΟΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.444	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	498	268
15/9/99	AEOLOS	ΑΜΜΟΛΗΠΤΙΚΟ	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	800	240
SVZR	ΕΝΥ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.646	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	17.061	9.904
28/9/99	ENY	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	17.061	9.904

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

08/12/1999

Α) Ε/Γ - Ο/Γ «ΒΕΡΓΙΝΑ» Ν.Π. 9825, κοχ 4.668
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΝΕΛΛΟΣ, 41.26.471
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: -
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ (\$150.000)

Β) Ε/Γ - Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ» Ν.Π. 9895
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΕΛΕΝΗ Δ. ΠΑΓΩΝΗ, 36.33.720
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΤΡΑΝΤΑΛΙΔΟΥ-ΚΟΛΟΒΟΥ, 41.38.546
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η προσφορά: Δρχ. 250.000.000

Γ) Ε/Γ - Ο/Γ «ΜΑΡΘΑ» Ν.Π. 2937, κοχ 825,02
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΑΛΛΙΑΝΑΤΟΣ, 41.25.822
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΓΚΟΥΜΑ ΚΟΥΣΑΗ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
1η προσφορά: Δρχ. 150.000.000

15/12/1999

Α) Ρ/Κ «ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΑΜΟΣ» Ν.Π. 4440, κοχ 118,80
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΥΑΡΟΣ, 38.27.839
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΝΙΚΟΛΕΤΑ ΨΥΧΑ-ΓΥΦΤΟΠΟΥΛΟΥ,
36.47.777
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ.
1η προσφορά: Δρχ. 25.000.000

Β) Ε/Γ - Ο/Γ «ΜΑΡΘΑ» Ν.Π. 2937, κοχ 825,02
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΑΛΛΙΑΝΑΤΟΣ, 41.25.822
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΓΚΟΥΜΑ ΚΟΥΣΑΗ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
1η προσφορά: Δρχ. 150.000.000

22/12/1999

Ε/Γ - Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ» Ν.Π. 9895
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΕΛΕΝΗ Δ. ΠΑΓΩΝΗ, 36.33.720
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΤΡΑΝΤΑΛΙΔΟΥ-ΚΟΛΟΒΟΥ, 41.38.546
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η προσφορά: Δρχ. 250.000.000

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

Καλύτερο και αποτελεσματικότερο αναμένεται το έργο έρευνας και διάσωσης από το λιμενικό σώμα στα ελληνικά πελάγη. Εντός των ημερών αναμένεται να αφιχθούν στην Ελλάδα τα δύο, από τα τέσσερα, ελικόπτερα παντός καιρού έπειτα από αγώνες δεκαετιών, προκηρύξεις διαγωνισμών, προσφυγές, συσκέψεις διακομματικών επιτροπών, αποχωρήσεις μελών και καταγγελίες... Τα «Ναυτικά Χρονικά» εξασφάλισαν σε αποκλειστικότητα φωτογραφικό υλικό των ελικοπτέρων τύπου AS-332 Σούπερ Πούμα, που θα επιχειρούν και θα εδρεύουν στην 358 Μονάδα Έρευνας και Διάσωσης.

AS-332 Super Puma:

Ισχυροποιείται η έρευνα και η διάσωση στο Αιγαίο



Με την παραλαβή των ελικοπτέρων Super Puma θα ενισχυθεί ο ρόλος της χώρας μας στον τομέα της έρευνας και της διάσωσης στο Αιγαίο, ενώ οι κάτοικοι των νησιών θα αισθάνονται περισσότερο ασφαλείς όταν τα μποφόρ... τραβούν την ανηφόρα.

Ο αριθμός, των εκπληκτικών δυνατοτήτων, ελικοπτέρων, τα οποία αποκτήθηκαν έναντι 18 δισ. δραχμών, αναμένεται να συμπληρωθεί με άλλα 4 (ή 6) ίδιου τύπου, η διαδικασία απόκτησης των οποίων άρχισε από την Πολεμική Αεροπορία.

Έτσι οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης θα είναι κοινές. Αναλυτικά, το πλήρωμα θα αποτελείται από κυβερνήτη, συγκυβερνήτη και μηχανικό της Π.Α., ενώ ο συντονιστής και ο δύτης θα ανήκουν στο Λ.Σ. Ήδη, μερικοί τεχνικοί και δύτες εκπαιδεύτηκαν στη Γαλλία, απ' όπου έφθασαν και τα μέσα υποστήριξης της βάσης των ελικοπτέρων στην Ελευσίνα.

Τόσο τα 4 ελικοπτερα του Λιμενικού όσο και τα υπόλοιπα (στρατιωτικών προδιαγραφών και αυτά) της Αεροπορίας θα ενταχθούν στην υπάρχουσα 358 Μονάδα Έρευνας και Διάσωσης, η οποία έχει στη διάθεσή της άλλα 13 ελικο-

πτερα Αγκούστα Μπελ 205.

Εκτός από τη διάσωση ναυαγών, τα ελικοπτερα θα χρησιμοποιούνται για περιουληγή πιλότων και εκτός επικρατείας, σε περίοδο πολέμου, και για τη μεταφορά ασθενών, τραυματιών κ.λπ., καθώς η μεταφορική τους ικανότητα



φθάνει τα 29 άτομα.

Η ένταξη των ελικοπτέρων σ' έναν κοινό φορέα αποφασίστηκε από τους υπουργούς Άμυνας κ. Α. Τσοχατζόπουλο και Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκη. Το μόνο πρόβλημα αυτή τη στιγμή είναι η διασπορά των σταθμών βάσεως σε διάφορα νησιά, αλλά οι δύο

υπουργοί αισιοδοξούν πως η λύση θα βρεθεί όπως βρέθηκε και για την αγορά των ελικοπτέρων παντός καιρού, που καρκινωβόησε, όπως ήδη αναφέραμε, για περισσότερα από 15 χρόνια!

Άλλωστε, δεν είναι η πρώτη φορά που τα δύο υπουργεία συνεργάζονται, η φιλοξενία των αεροσκαφών του Λιμενικού στο αεροδρόμιο Τατοΐου είναι ένα καλό παράδειγμα.

Τέλος αξίζει να υπενθυμίσουμε ότι ο αεροπορικός στόχος του Λιμενικού απορτίζεται από 4 μονοκινητήρια αεροσκάφη τύπου Σκότα που κάνουν καθημερινά πτήσεις επιτήρησης σ' όλο το FIR Αθηνών για θέματα ρύπανσης και θαθρομεταναστευσης.

Τους επόμενους μήνες αναμένεται να παραληφθούν άλλα 2 (+ 1 αργότερα) δικινητήρια αεροσκάφη με διπλή ραντάρ ημέρας και νύχτας για τις ίδιες αποστολές, αλλά με πιο σύγχρονα μέσα (ήλιερ κ.λπ.).

Η θωράκιση του Λιμενικού Σώματος συμπληρώνεται με τη σταδιακή παραλαβή συνοδικά 10 ναυαγοσωστικών σκαφών παντός καιρού που θα συμπληρώσουν το στόλο των 52 περιπολικών.



Τα ελικοπτερα Super Puma διαθέτουν: σύστημα πλοήγησης τύπου SAR - «Έρευνας και Διάσωσης» (δηλ. τύπος αυτόματης έρευνας για τον εντοπισμό ναυαγών), δυνατότητα διενέργειας και νυχτερινών αποστολών (FLIR), σύστημα τροχαλίας, ραντάρ καιρού μεγάλης εμβέλειας, δεξαμενές υψηλής χωρητικότητας για κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων χωρίς ενδιάμεσο ανεφοδιασμό, δυνατότητα αναγκαστικής προσγείωσης σε περίπτωση κινδύνου. Η ακτίνα δράσεως των Super Puma είναι 190 ναυτικά μίλια μετ' επιστροφής και έχουν δυνατότητα παραμονής στην περιοχή του ναυαγίου για 30 λεπτά. Τα υπάρχοντα Αγκούστα έχουν ακτίνα δράσης 135 ναυτικά μίλια και παραμονή 15 λεπτά μόνο την ημέρα και με καλό, σχετικά, καιρό.

Τα οφέλη από την απόκτησή τους είναι τα ακόλουθα: πτήση σε πολύ δυσκολότερες μετεωρολογικές συνθήκες λόγω του εξοπλισμού ειδικής τεχνολογίας, μεγαλύτερη χωρητικότητα της καμπίνας που επιτρέπει τη μεταφορά 6 τραυματιών σε φορεία, μεγαλύτερη εμβέλεια δράσης, λιγότερος χρόνος επιβίβασης και προετοιμασίας του εξοπλισμού, δηλαδή μόνο 15 λεπτά ανάμεσα σε δύο πτήσεις, και σύστημα ραδιοπλοήγησης που θα μειώσει το φόρτο εργασίας του πιλότου.

air news

του Ηλία Μπίσια

Πληθώρα βραβείων για τη Virgin Atlantic

Το 1999 αποτελεί κορυφαία χρονιά ως προς τις διεθνείς διακρίσεις για τη βρετανική εταιρεία Virgin Atlantic, η οποία πρόσφατα ανακηρύχθηκε η καλύτερη αεροπορική εταιρεία στη Βρετανία, από τους αναγνώστες της εφημερίδας Daily Telegraph, ενώ το περιοδικό Business Traveler της απένειμε βραβεία για την καλύτερη διακεκριμένη αθλή και οικονομική θέση. Παράλληλα, η διαφημιστική καμπάνια της Virgin κέρδισε βραβείο στο Διεθνές Φεστιβάλ Διαφήμισης στις Κάννες, ενώ στην Ελλάδα, η έντυπη διαφημιστική καμπάνια της Virgin, που δημιουργήθηκε από την Bold/Ogilvy & Mather και φιλοξενήθηκε και σε τεύχη των «Ναυτικών Χρονικών» κατά το περασμένο έτος, κέρδισε το πρώτο Κηρύκειο για την καλύτερη έντυπη διαφήμιση. Η Virgin Atlantic έχει κερδίσει από την αρχή της χρονιάς 19 διεθνή βρα-



βεία και όπως δήλωσε πρόσφατα ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Richard Branson, «για να έχουμε ικανοποιημένους πελάτες, πρέπει το προσωπικό να είναι χαρούμενο. Τα βραβεία χαρίζουν το χαμόγελο σε όλους εμάς στη Virgin Atlantic».

Η Air Canada αναζητεί αρωγούς

Η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στον Καναδά, η Air Canada, συνεχίζει να αντιμετωπίζει τεράστια οικονομικά προβλήματα, λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού αθλή και των οικονομικών πιέσεων και κινητοποιήσεων των εργατικών συνδικάτων της εταιρείας. Η γερμανική εταιρεία Lufthansa ενίσχυσε οικονομικά την εταιρεία κατά 290 εκατ. καναδικά δολλάρια, ώστε να αποτρέψει την επικείμενη εξαγορά της Air Canada από τον όμιλο Onex Corp. Η Lufthansa χρηματοδότησε την Air Canada για να εξασφαλίσει την παραμονή της τελευταίας στον όμιλο Star Alliance, του οποίου η καναδική εταιρεία αποτελεί ιδρυτικό και σημαντικό μέλος. Από τα C\$ 290 εκατ. που η Lufthansa «δάνεισε» στην εταιρεία, τα 140 εκατ. θα καλύψουν τα δάνεια της εταιρείας. Παράλληλες ενέργειες οικονομικής και επιχειρηματικής ενίσχυσης και υποστήριξης θα δοθούν και από τη United Airlines, η οποία αποτελεί επίσης σημαντικότατο μέλος στον όμιλο Star Alliance.





Η British Midland διά- ηξε το νέο της σύμμαχο

Η δεύτερη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία της Βρετανίας, British Midland (BM), ανακοίνωσε πρόσφατα την οριστική της απόφαση να συμμαχήσει με τη Lufthansa και να γίνει μέλος της Star Alliance.

Παρόληθθα, η Lufthansa θα εξαγοράσει από τη σκανδιναβική SAS το 50% του μεριδίου της στην BM. Η απόφαση αυτή δυσσέστησε πολλούς, αφού η εταιρεία έχει σημαντικότατο αριθμό «πο-
ληυθέντων» slots στο αεροδρόμιο Heathrow του Λονδίνου. Ιδιαίτερα απογοητευμένος υπήρξε ο διευθύνων σύμβουλος της Virgin Atlantic, Richard Branson, αφού ήλπιζε σε σημαντική συμμαχία με την εταιρεία έτσι ώστε να αντιμετωπίσουν από κοινού τον ανταγωνισμό από την British Airways. Επίσης απογοητευμένη φέρεται και η Air France, αφού σχεδίαζε να συμμαχήσει στενά με το βρετανικό αερομεταφορέα.

Η Axon στη Philoxenia

Επιτυχία σημείωσε η παρουσίαση της αεροπορικής εταιρείας Axon Airlines στη 15η έκθεση Philoxenia, στη Θεσσαλονίκη.

Οι επισκέπτες είχαν την ευκαιρία να ενημερωθούν, από το προσωπικό της αεροπορικής εταιρείας, για το υφιστάμενο πρόγραμμα πτήσεων (1999-2000) καθώς και για τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Όπως είναι γνωστό, η Axon εκτελεί καθημερινές πτήσεις προς Παρίσι, Βρυξέλλες, Ρώμη και Μιλάνο, ενώ στα άμεσα σχέδια της εταιρείας εί-



ναι η προσθήκη νέων αεροσκαφών και η διερεύνηση του προγράμματος πτήσεων, όσον αφορά τους αριθμούς (πτήσεις) και τους προορισμούς.

Η Thai Airways ισχυροποιείται

Μετά τα απογοητευτικά οικονομικά αποτελέσματα του 1998, η Thai Airways, ο εθνικός αερομεταφορέας της Ταϊλάνδης, παρουσίασε ευνοϊκά οικονομικά αποτελέσματα για τους πρώτους 9 μήνες του 1999. Πιο συγκεκριμένα, τα λειτουργικά έσοδα της εταιρείας αυξήθηκαν κατά το τρίμηνο Απριλίου - Ιουνίου 1999 σε 25.257 εκατ. μπατ (631 εκατ. δολάρια), αύξηση 30% σε σχέση με πέρυσι. Τα προ φόρων κέρδη ανήλθαν σε 3.613 εκατ. μπατ. Τα κέρδη ανά μετοχή της εταιρείας ανήλθαν σε 8,13 μπατ - θετικότατο αποτέλεσμα σε σχέση με τη ζημία 1,91 μπατ ανά μετοχή στο ίδιο διάστημα πέρυσι. Παρόληθθα, γνωστοποιήθηκε η πρόθεση της ταϊλανδέζικης κυβέρνησης για την πώληση του 23% των μετοχών της εταιρείας, ούτως ώστε το κράτος να κατέχει στο άμεσον μέλλον μικρότερο ποσοστό από το 70% των μετοχών της Thai - εταιρείας όπως η Singapore Airlines έχουν ήδη εκφράσει το ενδιαφέρον τους. Στη φωτογραφία, ένα Boeing 747-400 απεικονίζεται στην άτρακτο του τη βασιλική λέμβο «Suphanahong» που φέρει την ονομασία Hariphonchai. Το αεροσκάφος που προσγειώθηκε πρόσφατα στο αεροδρόμιο του Ελληνικού υποστηρίζει την προωθητική καμπάνια του οργανισμού Τουρισμού της Ταϊλάνδης, «Celebrate the Amazing River».



Ο «Ιός του 2000» είναι... ανάμεσά μας

Η αμερικανική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) ανακοίνωσε πρόσφατα ότι όλες οι υπηρεσίες στα αμερικανικά αεροδρόμια δεν θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα με τον «Ιό του 2000», ενώ όλες οι αεροπορικές εταιρείες του Καναδά και των ΗΠΑ θα είναι έτοιμες για την πρόκληση του 2000.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Ινδίας γνωστοποίησε επίσης ότι όλες οι πτήσεις από και προς την Ινδία θα διεξαχθούν κανονικά. Η IATA ανακοίνωσε ότι ο «Ιός του 2000» δεν θα δημιουργήσει προβλήματα στην ασφάλεια των πτήσεων, αλλά σε άλλα θέματα όπως καθυστερήσεις στην παραλαβή των βαλίτσων.

Σύμφωνα με τους ειδικούς, προβλήματα θα αντιμετωπίσουν οι επιβάτες προς Ανατολική Ευρώπη, Ρωσία και Κεντρική Ασία. Ο οργανισμός Εξωτερικού Εμπορίου της Ιαπωνίας ανακοίνωσε, εξάλλου, ότι πιθανά προβλήματα θα δημιουργηθούν σε πτήσεις προς περιοχές της Άπω Ανατολής και της Ωκεανίας.

Δημιουργίες επαγγελματικών δώρων

Η M art άρχισε πριν από τρία χρόνια τη δημιουργική της πορεία στο χώρο των επιχειρηματικών δώρων και των αντικειμένων τέχνης,

με δημιουργούς και εμπνευστές τον Αντρέα και την Ευγενία Μανωλιουδάκη. Η M art αναλαμβάνει ειδικές μελέτες και δημιουργίες επαγγελματικών δώρων, αντικειμένων και κοσμημάτων, που ανταποκρίνονται κάθε φορά στις απόλυτες ανάγκες της κάθε επιχείρησης. Χρησιμοποιώντας πολύτιμα μέταλλα όπως ο χρυσός, το ασήμι και ο μπρούντζος, αλμυρά και μοντέρνα υλικά, δημιουργεί αντικείμενα που ξεχωρίζουν για την καλαισθησία και την πρωτοτυπία τους. Κάθε δημιουργία αποτελεί και μια αποκλειστικότητα. Έτσι, κάθε αντικείμενο είναι μοναδικό, αφού μετά την κατασκευή του το «καλούπι» σπάει! Για περισσότερες πληροφορίες: M art, Σωφρονίσκου 6, 117 42, Ακρόπολη, Αθήνα, τηλ.: 92.46.600



Η πρώτη ταξιδιωτική οικογένεια

Στο γήπεδο του μπάσκετ, στο Κολλήγιο Ψυχικού, συγκεντρώθηκε η «ταξιδιωτική οικογένεια» του Ομίλου Manos, με σκοπό να γνωριστούν καλύτερα τα μέλη μεταξύ τους, να γίνει ένας πρώτος απολογισμός για το 1999, να απονεμηθούν βραβεία στα πιο αποδοτικά Manos Centers και να οριοθετηθούν οι προοπτικές και οι στόχοι για το 2000 ως έτος και ως αρχή χιλιετίας...

Με την ευκαιρία, ο πρόεδρος του ομίλου κ. Μάνος Τσαστάκης υποδέχθηκε τα νέα Manos Centers και ανήγγειλε πως έως το τέλος του χρόνου σε όλη την Ελλάδα θα είναι συνολικά 45, συμπεριλαμβανομένων και των τεσσάρων σημείων πωλήσεων του Ομίλου Manos.



Το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης υποδέχεται το 2000

Με την ευκαιρία της έκθεσης «Πάμπλο Πικάσο: Σπουδές για την Γκερνίκα», το πωλητήριο του Μουσείου Κυκλαδικής Τέχνης εξασφάλισε, από εξουσιοδοτημένες εταιρείες στην Ισπανία και στη Γαλλία, μια αντιπροσωπευτική σειρά αντικειμένων διακοσμημένων με γνωστά έργα του μεγάλου ζωγράφου.

Επίσης, στο εκθετήριο ο επισκέπτης θα βρει το γούρι για το 2000, εμπνευσμένο από τις συλλογές του Μουσείου. Πρόκειται για μία δημιουργία σε ασήμι και επίχρυσο ασήμι με χαρακτηριστικά μοτίβα που απαντούν στα πήλινα τηγανόσχημα σκεύη της πρωτοκυκλαδικής II περιόδου (περ. 2700 - 2300 π.Χ.). Το γούρι-σύμβολο ταυτίζεται με τον ήλιο και, σύμφωνα με τους μελετητές της κυκλαδικής τέχνης, αποτελεί αναφορά στη γονιμότητα, στην αναγέννηση και στην ευφορία. Για περισσότερες πληροφορίες: Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, Νεοφύτου Δούκα 4, Αθήνα 106 74, τηλ.: 72.28.321-3, fax: 72.39.382.



Επώνυμοι αναπτήρες

Η νέα συλλογή αναπτήρων S.T. Dupont είναι σχεδιασμένοι για τη βιβλιοθήκη, το καπνιστήριο ή το καθιστικό, με βασική προδιαγραφή να εξασφαλίζουν την κομψότητα σε κάθε κλασικό ή μοντέρνο περιβάλλον.

Είναι πολύ εύκολοι στο χειρισμό, με σχήμα και μέγεθος που εξασφαλίζουν τη σταθερότητα, με αλληλογράμμη του μεγέθους της φλόγας για τους καπνιστές πούρων και η χωρητικότητά τους έχει διάρκεια 4 μηνών.

Διατίθενται σε διαφορετικά φινιρίσματα, σε τιμές προσιτές. Θα τους βρείτε σε επιλεγμένα κοσμηματοπωλεία.



Νέα κολλεξιόν

Σοφιστικέ δυναμισμό και απείριστο ντιζάιν είναι τα χαρακτηριστικά της νέας κολλεξιόν ρολογιών Gucci.

Η κάσα είναι από αστάλλι στιλβωμένο και κρύσταλλο ζαφειριού. Το κοντράν του είναι μαύρο με ραβδώσεις και η αρίθμηση των δεικτών ρωμαϊκή. Το αντρικό μοντέλο διαθέτει και ένδειξη ημερομηνίας. Η κορώνα του είναι από αστάλλι και ξεχωρίζει με το λογότυπο G. Τα ρολογια Gucci είναι τύπου quartz και είναι αδιάβροχα 3 ATM (30 μ.). Θα τα βρείτε σε αυστηρά επιλεγμένα κοσμηματοπωλεία.



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

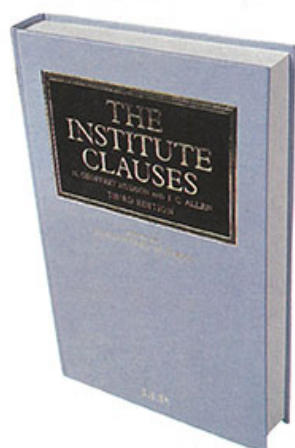
**ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΣΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ**
Του Ι.Κ. ΦΑΝΕΛΛΗ,
πλοιοάρχου Ε.Ν. - καθηγητού ΚΕΣΕΝ
ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Ν. ΣΤΑΥΡΙΔΑΚΗ

Ο συγγραφέας Ι. Φανέλλης με τα δύο προηγούμενα βιβλία του συνέβαλε σημαντικά στην αναβάθμιση των γνώσεων των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού και στη διεκπεραίωση της εργασίας τους στα πλοία. Το βιβλίο περιλαμβάνει πετρελαιοφόρα, χημικά δεξαμενόπλοια και υγραεριοφόρα πλοία. Περιέχει 17 κεφάλαια, στα οποία αναλύονται η πρόληψη και αντιμετώπιση των κινδύνων που δημιουργούνται κατά το χειρισμό όρων των υγρών φορτίων και των υγραερίων, οι κίνδυνοι από το στατικό ηλεκτρισμό, τα συστήματα παροχής αδρανούς αερίου, τρόποι καθαρισμού των δεξαμενών και η απαλήλαξη



τους από επικίνδυνα αέρια, επίσης, ισχύοντες κανονισμοί ελέγχου και αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης, σχέδια αντιμετώπισης της ρύπανσης κ.ά. Οι 760 σελίδες του βιβλίου συνοδεύονται από 185 σχήματα, χρήσιμα παραρτήματα, λεξιλόγιο αγγλικών όρων και αλφαβητικό ευρετήριο.

«The Institute Clauses»
by N. Geoffrey
and J. C. Allen
Third Edition; LLP



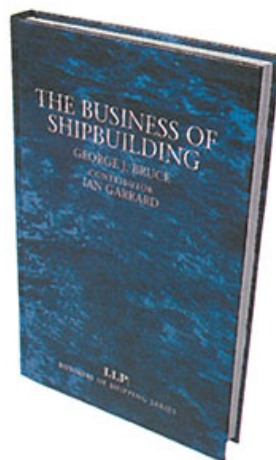
The 1978 United Nations Conference on Trade and Development (U.N.C.T.A.D.) Report on Marine Insurance underwent review by a joint committee called the Technical and Clauses Committee. The standard clauses, such as Marine Cargo forms, Marine Hull forms,

additional insurances for shipowners, insurances for various interests, and war and strikes risk forms are reviewed in this book.

«The business of shipbuilding»
by George J. Bruce, LLP

This book thoroughly analyses vessel construction, from material receipt and preparation, to final outfitting. It explains the central role of computer technology in the design process, the growing importance of supply chain management for materials and services and the use of subcontractors. Methods of measuring progress, productivity, performance and the need for enforcing standards during construction are also discussed. Through the use of practical examples, «The business of Shipbuilding» explains the structure of shipbuilding in

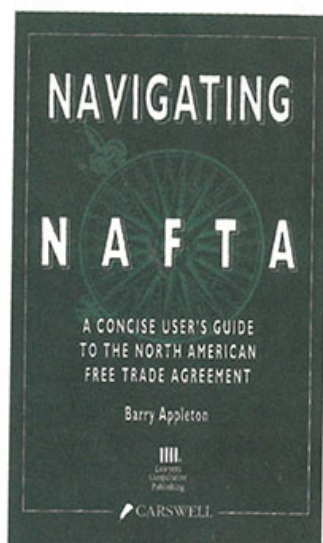
Japan, Korea, the European Union, China, Eastern Europe and the Americas and places this in the context of the economic and political climate of each region.



NAVIGATING NAFTA:
A Concise User's Guide
to the North

American Free Trade Agreement is designed to be a quick

reference to all of the provisions of the NAFTA. The author unravels the complex terminology of the Agreement, clearly explaining the practical effect of its 22 chapters, thousands of pages and three Supplemental Agreements. Contents include the following:



- Market Access
- Services
- Investment
- Financial Services
- Customs Administration
- Energy
- Agriculture
- Emergency Action
- Technical Standards
- Government Procurement
- Telecommunications
- Competition Policy, Monopolies and State Enterprises
- Temporary Entry for Business Persons
- Intellectual Property
- Dispute Settlement
- Rules of Origin
- Supplemental Agreements on Environmental and Labour Cooperation

Barry Appleton, of the Bars of Ontario and New York, and the U.S. Court of International Trade, is a constitutional and international lawyer practising in Toronto, Ontario.

στεινιότυπα



Ο Δήμαρχος Αθηναίων εκφωνώντας ευχαριστήριο λόγο για την τιμητική διάκριση που του έγινε

Τιμητικές πλάκες, εις ένδειξιν εκτίμησως, σπένειμε το Greek Shipping Co-operation Committee στο δήμαρχο Αθηναίων, στον πρόεδρο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Γ. Γράτσο και στους πλοιοκτήτες Παναγιώτη Τσάκο και Βασίλη Κωνσταντακόπουλο. Στην εκδήλωση, που έγινε στον

Ναυτικό Όμιλο Πειραιά, παρέστησαν, μεταξύ άλλων, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Ι. Λύρας, ο Αδαμόντιος Χατζηπατέρας, ανηψιός του αποθανόντος προέδρου του Committee Ιωάννη Χατζηπατέρα, και πολλοί εκπρόσωποι του ναυτιλιακού χώρου.



Η απονομή στο Δήμαρχο Αθηναίων κ. Δ. Αβραμόπουλο



Ο κ. Β. Κωνσταντακόπουλος παραλαμβάνει την τιμητική πλάκα



Ο Αδ. Χατζηπατέρας με τον πλοιοκτήτη κ. Π. Τσάκο



Ο Αδ. Χατζηπατέρας απονέμει την τιμητική πλάκα στον κ. Γ. Γράτσο

Μερικοί γιατροί θέλουν ένα σκληρό μάθημα!

Το πιο σκληρό μάθημα για τους εθελοντές των Ελλήνων Γιατρών Χωρίς Σύνορα σε κρίσεις όπως ο πόλεμος στην πρώην Γιουγκοσλαβία, είναι να παρέχουν ανθρωπιστική βοήθεια στον άμαχο πληθυσμό και των δύο πλευρών. Ιδιαίτερα σήμερα που η αμεροληψία και η ουδετερότητα «διδάσκονται» όλο και λιγότερο.

Το μάθημα αυτό, οι Έλληνες Γιατροί Χωρίς Σύνορα -αλλά και οι 100.000 υποστηρικτές τους- δεν θα το ξεχάσουν ποτέ...



NAFTIKA CHRONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ISSUE No 22

DECEMBER 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 Bouglia-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

Contents

83. THE MARITIME NEWS

87. DIARY OF EVENTS

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

the maritime scene

BALANCING THE RISK

The unrelenting demand to maximise sail performance, sometimes brings with it conflicts that only the best fabric engineers can resolve.

When PBO (Zylon®) was developed as the latest 'mega-fibre', it was designed to deliver better stretch resistance into a finished laminate. In fact, it has over twice the modulus (stretch resistance) of Aramids. Unfortunately the new fibre has very low tolerance to both UV and visible light. It will keep its low stretch capabilities but its breaking strength degrades very quickly. So on one hand the fibre answers the shape retention requirements in hi-tech sails, on the other, they wouldn't last very long. The new DIAx-PBO laminate from Bainbridge International, is a superb example of how fabric engineers can think through a problem.

Using 'Hybrid Warp Technology' Bainbridge have produced a laminate that combines the best elements of several different fibres. The warp is constructed using alternate ribbons of PBO (Zylon) for low stretch and HMT TWARON for durability and shock load resistance. The fill utilises HM Twaron and Spectra to provide improved flex strength and tear resistance while a grid of diagonal spectra fibres adds bias stability. Additional protection can be provided by the optional 'Ultra-Block' system. This bright yellow film blocks 97% of UV light and 80% of visible light so further extending sail life. The resulting laminate offers the ultimate in low stretch characteristics for high performance racing sails. The excellent results it achieved in the last Whitbread, also confirms DIAx-PBO as the choice for 'no-compromise' projects.

ANTRAK SHIPS PROJECT EQUIPMENT FOR INAUGURAL OIL EXPORTS FROM SUDAN

Antrak Freight, a member of the UK-based OTAL Holdings Group, has recently completed a significant project involving equipment related to the completion of an oil export terminal in the Red Sea. The centrepiece shipment comprised a 77-tonne tug and oil boom equipment, all of which has now been delivered to Port Sudan and consequently used to transport the first ever oil exports from Sudan.

The tug, Nicoline 4, was built in 1998 and is 16.9m in length and 5.2m in beam. The first part of her journey was under her own power from the Netherlands to Tilbury where, in an operation lasting just over two hours, she was lifted aboard the

general cargo vessel Forthbank for on-carriage to Port Sudan.

For the lift, Forthbank used her 80-tonne derrick and the tug was placed on deck on a specially prepared cradle atop two 40ft flats. All of the lifting and lashing arrangements were carefully planned by Antrak Freight's technical specialists.

In addition, Antrak Freight arranged a shipment of oil boom equipment which originated in Estonia and was trucked to Tilbury to meet the tug for loading aboard Forthbank.

The oil terminal at Port Sudan is fed by a pipeline from the Unity and Heglig oilfields, located approximately 1500 km south-west of Port Sudan. These fields form part of the \$1.4 billion Greater Nile Oil Project, funded by a consortium which includes Sudan's Sudapet and a number of international oil companies.



ISU SALVORS BACK PROPOSED LOF 2000 CONTRACT

Companies responsible for more than 90 per cent of marine salvage operations performed worldwide gave their backing October 12 to proposals for a new Lloyd's Form salvage contract. LOF 2000, would replace the current LOF 95 contract. The LOF 95 contract, six closely typed pages, would be succeeded by LOF 2000, a single sheet document.

During the ISU's Annual General Meeting, delegates representing the world's salvors welcomed the new, simplified format of the draft LOF 2000. The proposal is to introduce LOF 2000 on January 1, 2000.

During the AGM, ISU members also reviewed early experience with the new SCOPIC clause, which was introduced in August following extensive negotiations between salvors, P&I Clubs, property underwriters and other interests. So far, there have been nine cases involving the use of SCOPIC, which provides an alternative to the calculation of salvage remuneration under the Special Compensation provisions of The Salvage Convention 1989. All have run smoothly, without practical problems. During the same period, the salvage industry's latest statistics were presented. In the 21 years since the ISU annual survey of salvage statistics began, member salvors have carried out nearly 3,860 salvage operations, recovering ships and cargoes worth around US \$22.4 billion. Although ISU members maintain a high level of

operational capability worldwide, recovering over one million tonnes of potential pollutants from vessels in 1998, the salvage industry's workload and income in the casualty response sector last year showed a significant decline.

The number of salvage services in 1998 was 220, as against 255 in 1997. The total "salved value" of property recovered last year, just over US \$1 billion, was the lowest for 10 years and a fall of more than 40 per cent on 1997. Revenue from these cases fell by 30 per cent, from US \$94.8 million in 1997 to US \$66.6 million last year.

Lloyd's own figures provide a similar picture. There were 30 Lloyd's Awards published in 1998, as against 33 in the preceding year. Total Awards amounted to US \$20.9 million, compared to US \$24.7 million in 1997.

WARTSILA DIESEL PLANT FOR PROJECT AMERICA CRUISE SHIPS

Wartsila NSD Corporation has received an order from Litton Industries' Ingalls Shipbuilding division in Pascagoula, Mississippi, for the diesel-electric power plants for the two 72 000 grt Project America cruise ships that were contracted earlier this year by American Classic Voyages Co, Chicago. Each ship will be equipped with four Wartsila 8L46C medium-speed diesel engines having a combined output of 33 600 kW at 514 rev/min. The two cruise ships are due for delivery in the first quarters of 2003 and 2004.

The ships are destined for Hawaii inter-island service. They will be the largest US-flag cruise ships ever built and the first large passenger vessels built in the United States in more than 40 years. This undertaking, known as Project America, results from a statute of the US Congress passed last year to revitalise the US ocean-going cruise ship fleet.

The Wartsila diesel engines will be manufactured at Wartsila NSD's Turku works in Finland. They are being supplied in a package contract, including

a wide range of ancillary equipment, including resilient mountings, elastic shaft couplings and exhaust silencers, together with fuel, lubricating oil, starting air and central cooling systems.

Environmental considerations are particularly important for cruise ships. The Wartsila diesel engines will be built to comply with the IMO regulation for NOX emissions. This will be achieved by applying Low NOX Combustion techniques which involve appropriate adaptation of the engine tuning. However, the engines will also incorporate provision for fitting Direct Water Injection (DWI) or Compact SCR (selective catalytic reactor) should lower NOX emission levels be necessary at a later date. Neither DWI or Compact SCR add to the space occupied by the engines but enable NOX emissions to be reduced to 6 or 1-2 g/kWh respectively. Such emission levels are competitive with any alternative power plant for similar sized cruise ships.

These important newbuildings for the US-flag cruise ship fleet reinforce the leading position of Wartsila NSD Corporation in supplying power plant for cruise ships. The majority of large cruise ships in today's world fleet, as well as those currently on order and under construction, are powered by Wartsila and Sulzer diesel engines from Wartsila NSD.

WLIW21 NEW YORK CONTINUES COMMITMENT TO GREEK COMMUNITY: THE GREEK AMERICANS II: PASSING THE TORCH EXCLUSIVE PREMIERE SATURDAY, NOVEMBER 20 AT 8 PM

THE GREEK AMERICANS II: Passing the Torch, premier Saturday, November 20 at 8 PM exclusively on WLIW21 New York Public Television, explore how the modern Greek American experience has ignited a cultural identity that burns brighter than ever before. Actor Melina Kanakaredes (Providence),

former Massachusetts Gov. Michael Dukakis, author Nicholas Gage (Eleni), E*Trade Chairman and CEO Christos Cotsakos, Pablo Cruise musician Cory Lerios, educators, community and business leaders, entertainers, and others shared their personal stories in this WLIW21 Production. Broadcast journalist Ike Pappas narrates.

Second and third generation Greek Americans are preserving a sense of community with an industriousness and warmth that has marked the Greek American experience since the first wave of immigration. THE GREEK AMERICANS II: Passing the Torch celebrates the ways in which this group has built upon the legacy their parents and grandparents established and forged a future for Hellenism by sending their children to Greek language school, socializing at YAL and AHEPA events, and making their Greek heritage a priority and the focal point of family life. Cory Lerios of

the pop group Pablo Cruise composed the original song "You are the Candle, We are the Flame" for the production and performs it on the soundtrack. THE GREEK AMERICANS II: Passing the Torch follows the success of 1998's THE GREEK AMERICANS and is the tenth program in WLIW21's series of cultural documentaries celebrating the diversity of America. WLIW21's commitment to the Greek American community has included exclusive presentations of NANA MOUSKOURI: CONCERT FOR PEACE and GEORGE DALARAS IN CONCERT. THE GREEK AMERICANS II will be seen nationally on PBS in March, 2000. A WLIW21 Public Television and Veras Communications, Inc. production. Executive Producer: Roy Hammond; Producer/Director: George Veras. Underwriters: The Elios Society and Red Apple Group/Gristede's Supermarkets, Inc.

US\$ 100,000 REWARD FOR "ALONDRA RAINBOW"

On 22nd October 1999 the m.v. "ALONDRA RAINBOW" departed Kuala Tanjung in Sumatra, Indonesia bound for Miike in Japan laden with 7,000.7 mt of aluminium ingots originating from the Asahan Aluminium Plant.

The vessel has not made contact after 22nd October 1999 and it is feared that she may have been hijacked. The fate of the crew is unknown. The Owners of the 7,000.7 mts of the stolen aluminium cargo believe that attempts may now be made or have been made to transship and

then sell the cargo. The 7,000.7 mts of aluminium cargo consists of 6,972 bundles (with blue, green and/or yellow straps) of 44 ingots each weighing 50 lbs with dimensions of 20 cm x 81 cm x 9.5 cm. Each ingot bears the mark of "INAL" denoting their manufacture as Indonesian Asahan Aluminium. Any trader, shipbroker, or shipowner who is contacted about the sale, transshipment or carriage of a consignment or consignments of aluminium of Indonesian or suspicious origin is requested to immediately contact the International Maritime Bureau (contact details below) through whom a reward of up to US\$ 100,000 is being offered for information leading to the location and recovery

of the cargo. A similar reward is also being offered for the return of the "ALONDRA RAINBOW".

Piracy Reporting Centre

Tel. +603 238 5763

or +603 201 0014

Fax: +603 238 5769

Email: ccsl@imbkl.po.my

ICC-IMB

Tel: +44 181 591 3000

Fax: +44 181 594 2833

Email: ccs@dlal.plpex.com

BP MARINE CALL FOR ACTION ON BUNKER FUEL STANDARDS

New test results prove that ship on-board equipment is affected.

At last year's 19th International Bunker Conference in London, BP Marine presented their leadership stance on the contentious issue of Used Lubricating Oil in bunker fuel. Since then the industry has made significant progress on the effects of ULO on on-board equipment.

BP Marine has carried out a joint project with the centrifuge manufacturer Alfa Laval (Marine & Power), to investigate the effects on centrifuge performance of adding used lubricating oil to marine residual fuel.

This involved the centrifuging of approximately 45 mt of fuel through three different centrifuge models with varying levels (up to 5%) of ULO added. The results of the study were presented to the CIMAC and ISO Working Groups contributing to the revision of the ISO 8217 Standard, and to the 20th International Bunker Conference, by BP Marine's Dr Donald Coghill in Oslo during October.

This is the first time such a comprehensive project has been undertaken on this topic and the first time the industry has had rigorous technical data on a realistic marine fuel to assist in the debate. BP Marine has already received messages of very strong support and appreciation from their customers who have been given the opportunity to view the data. Many ship owners have expressed considerable surprise to hear these views on ULO control being put forward by an oil company.



SWISSGLOBALCARGO CHOOSES TT CLUB

The Through Transport Mutual, or TT Club as it is more commonly known, is to provide insurance coverage for SwissGlobalCargo, the new air freight forwarding venture created through a partnership between the SAirGroup and Panalpina.

Under the terms of the cover, TT Club will offer SwissGlobalCargo protection against:

- Liabilities for loss or damage to cargo;
- Errors and omissions liabilities, including those for delay and unauthorised delivery;
- Third-party liabilities;
- Customs liabilities and fines for breaches of

regulations relating to pollution or safety at work;

- Investigation, defence and mitigation costs;
- Misdirection costs;
- Disposal costs;
- Unrecoverable extra carriage costs in the event of a subcontractor becoming bankrupt.

The TT Club cover is specifically tailored for the logistics industry and, as such, will also protect SwissGlobalCargo against any liabilities arising from "just-in-time" delivery, inventory control, packaging, sampling and assembly, pack customising and kit preparation.

The addition of such brand name operators to the TT Club's membership strengthens its already rapidly expanding share of the airfreight and

logistics market, according to Underwriter, Andreas Mueller.

SwissGlobalCargo began operations this summer following an agreement between the SAirGroup and Panalpina to provide new joint services in the air cargo transport field. SwissGlobalCargo is the first-ever air cargo company provide fully-integrated door-to-door airfreight services with time-definite guarantees and no weight restrictions, specifically designed for particular customer groups. The new company aims to generate an operating revenue of some CHF 800 million in 2000, its first full business year, and to achieve an annual operating revenue of CHF 1 billion within three years.

MARITIME SURVEYORS TO PLAY CRUCIAL Y2K ROLE

AROUND 200 delegates from all sectors of the Dutch maritime industry attended a Y2K seminar organised by Dutch-Belgian surveying group Touw Holding. Representatives of banks, insurers, shipowners, salvors, government bodies, lawyers, surveyors, ship agents, and the Dutch Red Cross heard about the state of Y2K readiness of the Dutch shipping industry, and the crucial role

surveyors will play in assessing Y2K claims. At the same time, says Hoppzak, claimants will have to prove that all possible steps were undertaken to prevent Y2K-related claims. Surveyors will play a key role in auditing claimants' documented precautions.

The seminar was the culmination of a two-year campaign by Touw to raise Y2K awareness in the Dutch maritime industry. "Two years ago, most people in the industry had yet to consider the Millennium Bug. Now, thanks to efforts such as

ours, most have addressed the problem," says Hoppzak, who points out that, in addition to being Y2K compliant, Touw itself has a detailed contingency plan in place to ensure "business as usual" during the period of the date change. Touw Holding comprises four companies that conduct surveys, valuations, inspections and liability investigations, as well as supervising wreck removals and providing consultancy and arbitration services for maritime and industrial clients worldwide.

IBIA HIGHLIGHTS ASIA'S ROLE

The International Bunker Industry Association (IBIA) has stressed the important role that Asia will play in the future of the marine fuels industry.

Asia's leading bunker hubs include Singapore and Hong Kong, where annual bunker deliveries topped 18m tonnes and 3m tonnes

respectively in 1998. The "Bunkering in Asia" conference was opened by Stephen Ip, secretary for economic services, Hong Kong Special Administrative Region, who stressed Hong Kong's role as a replenishment port in Asia.

In tandem with the conference, IBIA held its acclaimed one-day Basic Bunkering Course, attended by delegates from all over the world. The association also brought members up to date on a number of educative initiatives, including the publication of a glossary of industry terms and phrases, due out in the next few weeks, and a three-part video-based version of the Basic Bunkering Course.

Founded in 1993, IBIA is the trade association of the global bunker industry. Its membership is drawn from bunker buyers, traders, brokers, suppliers and service companies worldwide. IBIA is dedicated to promoting quality and professionalism in international bunkering, and is engaged in a series of long-term initiatives designed to raise standards in the industry.



MARINE BUSINESS

A MAJOR FACTOR IN BUREAU VERITAS DEVELOPMENT

LEADING classification society Bureau Veritas is confident that, despite the difficulties facing shipping today, classification has an increasingly important role to play in both ship safety and commercial shipping profitability. Bernard Renard, chairman of Bureau Veritas, speaking at BV's Beaujolais Nouveau evening in London recently, said that, with BV's help, its shipping clients could improve their performance and reduce both their exposure to risk and their costs.

BV, which last year celebrated its 170th birthday, is today an international service company with more than 100,000 clients in over 150 different countries, and a workforce numbering more than 10,000 people. In all its activities, it is dedicated to providing the very highest levels of service in quality, health and safety and environmental management and certification.

BV is constantly developing its products and services in response to the demands of its customers and the requirements of industry, and of national and international regulations. In recent years it has launched BIVAC, a specialised subsidiary for government contract business and BVQI, another specialised subsidiary for system certification business. Most recently, BV has acquired the total capital of the American firm ACTS Testing labs to strengthen its position in the consumer products inspection and testing market. BV has also acquired ATL Consulting Group, a UK-based engineering and management consulting group specialising in asset management, maintenance, integrity, performance and compliance, with the objective of building a global consulting organisation in the oil, gas, process and utility.

LINTEC LAUNCHES ONLINE MARINE FUELS TEST RESULTS SERVICE

International marine fuels testing and analysis company Lintec has launched Marlin, an internet-based fuel analysis service that will provide clients with tailor-made current and historical fuel analysis data, and dramatically decrease the waiting time for results.

"Using e-mail, Lintec is able to provide clients with test results to their specification within 12 hours of samples arriving at any of their laboratories. Marlin also provides clients with Internet access to historical, port-specific analysis data.

Marlin, which is the most advanced internet-based testing service currently available, took 12 months to develop. A basic demonstration of the service can be viewed at www.lintec-group.com/marclients.htm. The client code, user name and password for the demo is "mch". There is also a demonstration version of the port-specific historical analysis data, which can be accessed on request.

Headquartered in the UK, Lintec is a specialist independent fuel testing company with laboratories in Rotterdam and Singapore. The firm also offers ship vetting inspections and provides expediting and loss investigation services to the oil and chemical industry.

LIVERPOOL & LONDON MEMBERS AGREE NORTH OF ENGLAND TRANSFER DEAL

Spyros Polemis, chairman of the North of England P&I Association, today warmly welcomed the unanimous vote by members of the Liverpool & London P&I Association to transfer their membership portfolio to the North of England at renewal on 20 February 2000. All six Liverpool & London directors have already committed their fleets to the transfer and to date 86% - around 5.6 million GRT - of the club's entered tonnage has accepted renewal terms.

Mr Polemis also welcomed the four Liverpool & London directors who have accepted positions on the North of England board - Mr Ellades

of Athenian Sea Carriers, Mr Al Mady of United Arab Shipping Co., Mr Mouzouropoulos of Furness Withy Shipping and Mr Adam Polemis of Polembros Maritime - as well as the six staff who will move to Newcastle, including managers Iain Burley and Nick Little and senior claims handlers Simon Williams and Henry Woods.

The unanimous vote by the Liverpool & London members at an extraordinary general meeting

on 9 November 1999 confirms an agreement reached between the directors of the two clubs on 29 September. Under the terms of the transfer, the North of England will not assume any liabilities or assets of Liverpool & London as these will continue to be handled by and remain the responsibility of the Liverpool-based club.

Mr Polemis said the deal was a 'unique and exciting opportunity' for the North of England as well as

providing Liverpool & London members with continuity of quality service and the protection of a financially strong club. 'The North of England is now in its largest and strongest ever position,' he said, adding that the club would never compromise its commitment to providing high quality service to members.



MOORE STEPHENS WARNS SHIPPING NOT TO BE CAUGHT OUT BY INTERNET

Leading accountant Moore Stephens has warned the shipping industry not to be caught out by the Internet. In the latest edition of its in-house newsletter, Bottom Line, Moore Stephens says that whilst shipping is using the Internet to find new ways to do business and new ways to communicate, using the Internet can be time consuming and not without risk.

Moore Stephens highlights the various security, validity and other problems which shipping businesses may encounter when using the Internet, either as an information resource, for e-commerce, or for communicating. Internet purchasing can lead to someone stealing your financial information, such as credit card numbers. Validity is also a problem. People tend to

believe what they find on the net but, just because it's there, it doesn't mean it's correct, honest, or up to date.

Although the Internet scores heavily as a communications medium, it also has its drawbacks.

Moore Stephens suggests a number of ways in which companies can protect themselves without missing out on the advantages that the Internet offers. These include establishing a computer security policy and statement of practice, educating staff about the risks of viruses and hackers, and scanning e-mails and web use for prohibited traffic.

Moore Stephens London, founded in 1907, is a member firm of Moore Stephens International Limited, one of the world's leading accounting and consulting networks, with more than 380 offices of member firms in over 70 countries. It is noted for a number of industry specialisations and, in particular, as a leading shipping and insurance adviser.

DIARY OF EVENTS

1-3 December 1999, London
International Maritime Law Seminar
Organised by the LLP

Tel.: +44 20 7453 5492 Fax.: +44 20 7636 6858

1-2 December 1999, London
7th Annual Air Transport Conference
Organised by the Institute of the Economic Affairs
Tel. +44171 608 0541 Fax.: +44171 - 253 2798

6 December 1999, Vienna Austria
Receivables Financing Convention

Organised by the International Bar Association
Tel.: +44 171 629 1206 Fax.: +44 171 409 0456

7-8 December 1999, London
The Fifth Annual International Forum on Ship Arrest
Organised by the LLP
Tel.: +44171 453 5492 Fax.: +44171 453 2739

8-10 December 1999, London
Intermodal '99
Organised by IIR Exhibitions
Tel.: +44 171 480 0600

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

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

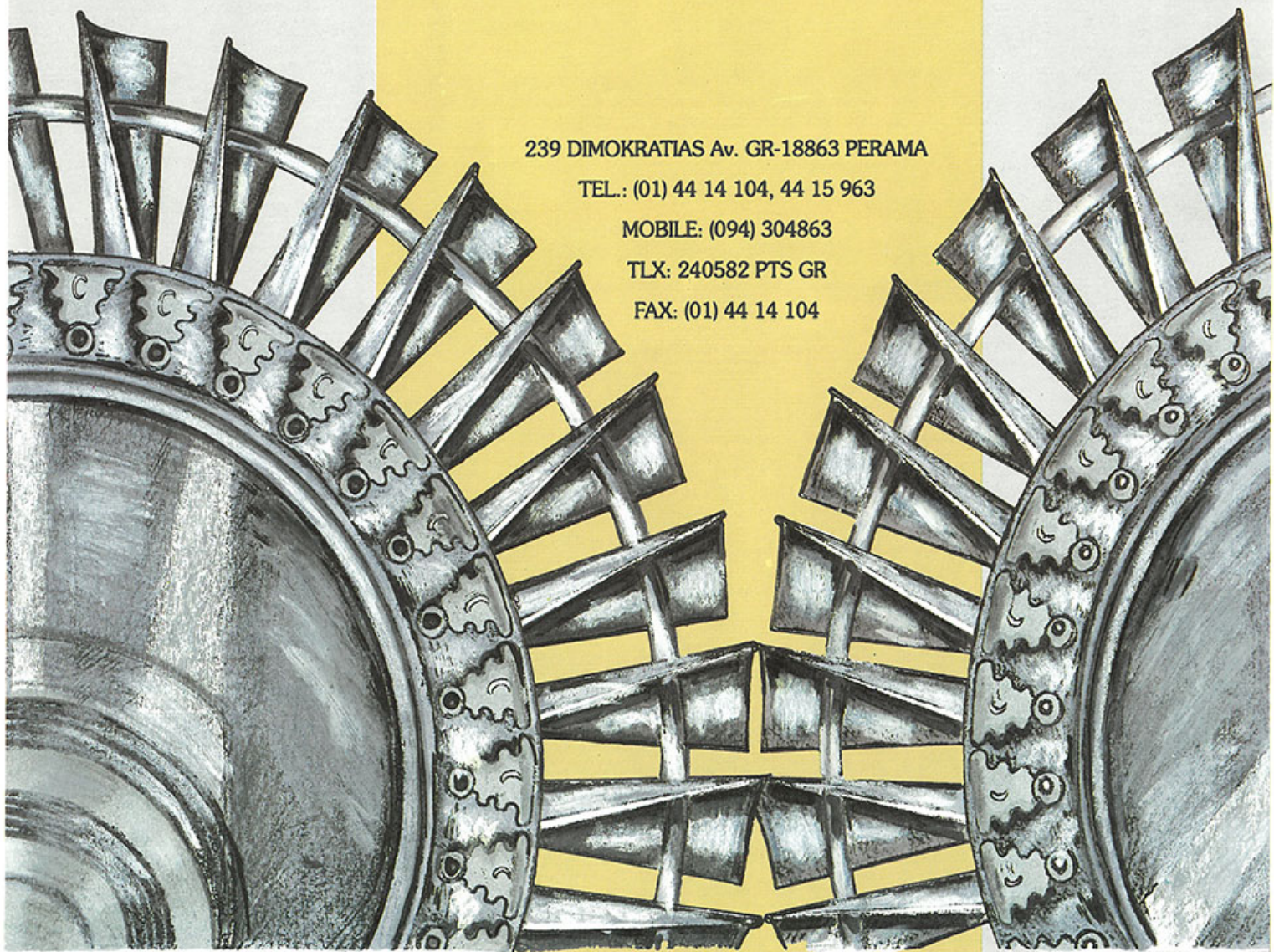
239 DIMOKRATIAS Av. GR-18863 PERAMA

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

MOBILE: (094) 304863

TLX: 240582 PTS GR

FAX: (01) 44 14 104



VIRGIN CAB DRIVER

Σε αναλαμβάνει

Για περισσότερες πληροφορίες, απευθυνθείτε στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή στην Virgin Atlantic, Πανόρμου 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 · ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ · ΣΑΝΤΑ ΛΟΥΙΣΙΑ · ΜΠΑΡΜΠΑΝΤΟΣ · ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ

**business
class**

virgin atlantic
ΑΛΛΟΣ ΑΕΡΑΣ

