



NAYTIKA XRONIKA

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 25 - ΜΑΡΤΙΟΣ 2000 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

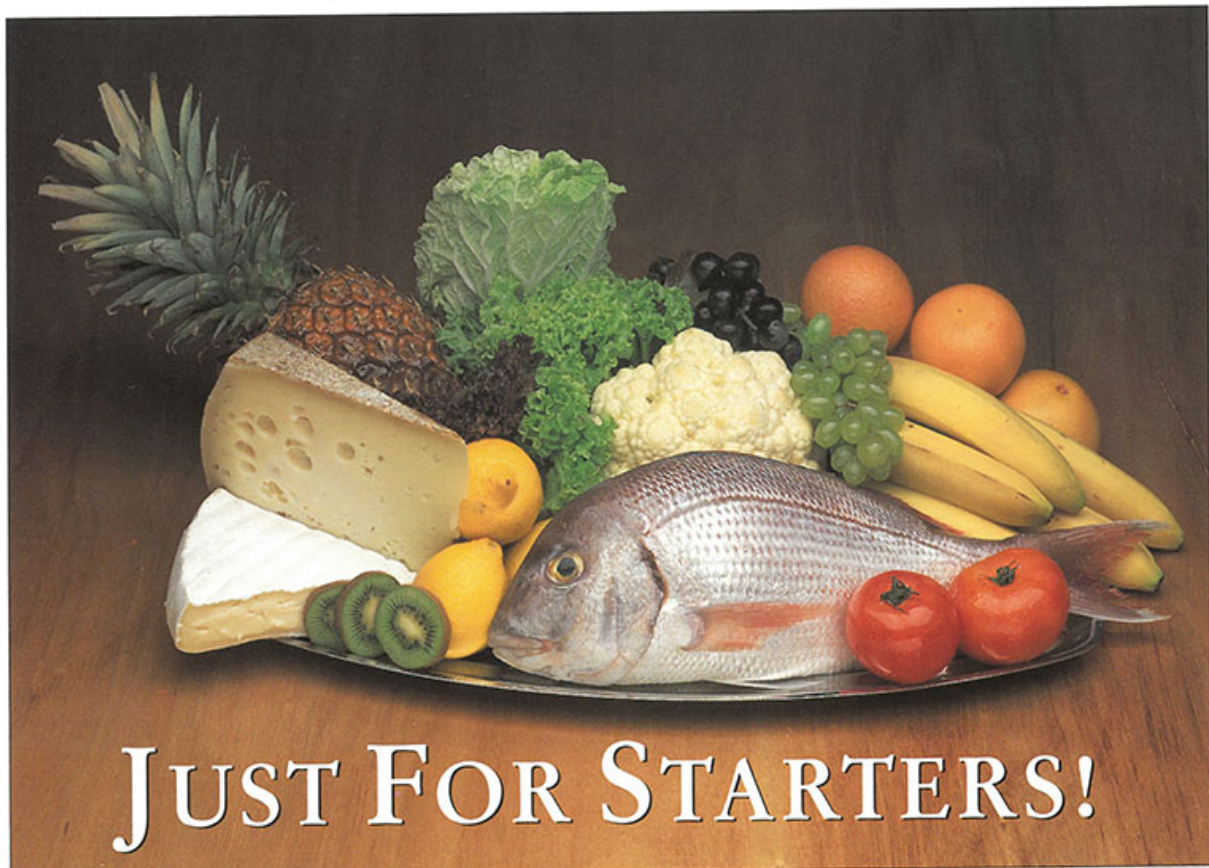


*Ενώσεις
«μορούβ» στην ακτοπλοΐα*

*Ι. Πηλιοιδάκης:
Εκτός πραγματικότητας
η φορολογία
του ελληνικού πλοίου*

*Γ. Ανωμερίτης:
Ανταγωνίστην
η ελληνική αλιεία*

**Στα ύψη
η ανεργία των
ναυτικών**



JUST FOR STARTERS!

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

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



FRIO ADRIATIC

ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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

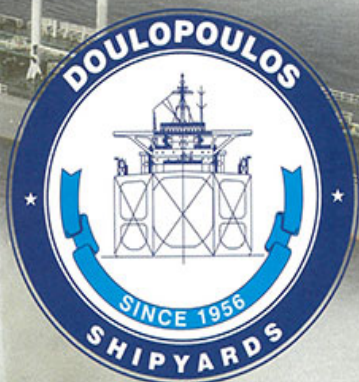
Also directly represented in : London, Las Palmas, Vigo, Madrid, Seattle, Buenos Aires, Riga, Seoul and The Falkland Islands.

Port of
Simply

Call

Piraeus?
Douloupoulos.

HIGH QUALITY



LOW BUDGET

Hard times, hard selling? All you need is sailing through with the Douloupoulos Shipyards and their outstanding workforce.

With their experience of half a century in greek traditional craftsmanship and supreme machinery in a really strategic location you will definitely come out with flags flying...

Lower naval costs per order and on time delivery in all kinds of repairs: From painting to plating. Make your best decisions through Douloupoulos' Data Evaluation, Project and Construction Management, and meet the total shipping perfection. Give more value to your money.

Douloupoulos Yards. It's better being with experts than experimenting!

For gaining the best economical terms, please call: Mr John K. Douloupoulos, tel. (00301) 44.14.423

DOULOPOULOS.

NAVIGATING

SINCE 1956



58 - 60, Demokratias Ave.,
Perama PIRAEUS,
18 863 GREECE
Tel.: (0030)1 - 44.11.737
Fax: (0030)1 - 44.14.409
E-Mail: shipyard@fnet.gr

DOCKING FACILITIES

REPAIR BERTHS

BOILER REPAIRS

PROPELLER REPAIRS

HULL REPAIRS

UNDER WATER REPAIRS

VOYAGE REPAIRS

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 25

Μάρτιος 2000

Ιδρυτής: Δ.Ν. Κωττάκης

Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλλου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος

Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας

Ειδικοί Συνεργάτες: Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,

Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Art Director: Γιάννης Κουμαριανός

Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη

Διεύθυνση

Marketing & Διαφήμισης: Μάρα Μπούγια-Ευσταθιάδη

Υπεύθυνος

Διαφήμισης & συνδρομών: Χρήστος Καπάντας

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα

Ασκήπριου 61

106 80, Αθήνα

Τηλ. 3636497, 3636186, Fax: 3618172

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ

Π. ΚΟΚΑΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε

Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση

Τηλ. 2855067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.

Λοιπές Χώρες 30.000 δρχ.

Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.

Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7

185 35 Πειραιάς

Τηλ. 4227111- Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

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



6. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ
ΤΟΥ ΜΗΝΑ

8. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

20. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

24. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

28. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΙΜΗ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ

Συνέντευξη του υπουργού

Γεωργίας Γ. Ανωμερίτης

30. ΕΚΤΟΣ

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Συνέντευξη

του Ιωάννη Πλατισιάκη

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

34. ΣΤΑ ΥΨΗ Η ΑΝΕΡΓΙΑ

ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΤΟΝ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ

38. ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ



σελ. 38

ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ΤΟΝ ΑΙΩΝΑ

ΠΟΥ ΠΕΡΑΣΕ

Η ιστορία ενός αιώνος ελληνικής
ναυτιλίας (γ' μέρος, 1970-1975)

44. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:

Αναμενόμενη η πτωτική πορεία

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

48. Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΕΝΩΝΕΙ

ΜΕΓΑΛΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ

ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ

52. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες» της
ναυτιλίας μας

56. ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ

ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Του Απόστολου Δόμβρου

58. Η ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ

ΤΗ 2η ΧΙΛΙΕΤΙΑ μ.Χ.

Του Π. Μαυρογιάννη

60. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ

Του Ξεν. Αντωνιάδη

62. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ

ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Του καθηγητή Εμπορικού και
Ναυτικού Δικαίου στο Εθνικό και
Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο
Αθηνών Α. Αντάπαση

66. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

70. 16η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΗ

ΤΑΧΥΠΛΟΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Του Γ. Μπάνου

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

72. ΕΝΑΣ ΑΓΩΝΑΣ ΔΡΟΜΟΥ

ΜΕ... ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

74. AIR NEWS

76. FORUM

78. ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ

80. ENGLISH SUPPLEMENT



σελ. 12



σελ. 48



σελ. 44



σελ. 72

SEAMARK

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

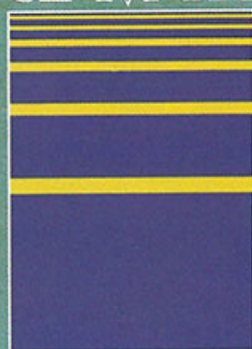


K2 design

...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



Τα «μαμούθ» της ακτοπλοΐας

του Νίκου Σίμου

Ενας νέος και πολύ εντυπωσιακός επιχειρηματικός οργανισμός λαμβάνει χώρα στο χώρο της ακτοπλοΐας, με τις συνεργασίες που δημιουργούν σχήματα-μαμούθ. Ένα πρώτο συμπέρασμα στο οποίο μπορεί να καταλήξει κάποιος, είναι ότι οι επιχειρήσεις της ακτοπλοΐας πολύ νωρίς αντελήφθησαν τα οφέλη που θα μπορούσαν να αποκομίσουν σε κεφαλαιακή βάση από τη είσοδό τους στο Χρηματιστήριο. Έτσι, εκτός από τους πόρους που άντλησαν, είναι σαφές ότι διευκολύνθηκε η ανάπτυξη τους μέσω σοβαρών συνεργασιών και συγχωνεύσεων, με αποτέλεσμα σήμερα να βλέπουμε το σχηματισμό επιχειρηματικών ομίλων στους οποίους ανήκει η συντριπτική πλειονότητα των επιβατηγών σκαφών.

Επί πλέον, η δημιουργία ενός κολοσσιαίου επιχειρηματικού σχήματος γέννησε την εύλογη ανάγκη να σχηματισθεί και άλλο. Η εξέλιξη αυτή δεν είναι παρά η απόρροια της πορείας που ακολουθείται διεθνώς υπό τη βαριά σκιά της παγκοσμιοποίησης. Κανένα μικρό σχήμα δεν μπορεί να επιζήσει και επομένως είναι αναπόφευκτο να οδηγούμαστε σε κολοσσιαίους επιχειρηματικούς ομίλους, διά της λειτουργίας των οποίων επιτυγχάνονται και οικονομίες κλίματος στον τομέα του κόστους, τόσο απαραίτητες στο πλαίσιο ενός αδυσώπητου ανταγωνισμού.

Ειδικώς στον κλάδο της ακτοπλοΐας, τα μεγάλα αυτά μεγέθη ίσως αποδειχθούν και η πλέον αποτελεσματική απάντηση απέναντι στον υπερβολικό, πιστεύουμε, φόβο που όλοι κάποτε εξέφραζαν για την τύχη του ελληνικού ακτοπλοϊκού πλοίου, με τις εσωτερικές γραμμές απελευθερωμένες, κατά υψηλή κοινοτική επιταγή. Φαίνεται όμως ότι η νέα πραγματικότητα που δημιουργείται στην ακτοπλοΐα, μέχρι να παγιωθεί τουλάχιστον, δεν πρόκειται να είναι ανέφελη.

Και αυτό το διαπιστώσαμε μετά τις εξελίξεις στην Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας. Σημασία δεν έχει μόνο να επιβιώσουν τα κολοσσιαία σχήματα που δημιουργούνται - κάτι που είναι μάλλον βέβαιο -, αλλά να μη διαλυθούν από τους ανθρώπινους ανταγωνισμούς και τις αντιζηλίες που είναι φυσικό να επιφυλάσσουν σε κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα. Και κάτι ακόμη: Διατυπώθηκε, σε υπερκομματικό μάλιστα επίπεδο, από βουλευτές και των δύο μεγάλων κομμάτων, ο φόβος μήπως τα σχήματα που εμφανίζονται δημιουργήσουν μονοπωλιακές καταστάσεις, με όλους τους κινδύνους που αυτές συνεπάγονται. Την απάντηση στις κατηγορίες αυτές την έδωσε ο πρόεδρος της Ενώσεως Ακτοπλόων, ο κ. Παντ. Σφηνιάς, ο οποίος υπερασμύθηκε της επιχειρηματικής υγείας που συνιστούν αυτού του είδους οι επιχειρηματικές ενώσεις, αφήνοντας μάλιστα αιχμές κατά των πολιτικών, ότι μέχρι σήμερα το ενδιαφέρον τους για την ακτοπλοΐα εξαντλείται στους μήνες αιχμής. Και ότι η ακτοπλοΐα είναι αυτή που συντηρεί την επισκευαστική ζώνη Περάματος. Αλήθεια είναι όλα αυτά, και πληρωμένη η απάντηση. Με τη διαφορά ότι, διαχρονικώς, και η Ένωση Ακτοπλόων έχει το βάρος της ευθύνης να αποδείξει ότι οι κατηγορίες δεν ευσταθούν.

Διότι, εκείνο που δεν πρέπει να ξεχνάμε, είναι ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ως προς τον προγραμματισμό και τη χάραξη τους ευρίσκονται υπό τον έλεγχο του κράτους και ακριβώς αυτήν την ισχύ της δημιουργίας τεράστιων επιχειρηματικών μεγεθών είναι που φοβάται η Πολιτεία ότι θα πρέπει να αντιμετωπίσει, όταν θα προκύπτουν διαφωνίες στη συνεργασία της με τους ακτοπλοϊκούς κολοσσούς. Και ο νοών νοείτω...

Πρόσωπα

του μήνα

Κωστής Στεφανόπουλος

Ενώνοντας τελικώς τα δύο μεγάλα κόμματα και ασφαλώς τη συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού λαού, ο Κωστής Στεφανόπουλος είναι ο πρώτος Πρόεδρος της Δημοκρατίας που επανεκλέγεται με τόσο μεγάλη πλειοψηφία. Ασκώντας με κυριολεκτικώς άψογο τρόπο τα καθήκοντά του κατά την πρώτη θητεία του, δεν ήταν δυνατόν να μην αναγνωρίσει όλος ο ελληνικός λαός τη μεγάλη συνεισφορά του επανεκλεγέντος Προέδρου στην πορεία της Ελληνικής Δημοκρατίας.



Στέφανος Μάνος

Με μια ποδοσφαιρική επινοήσεως πολιτική «ντρίμπλα» ο κ. Στέφανος Μάνος επέστρεψε στη Νέα Δημοκρατία, αποβλήνοντας μάλιστα στο υπουργείο Δικαιοσύνης, στην περίπτωση που το κόμμα της αξιωματικής αντιπολίτευσης γίνει κυβέρνηση. Το ενδιαφέρον της όλης υπόθεσης είναι ότι μέχρι την τελευταία στιγμή δεν είχε διαρρεύσει τίποτε, με αποτέλεσμα όλες οι εφημερίδες την προηγούμενη της προσχωρήσεως να αποκλείουν κατηγορηματικώς τη συνεργασία Μάνου και Ν.Δ. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ενισχύθηκε η Νέα Δημοκρατία, ιδίως στην Αθήνα, με την επάνοδο του τέως υπουργού.



Γιάννος Παπαντωνίου

Πήγε, είδε, επέστρεψε από το Λονδίνο αλλά η αγορά, η χρηματιστηριακή, δεν είδε φως εξ Εσπερίας. Αναφερόμαστε στον υπουργό Εθνικής Οικονομίας Γιάννο Παπαντωνίου, ο οποίος είχε επαφές στη βρετανική πρωτεύουσα με θεσμικούς επενδυτές για να κινητοποιήσει το επενδυτικό ενδιαφέρον τους.

Η απάντηση ήταν: «Μετά τις εκλογές...». Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι δεν του αναγνώρισαν του κ. Παπαντωνίου ότι η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε καλό δρόμο. Ασφαλώς, όμως, δεν φτάνουν μόνο τα λόγια...



Παντελής Σφηνιάς

Το εντυπωσιακό σάρωμα στην ακτοπλοΐα της Minoan Flying Dolphins είναι λογικό να αναδεικνύει σε πρόσωπο του μήνα τον κ. Παντελή Σφηνιά. Η μία μετά την άλλη, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες εντάσσονται στο «στρατόπεδο» της MFD και έτσι ο στόλος των Μινωικών περιλαμβάνει πλέον 84 σκάφη. Το ενδιαφέρον στο νέο σχήμα είναι ότι μετέχουν σε αυτό και κορυφαίοι Έλληνες επιχειρηματίες όπως οι κ. Βαρδινογιάννης, Κόκκαλης και Κοντομηνάς.





serving the marine world since 1936

industrial marine products



wire ropes —



**mooring ropes &
polyamide nylon ropes —**



**anchors & studlink
anchor chaincables —**



container securing systems —



**alloy steel chain slings
lifting slings & lashing webbings —**



anodes —



rubber dockside fenders —



shark marine paints —



safety equipment —



KATRADIS GROUP

HEAD OFFICE: 11 Psarron Str., 186 48 Piraeus - Greece, phone: (+301) 4627 800
fax: (+301) 46 26 268, telex: 212 880 NIKA GR, e-mail: rope@katradis.com

ΕΝ ΠΛΩ

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Η πύλη της Σοφοκλέους

Αναμφισβήτως, την εποχή αυτή που το ελληνικό χρηματιστήριο δεν έχει να παρουσιάσει και πολύ ευτυχημένους επενδυτές και που για να σημειώσει μια σταθερή άνοδο χρειάζεται η εισαγωγή νέων κεφαλαίων αντί της ανακυκλώσεως των παλιών, ασφαλή και η πολιτεία έχει κάθε λόγο να επείγεται για τη συμμετοχή της ποντοπόρου ναυτιλίας μας στην εγχώρια κεφαλαιαγορά.

Πράγματι, σε μιαν εποχή που οι επενδυτές, για λόγους που δεν είναι της παρούσης στήλης να αναπτύξει, εμφανίζονται επιφυλακτικοί να διαθέσουν και άλλα κεφάλαια στη Σοφοκλέους, η έλξη της οικονομικής ευρωστίας και του κοσμοπολιτισμού που ανέκαθεν ασκούσε η ελληνική ναυτιλία και ο εφοπλισμός στους Έλληνες, θα ήταν ένας πολύ σημαντικός παράγοντας για την αγορά, από το ευρύ κοινό, μετοχών ναυτιλιακών εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Η στήλη αυτή, σε ανύποπτο χρόνο, είχε επισημάνει τα οφέλη που θα συνεπαγόταν για το ελληνικό πλοίο και τον εφοπλισμό η άντληση κεφαλαίων από την ελληνική κεφαλαιαγορά. Είχαμε μάλιστα επισημάνει ότι σε ορισμένες πτυχές τους οι επιφυλάξεις του εφοπλισμού μπορεί να ήταν και υπερβολικές. Αυτή όμως η εκτίμηση δεν σημαίνει ότι δεν αντιμετωπίζουμε με το δέοντα σεβασμό την άποψη αυτών που έχουν κάθε λόγο να ενδιαφέρονται περισσότερο από κάθε άλλον για την «πληύση» των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στο ελληνικό χρηματιστήριο.

Η Ένωση Εφοπλιστών βλέπει κατ' αρχάς με θετικό μάτι την προοπτική αυτή, διότι αντιλαμβάνεται ασφαλή τα πλεονεκτήματα της απεμπλοκής της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως, κατά ένα σημαντικό ποσοστό, από τον ασφυκτικό εναγκαλισμό του τραπεζικού δανεισμού, διά της υποκαταστάσεώς του από υγιέστερες πηγές αντιλήσεως κεφαλαίων. Υπάρχουν όμως και ορισμένοι απαράβατοι όροι που θέτει ο εφοπλισμός. Ο πρώτος είναι να παραμείνει ως έχει

το υφιστάμενο θεσμικό καθεστώς για το ελληνικό πλοίο και να μην αποτελέσει ευκαιρία για την αλλοίωσή του, η ένταξη της ναυτιλιακής επιχειρήσεως στο πλαίσιο των χρηματιστηριακών κωδίκων και κανόνων. Ο φόβος αυτός του εφοπλισμού δεν είναι αδικαιολόγητος, από τη στιγμή που έχουμε πολλά παραδείγματα αναξιοπιστίας της πολιτείας, κάθε φορά που έχει αποφασίσει, τη επινεύσει κάποιου υπαλληλίσκου, «να βγάλλει από τη μύγα ξύγκι».

Ο δεύτερος όρος είναι να προηγηθεί η σε βάθος ενημέρωση του ευρέως επενδυτικού κοινού για τις ιδιομορφίες της φορτηγού ναυτιλίας και, κυρίως, των tramp μεταφορών. Όπως πολύ σωστά τόνισε ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Λύρας «το κύρος και η αξιοπιστία που απολαμβάνει ο Έλληνας εφοπλιστής, ως διεθνής επιχειρηματίας, με κανέναν τρόπο δεν πρέπει να διακυβευθούν στην εγχώρια χρηματαγορά, καθώς αυτή διανύει περίοδο ωρίμανσης».

Οι απόψεις αυτές δεν σημαίνουν τίποτε άλλο παρά το ότι το ίδιο το κράτος που είχε την πρωτοβουλία να επιχειρήσει να ενσωματώσει και την ποντοπόρο ελληνική ναυτιλία στο οικονομικό γίγνεσθαι του τόπου, έτσι όπως αυτό αντικατοπτρίζεται σήμερα από τη στενότερη σύνδεση της ελληνικής οικονομίας με το Χρηματιστήριο, έχει και την ευθύνη να κάνει πειστική την πρότασή του. Και εφόσον είναι συμφέρουσα και ασφαλή και για τη ναυτιλία και για τους επενδυτές, ο ελληνικός εφοπλισμός δεν θα είχε καμία αντίρρηση να συμμετάσχει στο εγχείρημα αυτό και να την αποδεχθεί.

Ευοίωνες προοπτικές

Με ρυθμούς 4% - 4,5% αναμένεται να αυξάνονται σε ετήσια βάση οι από θαλάσσης μεταφορές τα επόμενα δέκα χρόνια. Αυτή η ευοίωνη πρόβλεψη ανήκει στην Παγκόσμια Τράπεζα και έρχεται να δημιουργήσει κάποια αισιοδοξία στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα σε μια στιγμή που η υπερπροσφορά χωρητικότητας έχει αρχίσει να επηρεάζει αποφασιστικά πλέον την ισορροπία στο από θαλάσσης διενεργούμενο εμπόριο.

Βεβαίως, εκείνο που δεν πρέπει να παραγνωρίζεται είναι ότι όταν οι τιμές των νεότευκτων πλοίων καθίστανται ελκυστικές, εξαιτίας του σκληρού ανταγωνισμού των διεθνών ναυπηγείων, είναι πολύ δύσκολο για τον εφοπλιστή να αποφύγει τον πειρασμό της ναυπήγ-

σης που, σε τελευταία ανάλυση, καταλήγει στη διατάραξη της ισορροπίας μεταξύ ζητούμενης και προσφερόμενης χωρητικότητας. Υπ' αυτήν την έννοια προβλέψεις περί αύξησεως του από θαλάσσης μεταφερόμενου φορτίου, είναι πάντοτε ευπρόσδεκτες.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε χαρακτηριστικά στοιχεία για την αντίστοιχη ελληνική ναυπηγική δράση. Μόνο την περίοδο Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου του απειθρόντος έτους, στα ναυπηγεία της Κορέας είχαν υπογραφεί συμβόλαια για την κατασκευή 14 σκαφών για λογαριασμό Ελλήνων εφοπλιστών. Εξ αυτών οι έξι παραγγελίες είχαν τοποθετηθεί στα ναυπηγεία Daewoo και οι δύο στη Hyundai. Έχουμε, δε, μία συνοδική χωρητικότητα που θα εισέλθει

στις θαλάσσιες μεταφορές δύο εκατομμυρίων τόνων, που αφορά μόνον Έλληνες και που αντιπροσωπεύει παραγγελίες ενός μόνο διμήνου και μόνο στα ναυπηγεία μιας χώρας!

Επομένως, ως ελπίζουμε ότι θα επαληθευθούν οι προβλέψεις της Παγκόσμιας Τράπεζας και ότι οι παραγγελίες και οι αγορές του ελληνικού εφοπλισμού έχουν αφετηρία ανάλογες προβλέψεις.

Εκπαίδευση και απασχόληση

Την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως άφηστε και τον ελληνικό εφοπλισμό, απασχολεί ιδιαίτερος το θέμα της εκπαίδευσης και της προσέλευσης ναυτικών. Ήδη η Επιτροπή η οποία έχει επεξεργασθεί απόψεις που έχουν υποβάλει οι εφοπλιστικές ενώσεις και οι ναυτεργάτες, πρόκειται να εκδώσει τον τρέχοντα μήνα μία σημαντική ανακοίνωση, στην οποία θα παίρνει θέση και στο ναυτεργατικό αίτημα όπως διατεθούν κοινοτικοί πόροι για τη χρηματοδότηση της εκπαίδευσης των ναυτικών ατόμων και για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Το ζήτημα είναι πολύ σοβαρό και απασχολεί όλες τις παραδοσιακές ναυτιλίες της Ευρώπης και, πρωτίστως την ελληνική. Είναι δε σοβαρό διότι έχει δύο πτυχές. Πρώτον, την προσέλευση ναυτικών και δεύτερον, τη διαμόρφωση πληρωμάτων που να μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της εφαρμοζόμενης σήμερα στα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας. Το ερώτημα βεβαίως που προκύπτει είναι ποια η συνεισφορά προς την κατεύθυνση αυτή του αρμόδιου διοικητικού φορέα της ναυτιλίας.

Όπως πολύ σωστά έχει θέσει το πρόβλημα η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, μια σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση πρέπει να εξασφαλίζει αφενός υψηλά επίπεδα τεχνολογίας έτσι ώστε να έχουν καλή προετοιμασία τα στελέχη του πλοίου και αφετέρου αριθμητική επάρκεια στελεχών σε βάθος χρόνου, διότι η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σε συνεχή ανάπτυξη.

Το παράπονο του ελληνικού εφοπλισμού είναι ότι τα όσα ισχύουν στον νευραλγικό τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης κάθε άλλο παρά

εξασφαλίζουν τους δύο ανωτέρω όρους. Και τούτο διότι το υπουργείο Ναυτιλίας δεν έχει φροντίσει να αξιοποιήσει τις δυνατότητες της ιδιωτικής πρωτοβουλίας προς την κατεύθυνση αυτή.

Το πρόβλημα της ναυτικής εκπαίδευσης, έτσι όπως εμφανίζεται με μη πληρούμενους τους δύο παραπάνω όρους, δηλαδή την ποιοτική εκπαίδευση και την προσέλευση περισσότερων στο ναυτικό επάγγελμα, έχει βασικό τροφικό δύο αιτίες: Τη συνεχιζόμενη συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου, εξαιτίας της έλλειψης ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου, και τη μη ένταξη των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού στην ανωτάτη εκπαίδευση, κάτι που δρα ανασταλτικά στην προσέλευση περισσότερων νέων στη ναυτική σταδιοδρομία. Πέραν δε αυτού, ποια συνταξιοδοτική προοπτική μπορεί να παράσχει πλέον στη χώρα μας το ναυτικό επάγγελμα τη στιγμή που το ασφαλιστικό ίδρυμα των ναυτικών, το NAT, τελεί υπό συνεχή κατάρρευση την τελευταία εικοσαετία.

Η ελληνική ναυπηγοβιομηχανία

Αν εξαιρέσει κανείς το Νεώριο Σύρου, η ιδιωτικοποίηση του οποίου και η λειτουργία του υπό ένα επιδέξιο και στιβαρό μάντζεμντ έχουν αποτελέσει παράδειγμα αποτελεσματικής ιδιωτικοποίησης -με πρόσφατο επίτευγμα και την είσοδο της επιχείρησης στο Χρηματιστήριο-, η λοιπή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στη χώρα μας... σέρνεται.

Οι λόγοι είναι εμφανέστατοι και το παράδειγμα του Νεωρίου δίνει απάντηση χωρίς περιττά λόγια. Να αναφέρουμε χαρακτηριστικά ότι αν δεν υπήρχαν οι κρατικές παραγγελίες, τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά και Ελευσίνος θα ήμουν κλειστά.

Το πώς κατέληξε έτσι η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, που κάποτε ήταν μία από τις κορυφαίες στην Ευρώπη και η κορυφαία του μεσογειακού χώρου, θα πρέπει να το αναζητήσουμε σε... πολιτικούς λόγους και σε ηθικίστικες πρακτικές. Βεβαίως δε και στην στολή των κυβερνώντων την εποχή που η προώθηση των ιδιωτικοποιήσεων ήταν η μόνη λύση για να αναζωογονηθούν οι μονάδες.

Δανειζόμενοι μερικές από τις γενικές επισημάνσεις του προέδρου του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου κ. Γ. Γράτσου, σε αναφορά του στην κατάσταση στο Πέραμα (για το οποίο θα επανέλθουμε σε προσεχές σημείωμα), έχουμε να παρατηρήσουμε ότι την τελευταία δεκαετία το κόστος εργασίας στις ελληνικές μονάδες έχει ανέβει και έχει ξεπεράσει το αντίστοιχο κόστος ανθρωποώρας στην Ευρώπη. Συγχρόνως, όμως, παρέμεινε καθηλωμένη η παραγωγικότητα. Η ανταγωνιστικότητα μιας επισκευαστικής βάσης στηρίζεται στην καλή ποιότητα εργασίας, στην ταχύτητα της εκτέλεσης, στην αξιοπιστία στην παράδοση

του έργου και ασφαλώς και στο κόστος εκτέλεσής του. Για τον εφοπλισμό, το κόστος είναι απολύτως συνδεδεμένο με το χρόνο εκτέλεσης του έργου. Αυτό σημαίνει ότι κάνοντας μία αναδρομή στα όσα συνέβησαν στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια, διαπιστώνουμε τελικώς ότι, με τις συνεχείς διεκδικήσεις και τα κεκτημένα, οι εργαζόμενοι στη συγκεκριμένη βιομηχανία έφθασαν να καταργήσουν τις δικές τους θέσεις εργασίας. Αυτό, δηλαδή, πρέπει να το κατανοήσουν πρωτίστως οι εργαζόμενοι. Διότι είναι φυσικό το πλοίο να αναζητήσει ανταγωνιστικότερο ναυπηγικό και επισκευαστικό κέντρο.

Επομένως, για να μειωθεί το κόστος των ναυπηγήσεων και των επισκευών στη χώρα μας, πρέπει να αυξηθεί η παραγωγικότητα. Σημειώνεται χαρακτηριστικά ότι οι ανθρωποώρες για την κατασκευή ενός πλοίου στην Ιαπωνία έχουν μειωθεί στο 1/5 από το 1980. Και αυτό επιτεύχθηκε με την κατάλληλη υποδομή, με νέα συστήματα εργασίας και με βελτίωση του εξοπλισμού των ναυπηγείων. Αυτά προς γνώση και συμμόρφωση, αν θέλουμε βεβαίως να αποκτήσουμε και πάλι ισχυρή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, την οποία μάλιστα θα μπορούσε να συντηρήσει μόνον ο ελληνικός εμπορικός στόλος. ➡

Τι θα δούμε ακόμα...

Σας τα έλεγα από πέρυσι τον Οκτώβριο και νομίζω ότι τελικά δικαιώθηκα.

Τι δηλαδή έλεγα; Ότι οι εξαγγελίες, οι συμμαχίες και οι περισσότερες εξαγορές απέβησαν στο... ταμινό της Σοφοκλήδους!

Είδατε τι έγινε με τη ΝΕΛ και την G.A. Ferries του Κ. Αγούδημου. Επί δύο μήνες συζητούσαν για τη συμφωνία και τελικά ο Κεφαλληνίτης ηλιοεκκρίτης «ανέκρουσε πρύμναν». Στο μεταξύ, η μετοχή της ΝΕΛ έκανε «θάρια» (τώρα τελευταία μπόκαν τα «10άρια» στη ζωή μας) και κάποιοι βγήκαν δεόντως κερδοσμένοι.

Ο κ. πρόεδρος της ΝΕΛ, βεβαίως, αποδείχθηκε ιδιαιτέρως ευφυής και πλουσιότερος.

Τι θα δούμε ακόμα (2)

Να θυμίσουμε και όσα έχουν γίνει τον Φεβρουάριο με πρωταγωνιστή τον κ. Αντωνίου.

«Μέσα» στο «παιχνίδι» με τον κ. Σφηνιά, «μέσα» και στο «παιχνίδι» για σύμπραξη Μινωικών - ΑΝΕΚ.

Όσοι βέβαια άκουγαν τον πρόεδρο της ΝΕΛ στις συνεδριάσεις της ΓΕΑΣ τους τελευταίους 12 μήνες να επιτίθεται στον Π. Σφηνιά και πληροφορήθηκαν προ ημερών ότι θα δώσουν τα χέρια για συνεργασία, σταυροκοπήθηκαν και είπαν:

«Βρε, τι θα δούμε ακόμα...»

Σουμάκης - τσίπουρο, Φασούλας - πούρο!

Τελικά, κάποιες φορές, ο υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας όπως θέλει αυτός παίζει την... μπάλα, στην εκλογική περιφέρεια της Α' Πειραιά.

Εκεί που άσπονδοι φίλοι τον περίμεναν να τα «θαλασσωσει», να τος σε γνωστό στέκι της πηλαγίας Κοραή αγκαλιά με τον πανύψηλο Παν. Φασούλα.

Όσοι έλεγαν ότι ο Φασούλας θα ήταν υποψήφιος στον Πειραιά με το ΠΑΣΟΚ δεν διαψεύστηκαν. Στα μέσα Φεβρουαρίου λοιπόν, στο στέκι που προαναφέραμε, ο πανύψηλος Παναγιώτης καπνίζοντας αρειμανίως το πούρο του και ο υπουργός πίνοντας το τσίπουρό του, είπε τη μεγάλη κουβέντα: «Ο Σταύρος είναι φίλος μου και δεν κατεβαίνω σε αυτές τις εκλογές. Θα ασχοληθώ με τον εθελοντισμό της Ολυμπιάδας του 2004». Όμως στις 22 του ίδιου μήνα, δηλαδή μια βδομάδα αργότερα, με ... πρωθυπουργική παρέμβαση (όποιος θέλει το πιστεύει) ο Παναγιώτης επείσθη. Τώρα, Παναγιώτη μου, οι καμπάνες θα χτυπήσουν στις 9 Απριλίου!

«Τσεκουράτος» ο Λύρας

Αλήθειες, μικρές ή μεγάλες δεν ξέρω, πάντως αλήθειες, είπε ο πρόεδρος της ΕΕΕ Γ. Λύρας, την ημέρα των αρχαιρεσιών.

Είναι γνωστό ότι οι αλήθειες «πονάνε» κάποιους και ένας από αυτούς ήταν και ο Σταύρος Σουμάκης.

Τι για «έτος φυγής» μίλησε ο Γ. Λύρας, τι για «μη κυβερνητική πολιτική», τι, τι, τι...

Αν αυτές οι αλήθειες έβγαιναν προς τα έξω σε πιο τακτά χρονικά διαστήματα, ίσως και ο εφοπλιστικός κόσμος να είχε καλύτερο προφίλ απ' ό,τι έχει σήμερα...

Λέμε ίσως...

Γίνεται έλεγχος;

Ακόμη δεν έχω καταλάβει γιατί τοποθέτησαν στην είσοδο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας το μηχανήμα για τον έλεγχο των εισερχομένων. Φοβούνται μήπως κάποιος «περάσει» βόμβα ή εκρηκτικό μηχανισμό; Θα ήθελα να ήμουν σε μια γωνιά και να παρακολουθούσα τον έλεγχο σε «φουσκωτούς» διαφόρων επωνύμων (... και εφοπλιστών) όταν επισκέπτεται τον υπουργό. Δηλαδή, αυτοί θα αφήνουν στην είσοδο του ΥΕΝ τις... κουμπούρες τους;... Ας γελάσω...

Τους πέταξε έξω!

Ωχ, οι εκλογές πλησιάζουν και δεν γνωρίζω πώς θα αντιδράσουν κάποιοι λιμενικοί απέναντι στον πολιτικό προϊστάμενό τους!...

Πριν από λίγες εβδομάδες λιμενικοί με επικεφαλής τον Γ. Παναγόπουλο, πρόεδρο του συνδικαλιστικού οργάνου τους, πήγαν στο γραφείο του Στ. Σουμάκη για να συζητήσουν διάφορα θέματα. Οι λιμενικοί άρχισαν να γίνονται «φορτικοί» και να ζητούν -όπως άκουσα στους διαδρόμους του ΥΕΝ- τον... ουρανό με τ' άστρα!

Ε, δεν άντεξε ο Σουμάκης και τους πέταξε έξω από το γραφείο του!

Η συνέχεια στις... κάλπες, στις 9 Απριλίου!...

Βασίλη, περαστικά

Δύσκολες ώρες περνά ένας από τους καλύτερους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, ο Βασίλης Κάντας. Τα «Ναυτικά Χρονικά» του εύχονται γρήγορα σιδερένιος.

Σ. Ξανθόπουλος



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

Η επίσκεψη του πρωθυπουργού στον Πειραιά

Τη συμβολή όρων, χωρίς εξαίρεση, ώστε να προχωρήσει η χώρα ζήτησε από τον Πειραιά, στα μέσα Φεβρουαρίου, ο πρωθυπουργός Κ. Σημίτης, ενώ ταυτόχρονα κάλεσε τα κόμματα της αντιπολίτευσης να σταματήσουν την κριτική άρνησης. «Η εικόνα της άρνησης δεν αληθεύει. Εί- ναι εικόνα μη πραγματική, αφού σήμερα έχουμε σταθερή οικονομία. Το νόμισμά μας είναι σταθερό και πλέον η χώρα μας δεν την ταλαιπω- ρούν ούτε τα ελλείμματα ούτε ο πληθωρισμός. Τα εισοδήματα έχουν βελτιωθεί», τόνισε ο πρωθυπουργός κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στο μέγαρο του ΟΛΠ, ύστερα από δίωρη περιοδεία του σε εκτελούμενα έργα στην πόλη και στο λιμάνι. Και πρόσθεσε: «Είμαστε κυβέρνηση που θέ- λουμε να αλλιάξει το πρότυπο πολιτικής. Βαδίζουμε βάσει χρονοδιαγραμμάτων για τα έργα τα οποία πραγματοποιούμε. Δεν στεκόμαστε στα λό- για, ούτε μόνο στις μελέτες. Το Μετρό είναι μια πραγματικότητα».

Ο κ. Σημίτης, ο οποίος συνοδευόταν από τους υπουργούς ΠΕΧΩΔΕ Κ. Λαλιώτη και Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη, το δήμαρχο Χρ. Αγραπίδη, βουλευτές και την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, περιηγήθηκε με πλωτό τους χώρους του λιμανιού όπου γίνονται σημαντικές παρεμβάσεις.



«Στόχος μας είναι να καταστεί ο Πειραιάς σύγχρονο λιμάνι, μια πόλη φιλική προς τους κατοίκους της. Ο Πειραιάς πρέπει να γίνει μεγάλο ναυτιλιακό και εμπορικό κέντρο διευ- ρύνοντας τη διεθνή του εμβέλεια», υπογράμμισε ο πρωθυπουργός.

Ο δήμαρχος Χρ. Αγραπίδης τόνισε ότι ο πρωθυπουργός γνωρίζει τα προβλήματα της πόλης -ο κ. Σημίτης εκλέγεται στον Πειραιά από το 1985- και ζήτησε όσοι αγαπούν τον Πειραιά να ενώσουν τις δυνάμεις τους και να δώσουν λύσεις σε όλα τα προβλήματα όπως το κυκλοφοριακό, οι χώροι πρασίνου, οι σχολικές αίθουσες, το Δημοτικό Θέα- τρο, ο «πύργος», η Ρόληϊος κ.ά.

Ο δήμαρχος υπογράμμισε ότι τα εκτελούμενα έργα στον ανισόπεδο κόμβο του σταδίου Καραϊσκάκη θα δημιουργήσουν πολλή προβλήματα, ενώ ο πρωθυπουργός υποστήριξε ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει κάνει πολλή δουλειά.

ο πρωθυπουργός συνοδευόμενος από τους υπουργούς Κ. Λαλιώτη, Σ. Σουμάκη και τον πρόεδρο της ΟΛΠ Α.Ε. Κ. Μανιατόπουλο

Νέο διοικητικό συμβούλιο στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος



Ο Σπυρίδων Γ. Αλεξανδράτος

Μετά τις αρχαιρεσίες που διεξήχθησαν στις 23 Φε- βρουαρίου, το νέο διοικη- τικό συμβούλιο του Ναυτικού Επι- μελητηρίου της Ελλάδος για την προσεχή διετία είναι το εξής: Πρόεδρος Σπυρίδων Γ. Αλεξαν- δράτος, αντιπρόεδρος Α' Λουκάς Σ. Φαφαλιός, αντιπρόεδρος Β' Βα- σίλειος Γ. Λογοθέτης. Μέλη της διοικούσας επιτροπής αποτελούν οι: Γεώργιος - Νικόλαος Γαβριήλ, Ιωάννης Ε. Πλατισιδάκης, Γεράσι- μος Δ. Στρίντζης, Μάρκος Α. Φό- ρος. Μέλη: Νικόλαος Π. Βαρβα- τές, Γεώργιος Α. Βερνίκος, Νικό- ληος Α. Βερνίκος, Νικόλαος Δ. Ευ-

θυμίου, Εμμανουήλ Ν. Καβουσα- νάκης, Αντώνιος Ι. Καλούδης, Δη- μήτριος Α. Κατωπόδης, Δημήτριος Γ. Κουτρομπούσης, Αντώνιος Α. Κυρτάτας, Κωνσταντίνος Β. Κων- σταντακόπουλος, Κωνσταντίνος Π. Λαϊμός, Παναγιώτης Χ. Λεονάρ- dos, Μάρκος Μ. Μαδιάς, Σπυρί- δων Ε. Μαρινάκης, Λουκάς Ν. Νο- μικός, Περικλής Σ. Παναγόπουλος, Ευάγγελος Γ. Πατέρας, Σταύρος Γ. Ρούσσος, Μιχαήλ Χ. Σαρλής, Ιω- άννης Γ. Σκορδιάς, Παντελής Ν. Σφηνιάς, Νικόλαος Α. Τεβειώνης, Νικόλαος Α. Τσαβήρης, Δημή- τριος Π. Τσάκος, Χαράλαμπος Ι. Τσάκος.

Ο Γ. Λύρας επανεξελέγη πρόεδρος της ΕΕΕ

Για δεύτερη συνεχής φορά ο Ιωάννης Κ. Λύρας εξελέγη πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Οι αρχαιρεσίες, που πραγματοποιήθηκαν στα γραφεία της ΕΕΕ, ανέδειξαν για τα επόμενα τρία χρόνια νέο διοικητικό συμβούλιο.

Οι νεοεκλεγέντες σύμβουλοι μετά την επικύρωση των αποτελεσμάτων συγκροτήθηκαν σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος ο Ιωάννης Λύρας, αντιπρόεδροι οι Νικόλαος Ευθυμίου και Χρήστος Κανελλιάκης, γραμματείς οι δρ Ματθαίος Δ. Λω και Λεωνίδας Δημητριάδης - Ευγενίδης, ταμίας ο Θεόδωρος Βενιάμης και αναπληρωτής ταμίας ο Σπυρίδων Αλεξανδρόπουλος.

Τα μέλη του Δ.Σ. της ΕΕΕ για την επόμενη τριετία είναι οι: Νικόλαος Γουλιανόπουλος, Γεώργιος Γράτσος, Γεώργιος Δαλακούρας, Ανδρέας Δρακόπουλος, Άννα Δρακοπούλου, Επαμεινώνδας Εμπειρίκος, Ιωάννης Ιωαννίδης, Ερρίκος Κέρταϊκωφ, Στάθης - Ιωάννης Κουλουκουντής, Γεώργιος Κουμάνταρος, Βασίλειος Κωσταντακόπουλος, Νικόλαος Λαίμης, Στέφανος Λεκανίδης, Γεώργιος Λιβανός, Σπυρίδων Μαυρίκης, Μάρκος Νομικός, Αναστάσιος Παπαγιαννόπουλος, Νικόλαος Παπαδάκης, Σπυρίδων Ποδήμης, Δημήτριος Προκοπίου, Νικόλαος Τσάκος, Λουκάς Φαφαλιός, Μιχαήλ Χανδρής.

Ο επανεκλεγείς πρόεδρος της ΕΕΕ Ιωάννης Κ. Λύρας κατά τη διάρκεια της ομιλίας του επεσήμανε μεταξύ άλλων:

«Στο κατώφλι του νέου αιώνα είναι φυσικό να απασχολεί τη σκέψη μας, το μέλλον όπως ανοίγεται μπροστά μας, με τις διαφοροποιήσεις των δομών της παγκόσμιας οικονομίας και την τεχνολογική έκρηξη. Πρόκειται για έναν προβληματισμό δύσκολο και όχι σπάνια αγωνιώδη, όπου οι σταθερές μεταβάλλονται ή και ανατρέπονται με πρωτοφανή συχνότητα για τα μέχρι σήμερα δεδομένα της ναυτιλιακής επιχείρησης. Ωστόσο, μέσα από το δαίδαλο συγκρουόμενων συχνά εξελίξεων, μπορεί κανείς να διαμορφώσει το περίγραμμα που θα χαράξει και στη συνέχεια θα αναπτύξει τη δραστηριότητά του, χωρίς βέβαια να απορρίψει την πολυτιμή πείρα του χτες, αλλά πάντα με ανοιχτό νοση στην γνώση που επέρχεται δυναμικά



Στιγμιότυπα από τις εκλογές στην ΕΕΕ



από το μέλλον». Σύμφωνα με τον κ. Λύρα, το περίγραμμα αυτό συνίσταται:

- Ποιότητα υπηρεσιών με ένα ποιοτικό πλοίο που θα είναι ασφαλές, δεν θα ρυπαίνει και θα διαθέτει ικανή ανταγωνιστικότητα.
- Στενή σύνδεση του ελληνικού και ελληνόκτητου πλοίου με την πατρίδα, προσαρμοσμένη στη βάση των νέων δεδομένων, χωρίς τις αγκυλώσεις και τη μεμψιμοιρία του παρελθόντος.

• Συγκρότηση σύγχρονου ναυτιλιακού και χρηματοπιστωτικού κέντρου στον Πειραιά, που θα αξιοποιήσει τη στρατηγική θέση της Ελλάδας στο διεθνές μεταφορικό σύστημα, και θα είναι αυτό που θα διοχετεύσει την παραγόμενη υπεραξία στην οικονομία του τόπου.

• Υψηλής μορφωτικής στάθμης στελέχη πλοίου και γραφείου που θα μπορέσουν να εξυπηρετήσουν την νέα γνώση της καλή-

ζουσας τεχνολογίας. «Όσον αφορά στην πλειυρά του εφοπλισμού, θα απαιτηθεί περαιτέρω ενίσχυση του πνεύματος της συλλογικότητας του κλάδου. Ακόμη πιο μεγάλο και προπαντός πιο δημιουργικό ενδιαφέρον του καθενός από εμάς γι' αυτό που οι παλαιότεροι ονόμαζαν με αίσθηση ευθύνης «κοινά της ναυτιλίας».

Δηλαδή τις γενικότερες υποθέσεις του πλοίου και της επιχείρησης» επεσήμανε ο Ι.Κ. Λύρας και κατέληξε: «Θα απαιτηθεί η εξεύρεση μορφών συνεργασίας σε επιχειρηματικό επίπεδο που θα επιτρέψουν όμως να διατηρηθούν η ευελιξία και η προσαρμοστικότητα της παραδοσιακής οικογενειακής επιχείρησης. Με έναν τέτοιο συνδυασμό του «νέου» και του «πα-

λαιού» θα μπορέσει να αντιμετωπίσει τις πιέσεις που δέχεται σήμερα και η μικρή επιχειρηματική μονάδα, επιτυγχάνοντας οικονομίες κλίμακος και μεγαλύτερη παρουσία στην αγορά.

Τέλος, θα χρειασθεί να συνεχισθεί η προσπάθεια του εκσυγχρονισμού του στόλου και της διαχείρισης χωρίς να παραγνωρίζονται οι ισορροπίες που συντηρούν τη δυναμική της αγοράς».

Επιστροφή μεταφορικού έργου ζητούν οι πλοιοκτήτες των μεσογειακών

Μεγάλα προβλήματα αντιμετωπίζουν το τελευταίο διάστημα, μικροί και μεγάλοι πλοιοκτήτες, όπως οι μεσογειακοί, οι οποίοι ισχυρίζονται ότι το κόστος διαχείρισης των πλοίων τους εξακολουθεί να είναι δραματικά υψηλό. Όμως εκτός από την ανταγωνιστικότητα, την ανανέωση του στόλου, την τιμολογιακή πολιτική του ΟΛΠ, την πλοηγοική υπηρεσία και την προώθηση θεσμικών μέτρων, η Ένωση των Εφορηιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων με υπόμνημά της στη διοίκηση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος επισημαίνει το πρόβλημα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και ιδιαίτερα τα μεταφορά επικίνδυνων και εύφλεκτων εμπορευμάτων. Ένα από τα κυριότερα προβλήματα για την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, είναι η επιστροφή του μεταφορικού έργου που παραδο-

σιακά μεταφερόταν με φορτηγά πλοία και τώρα μεταφέρεται μέσω φορτηγών αυτοκινήτων, με επιβατηγά - οχηματογωγά σκάφη. «Το στύχημα με την πυρκαγιά που ξέσπασε στο SUPERFAST III και όπου, δυστυχώς, είχαμε θύματα, δικαιώσε τους φόβους μας», υποστηρίζει η διοίκηση των μεσογειακών και συμπληρώνει:

«Έχουμε επισημάνει ότι τα εύφλεκτα και επικίνδυνα υλικά δεν διακινούνται πλέον με τα φορτηγά

πλοία από τον Κερατόπυργο, αλλά μεταφέρονται με φορτηγά αυτοκίνητα προς Πάτρα και Ηγουμενίτσα και τώρα τελευταία και Κόρινθο. Για πολλά χρόνια τα φορτία αυτά μεταφέρονταν υποχρεωτικά

με φορτηγά πλοία από τον Κερατόπυργο για να είναι μακριά από τις πόλεις. Τα τελευταία χρόνια η στατιστική υπηρεσία του ΟΛΠ καταγράφει μηδενικές ποσότητες επικίνδυνων εύφλεκτων υλικών, αφού αυτά τα φορτία διακινούνται πλέον με τα επιβα-

τηνά πλοία. Σύμφωνα με τα όσα ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση, θα πρέπει να ελέγχεται έστω και 10% των φορτηγών



TIR που μεταφέρονται με τα επιβατηγά. Η Ένωση των μεσογειακών ζητεί από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αυστηρότερους ελέγχους, ώστε να προωθηθεί η ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

Ο οικονομικός απολογισμός του Ομίλου Τσάκου

Παρουσία παραγόντων του ναυτιλιακού και πολιτικού κόσμου έγινε η κοπή της πίτας του Ομίλου Τσάκου.

Στην ομιλία του ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος επισήμανε μεταξύ άλλων: «Αισιοδοξούμε ότι το 2000 θα είναι μια καλή χρονιά η οποία θα στηριχθεί στην πορεία μας μέσα στο 1999. Και η χρονιά που μας πέρασε ήταν ιδιαίτερα δύσκολη για τη ναυτιλία και όχι μόνο».

Κάνοντας τον απολογισμό του ομίλου για το 1999, ο κ. Τσάκος τόνισε μεταξύ άλλων και τα εξής:

1. Για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας έχουν δαπανηθεί περισσότερα από 80 εκατομμύρια δολάρια. Επιπροσθέτως, το 1999 υπεγράφησαν συμβόλαια αξίας 100 εκατομμυρίων δολαρίων. Η παραλαβή τον Μάρτιο του Μ/Τ «Ολύμπια», του

τέταρτου στη σειρά Aframax Tanker, και η υπογραφή συμφωνίας για τη ναυπήγηση δύο δεξαμενόπλοιων panamax συνετέλεσαν στην αύξηση του ναυπηγικού μας προγράμματος. Πρόγραμμα το οποίο ολοκληρώθηκε τη χρονιά που πέρασε με την υπογραφή του συμβολαίου για τη ναυπήγηση του τρίτου στη σειρά Aframax δεξαμενόπλοιου τον Οκτώβριο.

2. Σε συνέχεια της μεγάλης μας επένδυσης για την ανανέωση του στόλου των πλοίων containers, παραλάβαμε τον Αύγουστο και το Σεπτέμβριο τρία πλοία. Με την προσθήκη των τριών αυτών μονάδων, τα οποία χρονοναυλήθηκαν άμεσα, η μεταφορική ικανότητα εμπορευματοκιβωτίων με τα πλοία του στόλου φτάνει τις 26.852 μονάδες.

3. Στον τομέα των αγοραπωλησιών, συνοψίζοντας, το 1999 παραλάβαμε τα δεξαμενόπλοια «Oceanida», «Olympia», «Ideal»,

«Argosea» και τα αδελφά containerships «Metro», «Phythm» και «Bridge». Παράλληλα, αποχαιρέτησα τα πλοία μας «Omiros», «Icarus», «Paraguay Express», «Makedonia», «Cart. Miranda», «Gl Jane» και «Yeros».

4. Η εταιρεία μας έφερε και φέτος συνάλλαγμα στη χώρα πλέον των 25 εκατομμυρίων δολαρίων.

5. Στον ναυτιλιακό τομέα έχουμε επεκτείνει τις δραστηριότητές μας στη Δυτική Αφρική με την υπογραφή συμβολαίων.

6. Δημιουργήθηκε τμήμα Newbuilding, το οποίο ανέλαβε ως τεχνικός διευθυντής των πλοίων του στόλου ο κ. Παύλος Λαμπρινάκος.

7. Η ουσιαστική φροντίδα των στελεχών μας για το περιβάλλον πιστοποιείται

και με την παραλαβή του πιστοποιητικού ασφαλούς διαχείρισης του περιβάλλοντος ISO 14001 από τον όμιλό μας.





ADRIATICO LTD

ODESSA

ADRIATICO-BRIG (ISO 9002)

Phone : +380-482 230310

Telex : +5194070982 BRIG G

COMTEXT : A43SU507

MARIUPOL

ADRIATICO-MARIUPOL

Phone : +380-629 529213

Telex : +5194070459 NICO G

COMTEXT : A43SU656

UKRAINIAN CREWING

We deal with Ukrainian Crews ONLY

Please Call : 42.83.355

Capt.A.Pirovolakis

Capt.K.Gikas

Capt.K.Karampasis

Mr.G.Michaelides

**Serving the Greek Shipmanagers
since 1990, Efficiently and re-
sponsibly, assisting them
to create their own pools,
with accurate selections**



Representatives in Greece:

ADRIATICO LTD (ISM Cert)

126 Kolokotroni Str., Pireaus 185-35

Phone: 4283355, Fax : 4283356, Telex: 213657/211335

Ο πολυσύνθετος ρόλος του ναυτικού πράκτορα

Ο ναυτικός πράκτορας βιώνει σήμερα τις θεαματικές αλλαγές που συντελούνται στη ναυτιλία και στον τομέα των μεταφορών και καλείται να προσαρμοστεί άμεσα. Ο ρόλος του αναβαθμίζεται και γίνε-



Ο πρόεδρος του ΠΣ(Ε)ΝΠ Γιάννης Θεολογίτης και ο πρόεδρος της ΟΛΠ Α.Ε. Κων/νος Μανιατόπουλος



Από αριστερά ο κ. Γεωργόπουλος, ο κ. Γ. Μίχας, ο κ. Γ. Θεολογίτης και ο κ. Χ. Ψαραύτης

ται πολυσύνθετος και εξαρτώμενος από τη σύγχρονη τεχνολογία, προκειμένου να συμβαδίσει με τις συντελούμενες αλλαγές στην ελληνική πραγματικότητα. Για το ρόλο που θα διαδραματίσουν οι ναυτικοί πράκτορες και για το μέλλον του λιμανιού του Πειραιά μί-

λησαν παράγοντες του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας, στο πλαίσιο ημερίδας που πραγματοποίησε στις 31/01/2000, στην αίθουσα εκδηλώσεων του ΟΛΠ, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων, με θέμα «Ο θεσμικός ρόλος του ναυτικού πράκτορα στα λιμάνια της νέας χιλιετίας».

Αναφερόμενος στις θεαματικές αλλαγές, ο πρόεδρος του ΠΣ(Ε)ΝΠ Ι. Θεολογίτης τόνισε μεταξύ άλλων ότι «ίσως πιο γρήγορα από ό,τι φανταζόμαστε, οι φορτοεκφορτώσεις και η διακίνηση των φορτίων, κυρίως των μοναδοποιημένων, οι οποίες στο παρελθόν απαιτούσαν την άμεση συμμετοχή των ναυτικών πρακτόρων και του προσωπικού τους, θα εκτελούνται καθ' ολοκληρίαν από σκεπτόμενα μηχανήματα και με βάση δεδομένων με τα οποία θα εφοδιάζεται κάποιος ηλεκτρονικός υπολογιστής».

«Η μετατροπή του ΟΛΠ σε ανώνυμη εταιρεία, το ενδεχόμενο εμπλοκής της ιδιωτικής πρωτοβουλίας σε κάποιες δραστηριότητες δημιουργούν νέα δεδομένα, τα οποία απαιτούν παράλληλη προσαρμογή όλων των χρηστών και των συναλλισσομένων με τον ΟΛΠ, αν οι τελευταίοι θέλουν να συνεχίσουν επαγγελματικά να υπάρχουν».

Τέλος, ο πρόεδρος του ΠΣ(Ε)ΝΠ υπεραμύνθηκε του αιτήματός του για συμμετοχή εκπροσώπου στο διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ, υποστηρίζοντας ότι μοιραία θα καταστεί μελλοντικά αναγκαία η διεύρυνση του διοικητικού συμβουλίου των Οργανισμών Λιμένων.

Στην ημερίδα ανέπτυξαν τις απόψεις τους εκτός από τον πρόεδρο του ΠΣ(Ε)ΝΠ Γιάννη Θεολογίτη, ο πρόεδρος της ΟΛΠ Α.Ε. Κων/νος Μανιατόπουλος, ο διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε. καθηγητής Χαρίλαος Ψαρούτης, το μέλος του Δ.Σ. της ΟΛΠ Α.Ε. και πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Πειραιώς Γιάννης Μίχας, ο διευθυντής τηλεφωνίων Αττικής Γεώργιος Χρυσικόπουλος, ο πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (ΕΒΕΠ) και πρόεδρος της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων (ΚΕΕΕ) Γεώργιος Κασσιμάτης, ο πρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (ΕΕΠ) Γεράσιμος Μαζαράκης, ο αντιπρόεδρος του συνδέσμου διεθνών διαμεταφορών Μιχάλης Ευθυμίου, και την ημερίδα έκλεισε ως συντονιστής ο εκδότης του περιοδικού TRANSPORT Γιάννης Παπαδημητρόπουλος.

Στο τέλος, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, αφού συνεχάρη τον κ. Γιάννη Θεολογίτη για την πρωτοβουλία του, έκλεισε την ημερίδα με δεκάλεπτη ομιλία σχετικά με τα νέα δεδομένα στα λιμάνια και την ακτοπλοία γενικότερα. Ακολούθησε η κοπή βασιλόπιτας του ΠΣ(Ε)ΝΠ.

Παρόντες εκτός από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη και τον γεν. γραμματέα του ΥΕΝ καθηγητή Αθαν. Τσουροπλή ήταν η νομάρχης Πειραιώς Μαρία Τσανάκη, πολλοί νομαρχιακοί σύμβουλοι, βουλευτές, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Θεοχ. Παπακωνσταντίνου, εκπρόσωποι φορέων κ.ά.



ΠΝΟ: Οι εφοπλιστές αυθαιρετούν μειώνοντας τις συν- θέσεις πληρωμάτων

Την παρέμβαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ζητεί η διοίκηση της ΠΝΟ για την περιφρούρηση των θέσεων εργασίας των ναυτικών στα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία κατά τη χειμερινή περίοδο. Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του κώδικα δημοσίου ναυτικού δικαίου σε συνδυασμό με τη διάταξη του άρθρου 27 της συλλογικής σύμβασης εργασίας πληρωμάτων των ακτοπλοϊκών, οι εφοπλιστές είναι υποχρεωμένοι να διατηρούν στα πλοία τους πλήρη σύνθεση και κατά τη χειμερινή δρομολογιακή περίοδο ανεξάρτητα της εκτέλεσης ή μη πλοίων. Αυτή η υποχρέωση των εφοπλιστών δεν υφίσταται κατά την ετήσια επιθεώρηση των πλοίων και

για χρονικό διάστημα 2 μηνών. Η διακοπή των δρομολογίων δύναται να παραταθεί για ακόμη ένα μήνα για εκτέλεση εργασιών, με τη σύμφωνη γνώμη της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Τα απολυθέντα, όμως, μέλη των πληρωμάτων, λόγω ετήσιας επιθεώρησης, με τη συμπλήρωση διακοπής πλοίων 60 ημερών διακαίονται να λάβουν αποζημίωση αν δεν επαναυτολογοηθούν στο ίδιο χρονικό διάστημα. «Δυστυχώς, στην πράξη έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο υπέρβασης και του χρόνου παράτασης της ετήσιας επιθεώρησης, χωρίς την προβλεπόμενη από την κείμενη νομοθεσία πλήρη οργανική σύνθεση πληρωμάτων», επισημαίνει σε υπόμνημά του στον υπουργό Εμπ. Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη, ο γραμματέας της ΠΝΟ Γιάννης Χαλής και συμπληρώνει: «Η κατάσταση αυτή δεν μπορεί να γίνει ανεκτή εκτός των άλλων και διότι τροφοδοτεί και συντηρεί τη σύγχρονη μόστιγα της ανεργίας στο χώρο της ναυτεργασίας». Σύμφωνα με τον γραμματέα της ΠΝΟ, στο αίτημα αυτό έχει δείξει πλήρη κατανόηση ο γ.γ. του ΥΕΝ Αθ. Τσουροπούλης, όμως ο κ. Χαλής ζήτησε και την προσωπική παρέμβαση του υπουργού Εμπ. Ναυτιλίας.

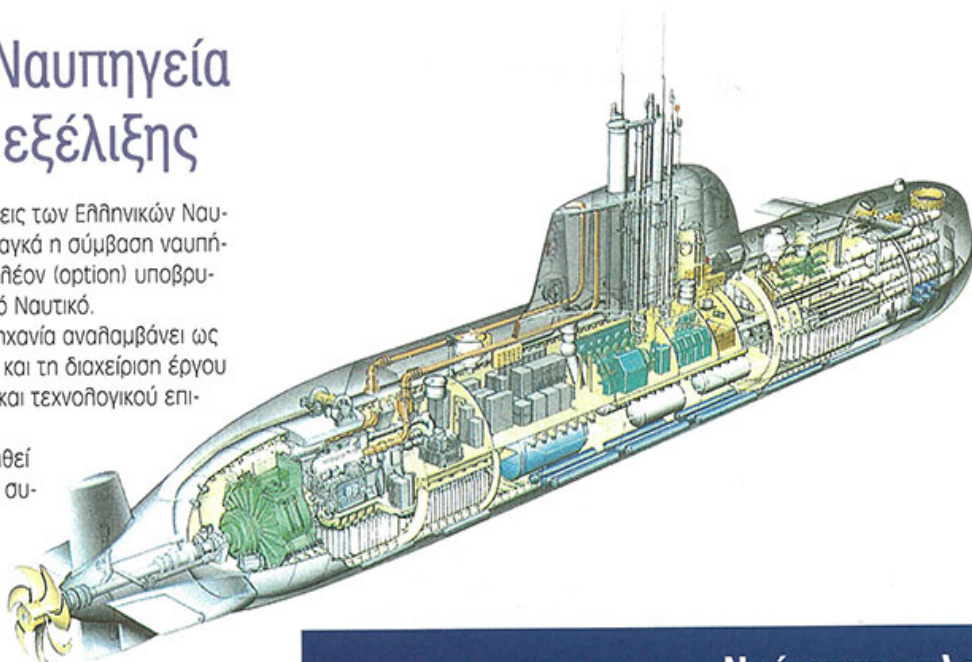
Τα Ελληνικά Ναυπηγεία σε νέα φάση εξέλιξης

Υπεγράφη στις εγκαταστάσεις των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. στον Σκαρμαγκά η σύμβαση ναυπήγησης τριών και ενός επιπλέον (option) υποβρυχίων τύπου 214 για το Πολεμικό Ναυτικό. Για πρώτη φορά ελληνική βιομηχανία αναλαμβάνει ως κύριος ανάδοχος την εκτέλεση και τη διαχείριση έργου τέτοιου οικονομικού μεγέθους και τεχνολογικού επιπέδου.

Η ναυπήγηση θα πραγματοποιηθεί από τα Ελληνικά Ναυπηγεία σε συνεργασία με την κοινοπραξία των γερμανικών εταιρειών Ferrostaal και HDW. Το πρώτο υποβρύχιο θα ναυπηγηθεί στις εγκαταστάσεις της HDW στο Κίελο και τα άλλα τρία στα Ελληνικά Ναυπηγεία.

Τα κύρια χαρακτηριστικά των υποβρυχίων είναι:

- Ολικό μήκος 65,3 μ.
- Βύθισμα 6,6 μ.
- Ύψος 13,0 μ.
- Εκτόπισμα 1.690 μ.
- Εκτόπισμα σε κατάδυση 1.860 μ.
- Επιπλέον τα υποβρύχια αυτά ενσωματώνουν τις τελευταίες εξελίξεις της σύγχρονης τεχνολογίας όπως:
 - Σύστημα ανασρόβιας πρόωσης με fuel cell
 - Κινητήρα πρόωσης παραμένουστος μαγνήτη
 - Σύστημα μάχης της πηλόν προηγμένης τεχνολογίας.



Νεότευκτο πλοίο για την Arcadia Shipmanagement

Στις 2 Μαρτίου στα ναυπηγεία της εταιρείας Samsung Heavy Industries Co Ltd, Koje Island, στην Κορέα, έγινε ο καθαγιασμός από τον Οικουμενικό Πατριάρχη Κωνσταντινουπόλεως Παναγιώτατο Βαρθολομαίο, του νεότευκτου δεξαμενόπλοιου «Aegean Legend» υπό ελληνική σημαία dwt 105.000 τόν., παρουσία των κ. Παναγιώτη και Γεωργίου Αγγελόπουλου (υιοί του Κωνσταντίνου), εκπροσώπων της διαχειρίστριας εταιρείας Arcadia Shipmanagement Co. Ltd, της τράπεζας Royal Bank of Scotland PLC, καθώς και άλλων παραγόντων της ελληνικής και διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Το «Aegean Legend» αποτελεί το δεύτερο αδελφό νεότευκτο πλοίο που παραλαμβάνει η πλοιοκτήτρια εταιρεία από το εν λόγω ναυπηγείο.



Η ΠΕΠΕΝ διαφωνεί με τις δηλώσεις Σουμάκη

«Το έργο που επιτέλεσε η κυβέρνηση και ο υπουργός Ε.Ν. συνοψίζεται επιγραμματικά στη συνέχιση της πολιτικής του αφελληνισμού της ποταπόρου ναυτιλίας, στη μείωση των οργανικών συνθέσεων στα ίδια πλοία, στην απαλλογία των εφοπλιστών από την καταβολή εισφορών επί της οργανικής σύνθεσης, στη διοχέτευση των συντάξεων, των εφάπαξ παροχών και του ΚΕΑΝ, στο ξεπούλημα της ακτοπλοΐας προς όφελος συγκεκριμένων συμφερόντων και στη δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων μέσα από το διεφθαρμένο και σαθρό καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας, σε πλήρη εγκατάλειψη της ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας (την τελευταία 2ετία μόνο τρία πλοία από τα 232 ελληνικών συμφερόντων πλοία ναυπηγούνται σε ελληνικά ναυπηγεία), και συρρίκνωση και υποβάθμιση της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης. Οι επίσημα καταγεγραμμένοι άνεργοι ξεπέρασαν τους 4.000 ενώ ο πραγματικός αριθμός ξεπερνά κατά πολύ τους 6.000, τη στιγμή που οι θέσεις εργασίας μόλις

που αγγίζουν τις 21.000!!!». Τα παραπάνω επισημαίνει με επιστολή της η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού σε απάντηση στις δηλώσεις του υπουργού Ε.Ν. για την ένταξη των ανασφάλιστων επιβατηγών που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Πάτρας-Ιταλίας στο ΝΑΤ και την επάνδρωσή τους από Έλληνες ναυτικούς. Και η επιστολή της ΠΕΠΕΝ καταλήγει:

«Αναφορικά με τις δηλώσεις του ότι στα πλοία της Αδριατικής είναι έργο δικό του οι 1.000 θέσεις εργασίας Ελλήνων ναυτικών, του απαντάμε ότι πρόκειται για χονδροειδέστατο ψέμα αφού, όπως είναι γνωστό, οι κινητοποιήσεις



των σωματείων είχαν αποτέλεσμα να περιορισθεί ο αριθμός των ανασφάλιστων πλοίων και να συμβληθούν αυτά με το ΝΑΤ. Οι ρυθμίσεις αυτές έγιναν επί υπουργίας Γ. Κατσιφάρα, τα πλοία αυτά χρησιμοποιούσαν κατά 90% Έλληνες ναυτικούς. Ο ίδιος ο κ. Σουμάκης έχει αρνηθεί ως τώρα να επικυρώσει τις συμφωνίες εφοπλιστών - σωματείων, τα δε ήμεναρχεία με δική του εντολή δεν ελέγχουν και δεν εφαρμόζουν τις υπογραφείσες συμφωνίες».

Κολοσσιαία συμφωνία της Ceres για μεταφορά χημικών προϊόντων

Τη μεγαλύτερη εταιρεία ιδιοκτησίας και διαχείρισης σε χωρητικότητα 92 χημικών τάνκερ στον κόσμο δημιούργησαν με την ένωση των δυνάμεών τους η Ceres Hellenic Shipping και η νορβηγική Odjell ASA.

Η Seachem, θυγατρική της Ceres, ελληνικών συμφερόντων (όλα τα πλοία της έχουν υψωμένη την ελληνική σημαία), είναι μία από τις τέσσερις μεγαλύτερες εταιρείες στον κόσμο, με 23 πλοία, χωρητικότητας 40.000 το καθένα, τα οποία θα παραδοθούν την προσεχή διετία.

Από την πλευρά της Ceres, ο κ. Πίτερ Λιβανός για τη σημαντική αυτή συμφωνία δήλωσε: «Για εμάς αυτή η συμφωνία αποτελεί μια μεγάλη ευκαιρία για να συμβάλουμε περαιτέρω στην ανάπτυξη της μεταφοράς των χημικών προϊόντων, συνδυάζοντας αποτελεσματικά τα περιουσιακά στοιχεία και τη θέση στην αγορά της Seachem με τη σταθερή και μακροχρόνια εμπειρία της Odjell».

Ο διευθύνων σύμβουλος της ίδιας εταιρείας, ο κ. Paul Wogan τόνισε: «Οι ευκαιρίες που δημιουργούνται με αυτή τη συνεργασία, εγγυώνται ότι η καινούργια εταιρεία θα επιταχύνει την ανάπτυξη των δυνατοτήτων διανομής και υποδομής της. Η συμφωνία έχει κίνητρο τον κοινό στόχο της επέκτασης, της συσπείρωσης δυνάμεων στη δραστηριότητα των εταιρειών που θα αποδώσει καλύτερη εξυπηρέτηση πελατών».

Η νέα εταιρεία με μερίδιο αγοράς 26%, σύμφωνα με τον πρόεδρο της νορβηγικής Odjell, θα παρέχει ακόμη υψηλότερες υπηρεσίες.

Τα κεντρικά γραφεία της νέας εταιρείας θα βρίσκονται στο Μπέργκεν της Νορβηγίας, ενώ θα υπάρχουν υποκαταστήματα σε όλες τις ηπείρους. Η Ceres θα συνεχίσει τη διαχείριση των πλοίων της από τον Πειραιά. Η συμφωνία θα ολοκληρωθεί μετά τον έλεγχο όλων των περιουσιακών στοιχείων το Μάιο. Ο κύκλος εργασιών εκτιμάται ότι εντός του πρώτου χρόνου συνεργασίας θα αυξηθεί από 4,3 δισ. νορβηγικές κορώνες σε 4,5 δισ. Η λογιστική αξία θα αυξηθεί σε 3,8 δισ. νορβηγικές κορώνες, ενώ το σύνολο των παγίων θα ανέλθει περίπου σε 11,1 δισ. νορβηγικές κορώνες. Η ελληνική εταιρεία Ceres είναι μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο και έχει αναγνωρισθεί για την ειδικότητά της στη διαχείριση πλοίων.

ΠΡΩΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΟΥ



ΞΕΠΕΡΑΣΕ

τα συνήθη όρια με κατασκευές
συρματοσχοίων μεχρι 88 χιλ. σε όλα
τα είδη και τις συνθέσεις



ΑΠΕΚΤΗΣΕ

πιστοποίηση ISO 9002
στον τομέα του

ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΣΕ



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

ΠΑΡΗΓΑΓΕ

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



ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΕ



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

ΠΑΡΕΧΕΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

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

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



Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι στην Ελλάδα των
παγκοσμίου φήμης συρματοσχοίων 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



Έτοιμο σε 18 μήνες το VT MIS

Σε 18 μήνες θα ολοκληρωθεί το Εθνικό Σύστημα Διαχείρισης και Ελέγχου Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, γνωστό ως VT MIS, συνολικού κόστους 8 δισ. δραχμών. Η παρουσίαση του έργου έγινε στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ο υπουργός Στ. Σουμάκης τόνισε ότι σκοπός του συστήματος είναι η αύξηση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων, η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, η εφαρμογή της εθνικής και διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας, η ανάπτυξη της αποδοτικότητας των θαλάσσιων μεταφορών και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το VT MIS θα λαμβάνει πληροφορίες από όλα τα κέντρα VTS



(Vessel Traffic Services) της χώρας, θα τις επεξεργάζεται κεντρικά και θα τις διανέμει στους ενδιαφερομένους. Το κέντρο VT MIS έχει στρατηγικό ρόλο προσφέροντας ένα πολύτιμο εργαλείο για ανάληψη κυκλοφοριακών δεδομένων, στρατηγικό σχεδιασμό για την αντιμετώπιση των εξελίξεων της ναυτιλίας, ενώ παράλληλα αποτελεί τον κύριο συνομιλητή με τα άλλα ομότιμα κέντρα της Ε.Ε. ή εθνικά κέντρα λήψης / διαβίβασης πληροφοριών.

Η πρώτη φάση θα περιλαμβάνει τέσσερα κέντρα σε Πειραιά, Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα. Ακόμη θα εξοπλιστούν πέντε σκάφη του Λιμενικού Σώματος με κατάλληλα συστήματα ραντάρ για την αυτόματη μεταφορά εικόνας της θαλάσσιας κυκλοφορίας.



Σύστημα παρακολούθησης πιέσεων δεξαμενών

Βάσει της νέας ευρωπαϊκής και διεθνούς νομοθεσίας για τη γενικότερη ασφάλεια των πλοίων και ειδικότερα των tankers, επιβάλλεται μεταξύ άλλων και η λειτουργία ενός συστήματος παρακολούθησης της υποπίεσης/πίεσης των δεξαμενών μεταφοράς καυσίμων. Γι' αυτόν το σκοπό και για την ικανοποίηση των σύγχρονων απαιτήσεων, η ΟΥΤΕΚΟ κατασκεύασε ένα σύστημα παρακολούθησης πιέσεων δεξαμενών Tank Pressure Monitoring Panel (TPM), το



οποίο καλύπτει όλον τον κύκλο παρακολούθησης και σηματοδότησης (ALARM) των υποπίεσεων και πιέσεων στις δεξαμενές μεταφοράς καυσίμων.

Το όλο σύστημα έχει ήδη εγκατασταθεί με μεγάλη επιτυχία σε αρκετά πλοία της εμπορικής ναυτιλίας στη χώρα μας. Αξίζει, δε, να σημειωθεί

ότι το σύστημα έχει εγκριθεί τόσο από τον ελληνικό ναυτιλιακό όμιλο όσο και από τους φορείς Lloyds και Class N.K. Η κατασκευή του πίνακα (cabinet) γίνεται κατόπιν παραγγελίας του πελάτη και η μορφή της πρόσδεσης του πίνακα απεικονίζει την πραγματική διάταξη των δεξαμενών.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε: ΟΥΤΕΚΟ ΑΒΕΕ, Μαυρομικιά 16, GR 185 38, Χατζηκυριάκειο, Πειραιάς, τηλ.: 01-42.90.710, fax: 01-42.90.770, E-mail: uteco@uteco.gr

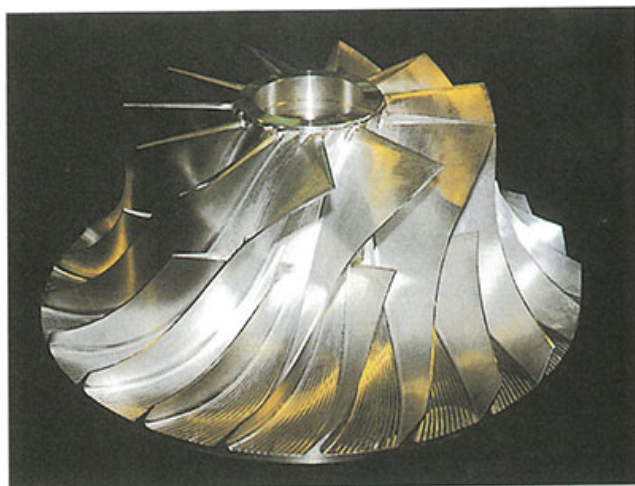
Η νέα γενιά Met Turbochargers

Η Turbomed S.A. διοργάνωσε σε συνεργασία με τη Mitsubishi Heavy Industries Japan, την οποία αντιπροσωπεύει στην Ανατολική Μεσόγειο, μια ενδιαφέρουσα παρουσίαση που αφορούσε τα Met Turbochargers.

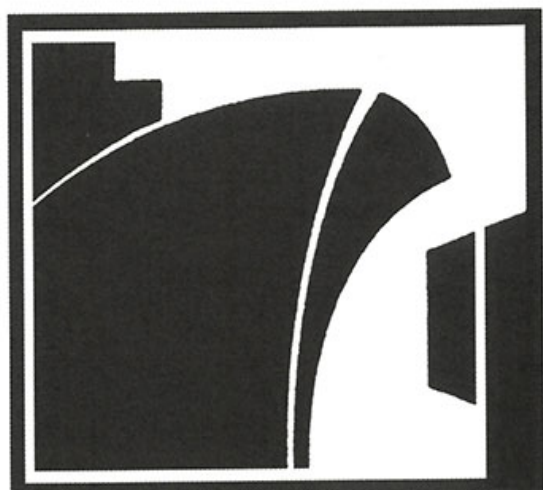
Κύριος εισηγητής ο κ. Shiraishi (MHI) από το Nagasaki. Ο κ. Shiraishi ανέπτυξε λεπτομερώς τη φιλοσοφία που κρύβεται στο σχεδιασμό της νέας γενιάς Met Turbochargers. Ανέλυσε όλα τα πλεονεκτήματα της χρήσης τους, τις συνθήκες λειτουργίας, επισκευής καθώς και τον τρόπο συντήρησής τους. Επίσης αναφέρθηκε στα τυχόν προβλήματα που παρουσιάζονται και στις λύσεις τους.

Εκπρόσωπος της Turbomed ανέπτυξε με τη σειρά του τους στόχους συνεργασίας με τη Mitsubishi Heavy Industries Japan ως πιστοποιημένο Service Station στην Ανατολική Μεσόγειο. Με σκοπό την επίλυση του προβλήματος του μεγάλου χρόνου παραδόσεως, η Turbomed οργάνωσε stock ανταλλακτικών με έναν από αριθμό ανταλλακτικών έτοιμων για παράδοση.

Την παρουσίαση παρακολούθησαν πολλὰ στελέχη τεχνικών τμημάτων της ναυτιλίας. Η Turbomed S.A. παρέχει στη διάθεση των ενδιαφερομένων CD-ROM με την παρουσίαση της MHI. Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται να επικοινωνήσουν στο τηλ. 45.10.240, fax 45.29.821.



— ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ —



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**

Αρχαιρεσίες

Από τις αρχαιρεσίες που διεξήχθησαν στις 6/2/2000, κατά την ετήσια γενική συνέλευση της Ενώσεως Αποστράτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, προέκυψε νέο διοικητικό συμβούλιο με την ακόλουθη σύνθεση:

Πρόεδρος υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Παπαγεωργίου Τρ.,
αντιπρόεδρος υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Καλογεΐτων Παν.,
έφορος επιμελητής αντιπλοίαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Ζήκας Ηλίας,
γεν. γραμματέας αντιπλοίαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Σφουγγαριστός Γ.,
ταμίας πλωτάρχης Λ.Σ. (ε.α.) Πολίτης Νικ., αναπληρωτής
ταμίας αντιπλοίαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Πολίτης Αν., ειδικός
ταμίας αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Παπαζαφείρης Δημ.,
Τακτικά μέλη: Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Παγουλάτος Παν.,
πλοίαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Παΐσιος Γεώρ., υποναύαρχος Λ.Σ.
(ε.α.) Παπαγιάννης Βασ., αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Γιαννόπουλος Γεώρ.

Αριστίδην μέλη: Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Βαγενάς Ανδρέας,
υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Οικονόμου Γεώρ., υποναύαρχος
Λ.Σ. (ε.α.) Πήλακοκέφαλος Θεμ., αντιναύαρχος Λ.Σ.
(ε.α.) Ουσαντζόπουλος Περ.

Τα παιδιά απαιτούν καθαρότερες ακτές



Η παιδική HELMEPA, με τη βοήθεια 713 παιδιών-μελών της, ανακοίνωσε τα αποτελέσματα καθαρισμών των ακτών οι οποίες έγιναν σε 6 νομούς της Ελλάδας. Συνολικά καθαρίστηκαν ακτές μήκους 30 χλμ. και μέσου πλάτους 240 μέτρων. Τα σκουπίδια τα οποία μαζεύτηκαν από τις ακτές ήταν 2 τόνοι, των οποίων η ανάλυση σε κατηγορίες με τα ποσοστά τους και τον αντί-

στοιχο χρόνο διάλυσης στη θάλασσα είναι:

- Π्लाστικά 55,4%, 450 χρόνια
- Γυαλί 17,7%, άγνωστο
- Μέταλλο 12,7%, 100 έως 500 χρόνια
- Χαρτί 7,0%, 2 έως 4 εβδομάδες
- Ξύλο 4,0%, 13 χρόνια
- Διάφορα 3,2%

Τέλος, ανακοινώνεται ότι εντοπίστηκαν νεκρά ζώα στις ακτές, όπως μοσχάρια, αρνιά, ένα δεληφίни και γλήδροι! Στην προσπάθεια των παιδιών συμπαραστάθηκαν τα κατά τόπους ήμεναρχεία.

Τα μέλη της παιδικής HELMEPA εύχονται και ελπίζουν να ευαισθητοποιηθούν όλοι μας και να αναλογιστούμε το κατά πόσον ο καθένας από εμάς συμβάλλει, ενεργά ή παθητικά, στην ρύπανση αυτή.

Τα μέλη της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος HELMEPA, δηλαδή Έλληνες ναυτικοί και Έλληνες πλοιοκτήτες, εύχονται με τη σειρά τους να επικρατήσει και στην ξηρά ανάλογο πνεύμα αυτοσυγκράτησης όπως, σταδιακά, πάνω στα πλοία.

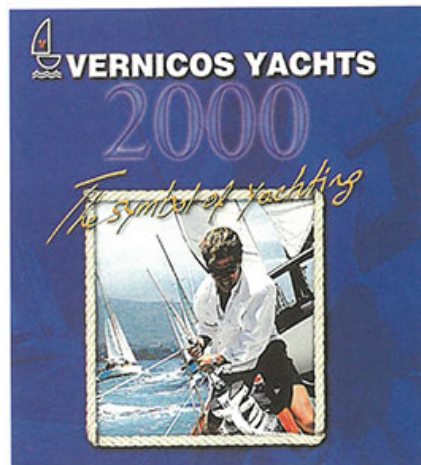
Η Vernicos Yachts σε CD-ROM

Με ευκρίνεια και πληρότητα παρουσιάζεται η Vernicos Yachts σε ένα cd-rom όπου καταγράφονται το πλήρες βιογραφικό της εταιρείας, οι δραστηριότητές της καθώς και διάφορες πληροφορίες οι οποίες σκιαγραφούν το προφίλ της. Συγκεκριμένα, στο cd-rom μπορείτε, μεταξύ άλλων, να βρείτε αναλυτικά στοιχεία για τα βιογραφικά στοιχεία όλων των μελών του διοικητικού συμβουλίου, το οργανόγραμμα, οικονομικά στοιχεία, τα ναυπηγεία τα οποία αντιπροσωπεύει, τα μοντέλα των σκαφών, τις τιμές και τις περιόδους ενοικίασης σκαφών με πλήρωμα και χωρίς, τις βάσεις της σε όλη την Ελλάδα, καθώς και τα πρακτορεία με τα οποία συνεργάζεται σε όλο τον κόσμο.

Εξάλλου, η Vernicos Yachts ανέλαβε την αποκλειστική αντιπροσωπία του διάσημου αμερικανικού ναυπηγείου

Carver στην Ελλάδα, κατόπιν συμφωνίας η οποία υπεγράφη πρόσφατα.

Τα motor yachts Carver είναι πορφυρή και άνετα σκάφη τα οποία είναι διεθνώς γνωστά όχι μόνον για την άψογη εμφάνισή τους, αλλά και για την υψηλήν προδιαγραφών σύγχρονη τεχνολογία τους. Ικανοποιούν όλες τις ανάγκες για άνετες κρουαζιέρες, προσφέροντας σταθερή πλεύση και άνετη διαβίωση, αφού ένα από τα βασικά τους χαρακτηριστικά είναι οι πολύ ευρύχωροι εσωτερικοί χώροι τους. Ιδανικά για ιδιωτική χρήση, τα Carver ενδείκνυνται και για επαγγελματική χρήση, αφού ο νέος νόμος επιτρέπει τη μίσθωση των motor yachts μέχρι 12 μέτρων χωρίς μόνιμο πλήρωμα.



Πολλαπλές υπηρεσίες



Με τον ερχομό της νέας χιλιετίας, άρχισε τις δραστηριότητές του το διεθνές γραφείο Yachting. Πρόκειται για τη Monaco Marine (Hellas) Ltd., η οποία είναι το νεότερο μέλος του πολυεθνικού ομίλου της Monaco Marine, με έδρα το

Μόντε-Κάρλο. Ο όμιλος καλύπτει με γραφεία brokerage, μορίνες και εξειδικευμένες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες ολόκληρη τη Γαλλική Ριβιέρα. Επίσης, διαθέτει γραφείο brokerage στο Ft. Lauderdale, στη Φλόριντα των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, καθώς και ένα από τα κορυφαία ναυπηγεία του κόσμου στην κατασκευή πολυτελών θαλαμηγών, την AB Yachts στην Ιταλία (Massa). Η νέα εταιρεία που προέκυψε ως προϊόν της συνεργασίας της Monaco Marine Group με την Alberta Yachting Inc., ενεργοποιείται άμεσα στους παρακάτω τομείς:

- Αντιπροσωπείες σκαφών: Αποκλειστική αντιπροσώπευση της σειράς των ταχύτατων θαλαμηγών Follia, από 50 έως 100 πόδια (15 έως 30 μέτρα) που κατασκευάζει η AB Yachts, καθώς και του υπερπολυτελούς offshore ταχύπλοου Monte Carlo 32.
- Αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων θαλαμηγών (brokerage).
- Ναυλώσεις πολυτελών επανδρωμένων θαλαμηγών (crewed chartering).



Το περιοδικό μας εκφράζει την ιδιαίτερη θλίψη του για τον αδόκτο θάνατο του συμπαθέστατου φίλου ηθοποιού, επιχειρηματία και (πάνω από όλα) ανθρώπου **Ανδρέα Κατίκα**. Ο εκλιπών, με μακροχρόνια ηγεσία σε όλους σχεδόν τους τομείς της θαλάσσιας επιχείρησης, τίμησε με την παρουσία και την προσφορά του όλα τα είδη της επαγγελματικής του ενασχόλησης. Η ανθρωπιά, η ευθύτητα του χαρακτήρα, η εργατικότητα, το ήθος και η εντιμότητα τον διέκριναν πάντα σε κάθε του εκδήλωση.

ΔΙΟΡΘΩΣΗ

Στο προηγούμενο τεύχος μας η εταιρεία Oceanking εκ παραδρομής αναφέρθηκε ως Oceaning. Το άρθρο αναφερόταν στο τεχνικό συμπόσιο που διοργάνωσε η εταιρεία Oceanking σε συνεργασία με το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας.

Αρχαιρεσίες

Νέο διοικητικό συμβούλιο του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πειραιώς εκλέχτηκε κατά τις αρχαιρεσίες που σημειώθηκαν στις 7 Φεβρουαρίου. Το Δ.Σ., που συγκροτήθηκε σε σώμα στις 10 Φεβρουαρίου, είναι το εξής:

Πρόεδρος Νικόλαος Καραγεωργίου, αντιπρόεδρος και υπεύθυνος ανοικτής θαλάσσης Γεώργιος Τζάκος, γενικός γραμματέας Μιχάλης Μιτάκης, ειδικός γραμματέας Πέτρος Πετρόπουλος, ταμίας Χαρ. Σωτ. Τσουρουγιάννης, έφορος εντευκτηρίου και δημοσίων σχέσεων Αντωνία Λιάκου, έφορος αθλητισμού και σχολών εκπαίδευσης Χρήστος Μπόνας, έφορος λιμένος και εγκαταστάσεων Στέλιος Νάκης, έφορος υλικού Αλέξανδρος Βασαλής.

Μέλη: Βοηθός εφόρου λιμένος Νικόλαος Παπαμοκάριος, βοηθός εφόρου δημ. σχέσεων Ουρανία Ανδριώτη και υπεύθυνος σχολών Α.Θ.: Ιορδάνης Χατζηναγόπουλος.





Ο Γερ. Στρίντζης αμφισβητεί το ρόλο της ΕΕΑ και παραιτείται

Η έγγραφη παραίτηση του Γεράσιμου Στρίντζη προκάλεσε τριγμούς στη γενική συνέλευση της Ένωσης Εφορητών Ακτοπλοΐας. Αιτία είναι η επιστολή που απέστειλε η ΕΕΑ στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτι-

λίας με θέμα τις προτάσεις για το θεσμικό πλαίσιο. Όπως ανακοίνωσε ο κ. Στρίντζης, ο οποίος ήταν Α' αντιπρόεδρος στο Δ.Σ. της Ένωσης, αγνοούσε πλήρως την επιστολή και τις θέσεις. Όπως επεσήμανε ο γνωστός ακτοπλόος, «μετά τις εξαγορές που έκανε η ΜΕΔ, τα περισσότερα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ανήκουν σε αυ-

τήν, γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με το καταστατικό. Η Ένωση Εφορητών Ακτοπλοΐας λειτουργεί με ένα διοικητικό συμβούλιο που πρέπει να συνεδριάζει για θέματα που απασχολούν τον κλάδο. Μείζον θέμα είναι το θεσμικό πλαίσιο. Έπρεπε να είχε συζητηθεί από το διοικητικό συμβούλιο και τη γενική συνέλευση. Κάτι που δεν έγινε». «Η Ένωση απέστειλε επιστολή στο ΥΕΝ με προτάσεις ερήμην όλων μας. Επιστολή την οποία υπέγραψαν ο πρόεδρος της ΕΕΑ Παντελής Σφηνιάς και ο γενικός γραμματέας Ιωάννης Λεφάκης.

Τα μέλη της ΕΕΑ ανήκουν σε μια εταιρεία και δεν είναι επιτρεπτό ούτε αξιοπρεπές να αποτυπώνονται με τη σφραγίδα της Ένωσης οι απόψεις μιας εταιρείας οι οποίες λαμβάνονται στα τραπέζια άλλων διοικητικών συμβουλίων».

Στην απάντησή του ο κ. Παντελής Σφηνιάς τόνισε μεταξύ άλλων τα εξής: «Στη διάρκεια της γενικής συνέλευσης, ο κ. Γεράσιμος Στρίντζης εξεδίησε, σε φιλικό τόνο, την πρόθεση να παραιτηθεί λέγοντας ότι το εύρος των εκπροσώπων στην ΕΕΑ μπορεί να διευθύνει και χωρίς την παρουσία του στο Δ.Σ. Η παραίτησή του ομοφώνως δεν έγινε δεκτή και το θέμα έληξε εκεί».

Τι συζητήθηκε στη γενική συνέλευση της ΕΕΑ

Εξεύρεση πόρων από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, εναρμόνιση της ελληνικής με την κοινοτική νομοθεσία, αύξηση ναυτολογίου, απόσυρση του μέσου όρου ηλικίας των ακτοπλοϊκών σκαφών, επιμήκυνση της διάρκειας ακινησίας, επαναφορά της μίσθωσης άγονων γραμμών, βελτίωση της υποδομής των λιμένων καθώς και ο εκσυγχρονισμός του στόλου ήταν μερικά από τα θέματα που συζητήθηκαν στη γενική συνέλευση της Ένωσης Εφορητών Ακτοπλοΐας.

Οι ακτοπλοΐοι - εφορητιστές έχουν ζητήσει από τους υπουργούς Εθνικής Οικονομίας Γιάννο Παπαντωνίου, ΠΕΧΩΔΕ Κώστα Λαλιώτη και Εμπ. Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη ένταξη στο Γ' ΚΠΣ, για να εκσυγχρονιστεί ο στόλος, να πραγματοποιηθούν βελτιωτικά έργα στα λιμάνια και να υπάρξει τουριστική προβολή της ακτοπλοΐας.

«Οι εφορητιστές της ακτοπλοΐας εν όψει της άρσης του cabotage από την 1/1/2004 έχουν αρχίσει να εκσυγχρονίζουν τα πλοία, ώστε να

γίνουν ανταγωνιστικοί και να διατηρήσουν τον έλεγχο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας μας», αναφέρεται στις θέσεις της ΕΕΑ προς τους τρεις υπουργούς ως προς την ένταξη στο Γ' ΚΠΣ. Ακόμη τονίζεται: «Μέρος του σημαντικού κονδυλίου που θα απαιτηθεί είναι εύλογο να ενταχθεί στο Γ' ΚΠΣ, διότι οι θαλάσσιες συγκοινωνίες μας δεν είναι μόνον



υπόθεση της Ελλάδας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το υπουργείο Ναυτιλίας που προτρέπει τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση, θα πρέπει να στηρίξει τις προτάσεις μας». Η διοίκηση της Ένωσης Εφορητών Ακτοπλοΐας για μία ακόμα φορά υποστηρίζει ότι τα λιμάνια δεν μπορούν να ανταποκριθούν στη

βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που έχουν προέλθει από τη δρομολόγηση μεγαλύτερων και ταχύτερων πλοίων. «Στα περισσότερα λιμάνια θα πρέπει να κατασκευαστούν κατάλληλα κρηπιδώματα ώστε με ευκολία και ασφάλεια να μπορούν να πρυμνοπληγιοδοτούν τα πλοία νέας τεχνολογίας, συγχρόνως δε να διευκολυνθούν οι από/επιβιβάσεις επιβατών και τροχοφόρων. Επίσης, τα λιμάνια θα πρέπει να εξοπλιστούν με κατάλληλα ηλεκτρονικά μέσα για τον έλεγχο των ταξιδιωτών», υπογραμμίζει η ΕΕΑ, σύμφωνα με την οποία σε κανένα λιμάνι, ακόμη και σε αυτό του Πειραιά, δεν υπάρχει επιβατηγός σταθμός με αποτέλεσμα να είναι ο κόσμος εκτεθειμένος στις εκάστοτε καιρικές συνθήκες. Το λιμάνι της Πάτρας διαθέτει τις προ... 40 ετών ευκολίες, της Ηγουμενίτσας έχει τις ευκολίες ενός μέτριου εμπορικού λιμανιού, των δε Κυκλάδων είναι στην πλειονότητά τους ανασφαλή λόγω υφάλων, στενών διαύλων, αβα-

θών υδάτων και άλλων κινδύνων. Για την τουριστική προβολή αναφέρεται ότι το πυκνό δίκτυο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που έχει εξασφαλιστεί με σύγχρονα πλοία όλων των κατηγοριών, θα πρέπει να περιληφθεί στο έντυπο του ΕΟΤ «Sailing the Hellenic Seas».

Στη MFD το 46% της G.A. Ferries

Οι ναυτιλιακές εταιρείες του Γεράσιμου Αγούδημου είχαν σειρά για να περάσουν, στις 14 Φεβρουαρίου, στο «μπλοκ» της Minoan Flying Dolphins. Μετά τις εταιρείες των Κώστα και Αντώνη Αγαπητού, Νομικού, Γούτου, Δ. Αγούδημου, Κ. Μουλόπουλου, Γ. Βεντούρη, Σταθάκη - Μανούσου και της κοινοπραξίας του Αργοσαρωνικού, η διοίκηση της MDF ανακοίνωσε ότι συμφώνησε στην απόκτηση του 46% των μετοχών της Γ.Α. Ακτοπλοϊκής Ναυτιλιακής Α.Ε., ιδιοκτήτριας 8 ναυτιλιακών εταιρειών, συμφερόντων της οικογένειας του εφοπλιστή Γ. Αγούδημου.

Έξι πλοία των εταιρειών δραστηριοποιούνται σε Παροναξία και Δωδεκάνησα με το σήμα G.A. Ferries.

«Η MFD με αυτή την επιχειρηματική πρωτοβουλία της θα συνεισφέρει την τεχνογνωσία της στη διαχείριση πλοίων νέας τεχνολογίας στον Όμιλο Εταιρειών Γ.Α. Ακτοπλοϊκή Ναυτιλιακή Α.Ε.» τονίζεται σε ανακοίνωση της διοίκησης της MDF. Η εταιρεία του κ. Αγούδημου θα συνεχίσει την αυτόνομη επιχειρηματική της δραστηριότητα, χρησιμοποιώντας το εμπορικό σήμα της G.A. Ferries με στόχο την αξιοποίηση των επιχειρηματικών προοπτικών που διανοίγονται στον εθνικό αλλά και στο διεθνές χώρο. Στη δύναμη των εταιρειών του Γ. Αγούδημου ανήκουν τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία «Μιλένα», «Νταλιάν», «Ρομίντα», «Δημη-τρούλη», «Ροδάνθη» και «Μαρίνα». Όπως τονίζεται στην ανακοίνωση της MDF, η εταιρεία του κ. Αγούδημου θα συνεχίσει την αυτόνομη πορεία της για την εισαγωγή των μετοχών της προς διαπραγμάτευση στο ΧΑΑ. Πριν από ένα μήνα ο Γερ. Αγούδημος ανακοίνωσε την ενίσχυση του στόλου του με τα πλοία «Μιλένακι», «Ανθή - Μαρία» και «Ανδρέας Παπανδρέου». Το πρώτο ναυπηγήθηκε το 1995 στη Νορβηγία, είναι μήκους 95 μέτρων, χωρητικότητας 900 επιβατών και 180 Ι.Χ. αυτοκινήτων, αναπτύσσει ταχύτητα 36 κόμβων και πρόκειται να δρομολογηθεί στη γραμμή των Κυκλάδων τον προσεχή Μάιο. Στα ναυπηγεία Αker της Φινλανδίας έχουν παραγγελθεί και τα άλλα δύο πλοία. Το «Ανθή - Μαρία» αναμένεται να παραδοθεί το Μάιο του 2001 και το «Ανδρέας Παπανδρέου» το Φεβρουάριο του 2002, σύμφωνα με τα πλάνα της εταιρείας.

Δυναμικό άνοιγμα της «Κυριακούλης» στην ακτοπλοΐα

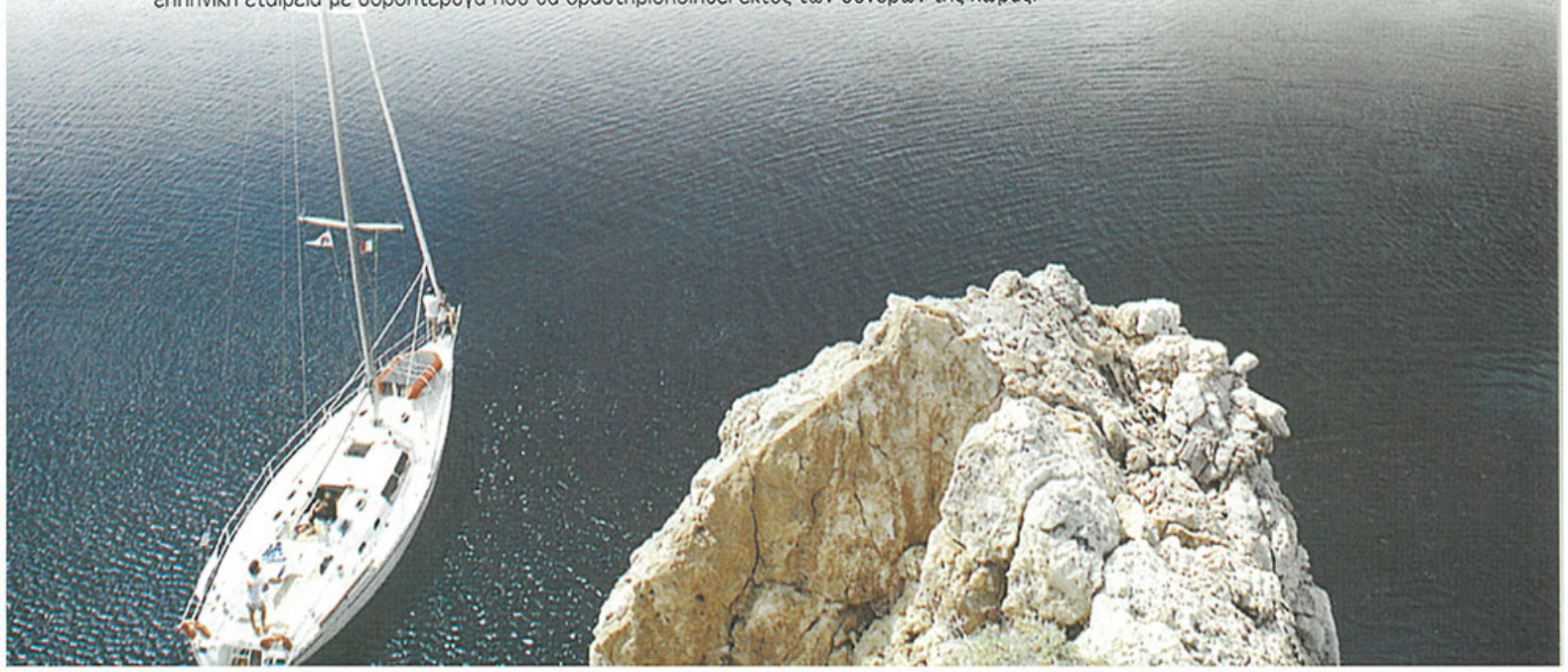
Η Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. επιχειρεί ένα δυναμικό άνοιγμα στην ακτοπλοΐα με την πρόσφατη εξαγορά ποσοστού 80% των μετοχών έξι εταιρειών - πέντε ναυτικών του 959/79 και μιας ανώνυμης εταιρείας του νόμου 2190/20, η οποία έχει την υποστήριξη των πέντε ναυτικών εταιρειών.

Όπως ανακοίνωσε ο πρόεδρος του Δ.Σ. και διευθύνων σύμβουλος της Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας κ. Φάνης Κυριακούλης, οι εταιρείες αυτές ανήκαν παλαιότερα στον όμιλο εταιρειών «Μαμιάκης» και έχουν υπό την ιδιοκτησία τους 6 υδροπτερυγία (flying dolphins), ενώ παράλληλα διατηρούν και δύο γραφεία πλήρως εξοπλισμένα σε Κω και Ρόδο.

Το συνολικό κόστος της εξαγοράς, τίμημα και ανάληψη υποχρεώσεων, έφτασε τα 448 εκατομμύρια δρχ., ενώ πέτυχε τα μεικτά έσοδα των εταιρειών εμφάνισαν κερδοφορία η οποία ξεπέρασε τα 530 εκατομμύρια δρχ.

Επίσης, όπως τόνισε ο κ. Φάνης Κυριακούλης, υπάρχουν τρεις άδειες σκοπιμότητας που καλύπτουν 10 προορισμούς: Ρόδο, Κω, Κάλυμνο, Λέρο, Πάτμο, Χάλκη, Σύμη, Νίσυρο, Καστελλόριζο και Τήλο. Τα τρία υδροπτερυγία εκτελούν καθημερινά δρομολόγια ενώ τα άλλα τρία είναι εκδρομικά και δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο χώρο του Ανατολικού Αιγαίου και στην Τουρκία.

Η Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. στοχεύει στη μεγαλύτερη ανάπτυξη της Kyriakoulis Maritime στο συγκεκριμένο θαλάσσιο γεωγραφικό χώρο, ενώ στα άμεσα σχέδιά της περιλαμβάνεται η επέκτασή της και στο εξωτερικό, αποτελώντας την πρώτη ελληνική εταιρεία με υδροπτερυγία που θα δραστηριοποιηθεί εκτός των συνόρων της χώρας.



Μινωικές: Αύξηση κερδών 60% από το 1999

Σημαντικές αυξήσεις παρουσιάζουν τα οικονομικά μεγέθη χρήσης του 1999 για τις Μινωικές Γραμμές, ενώ τα προ αποσβέσεων κέρδη αναμένεται να οριστικοποιηθούν στα 20 δισ. δρχ. Τα κέρδη θα είναι αυξημένα κατά 60% έναντι του περασμένου χρόνου και θα ξεπεράσουν, όπως τονίζεται σε ανακοίνωση της εταιρείας, «κάθε προηγούμενο, παρά το γεγονός της κρίσης στο Κόσσο που επηρέασε αρνητικά τη συνολική μεταφορική κίνηση στις γραμμές της Αδριατικής».

• Τα έσοδα ανήλθαν σε 46,5 δισ. δρχ. από την εκμετάλλευση των πλοίων της εταιρείας και είναι αυξημένα κατά 7,5% έναντι του '98.

• Σε 23 δισ. δρχ. ανήλθαν τα κέρδη προ αποσβέσεων και χρηματοοικονομικών

δαπανών, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 53% έναντι του 1998.

Το επενδυτικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη και αφορά τη ναυπήγηση 7 νέων υπερσύγχρονων πλοίων, μεγάλων μεταφορικών δυνατοτήτων και υψηλών ταχυτήτων. Το πρόγραμμα θα ολοκληρωθεί εντός του 2002 με βάση τις ναυπηγικές συμβάσεις.

Η ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος, όπως τονίζεται στην ανακοίνωση της διοίκησης των Μινωικών, θα επιτρέψει στην εταιρεία να ανανεώσει πλήρως το στόλο της έτσι ώστε να ισχυροποιήσει την ανταγωνιστική της ικανότητα και να της δώσει τη δυνατότητα να καταγράψει υπεραξίες αρκετών δισ. δραχμών, οι οποίες θα προέλθουν από πωλήσεις των παλαιών πλοίων που θα αποσυρθούν από την αγορά.

Εντός του έτους αναμένεται να εισα-

χθούν στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών προς διαπραγμάτευση και οι μετοχές της Forthnet και της Minoan Flying Dolphins, στις οποίες οι Μινωικές διαθέτουν υψηλό ποσοστό συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιό τους. Η εισαγωγή της



Forthnet εκτιμάται ότι θα πραγματοποιηθεί στο αμέσως προσεχές διάστημα, ενώ η MFD προετοιμάζεται με εντατικούς ρυθμούς και θα εισαχθεί στις αρχές του φθινοπώρου.

Κατατέθηκε ο φάκελος της Superfast Ferries στο ΧΑΑ

Ο φάκελος για την εισαγωγή στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών της Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. κατατέθηκε στις 15 Φεβρουαρίου.

Η Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. ανήκει στον Όμιλο Επιχειρήσεων Αττικής και διαθέτει σήμερα τέσσερα Superfast, τα οποία είναι δρομολογημένα στις γραμμές Πάτρας-Ανκόνα και Πάτρας-Ηγουμενίτσας-Μπόρι με επιστροφή. Κατέχει σταθερά την πρώτη θέση σε μερίδια αγοράς επιβατών και οχημάτων επί του συνόλου των γραμμών της Αδριατικής. Στα τέσσερα πλοία από τα μέσα του καλοκαιριού θα προστεθούν ακόμη δύο πλοία, τα

οποία θα δρομολογηθούν και αυτά στις γραμμές Ελπίδας - Ιταλίας και θα συνδέουν καθημερινά την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα με την Ανκόνα.

Συντονιστής κύριος ανάδοχος της έκδοσης είναι η Εθνική Τράπεζα, κύριος ανάδοχος είναι η Citibank και σύμβουλοι έκδοσης η ETEBA Α.Ε. και η Citibank N.A. Όπως τονίζεται σε ανακοίνωση των Επιχειρήσεων Αττικής, το

νέο επενδυτικό πρόγραμμα της Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. προσεγγίζει το ύψος του 1 δισ. δολλαρίων και περιλαμβάνει την αγορά ακόμη οκτώ επιβατηγών-οχηματογωγών πλοίων τύπου Superfast. Από τα στοιχεία της εταιρείας προκύπτει ότι κατά το εννεάμηνο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου του περασμένου έτους τα πλοία της εταιρείας μετέφεραν 437.000 επιβάτες, 77.900

φορτηγά και 87.000 επιβατηγά αυτοκίνητα. Η αύξηση που σημειώθηκε (σε σύγκριση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του '98) ήταν της τάξης του 12,4% σε επιβάτες, 28,5% σε φορτηγά και 14,8% σε Ι.Χ. αυτοκίνητα. Τα έσοδα από τη δραστηριότητα αυτή απέδωσαν κέρδος προ τόκων δανείων και αποσβέσεων 10,8 δισ. δρχ. Με τη δρομολόγηση των νέων πλοίων αναμένεται ότι θα αυξηθούν σε σημαντικό βαθμό, τόσο τα έσοδα όσο και τα κέρδη του ομίλου.



Wonderful Copenhagen



MAERSK AIR

Καθημερινές πτήσεις

Αθήνα - Κοπεγχάγη - Αθήνα

Αθήνα - Κοπεγχάγη

αναχ. 16:10 αφ. 18:25

Κοπεγχάγη - Αθήνα

αναχ. 11:00 αφ. 15:20

Άμεσες ανταποκρίσεις για

Δανία: Billund, Esbjerg, Karup, Aalborg, Aarhus, Odense

Σουηδία: Stockholm, Gothenburg, Norrköping, Jönköping, Örebro, Luleå

Νορβηγία: Oslo, Kristiansand, Stavanger, Haugesund

Φινλανδία: Helsinki, Tampere

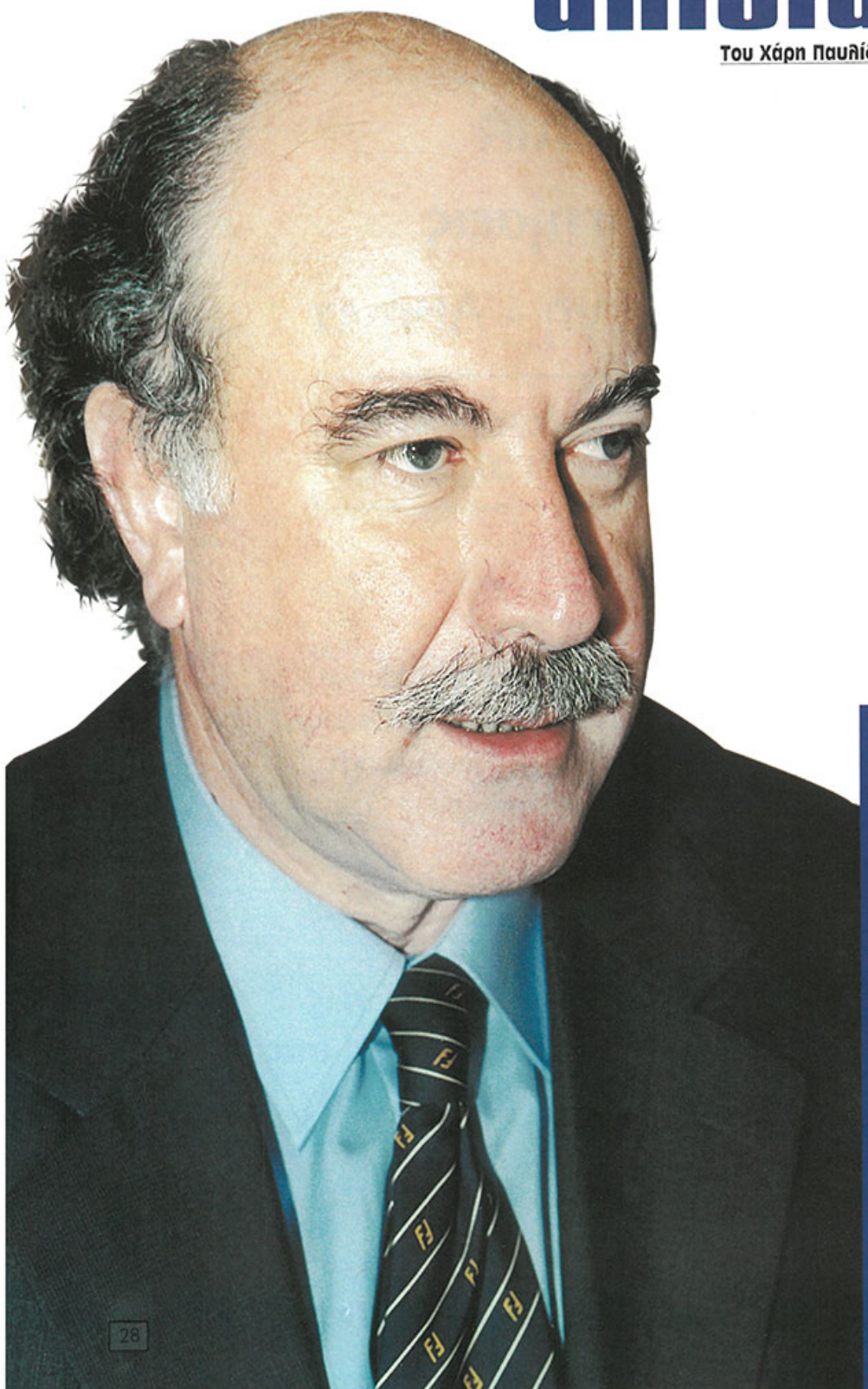
και **Εσθονία:** Tallinn

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

Γιώργος Ανωμερίτης:

Ανταγωνίστην η ελληνική αλιεία

Του Χάρη Παυλίδου



Ανεξάρτητα αν συμφωνεί κανείς ή όχι με τον υπουργό Γεωργίας, είναι βέβαιο ότι ο επικεφαλής αυτού του ευαίσθητου τομέα της οικονομίας γνωρίζει τις προτεραιότητες και αναγνωρίζει τα νέα δεδομένα που δημιουργεί το διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Ο Γιώργος Ανωμερίτης στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά», δεν αρκείται μόνο σε παράθεση αριθμών για να δώσει έμφαση στο κυβερνητικό έργο, αλλά αναλύει διεξοδικά πτυχές της πολιτικής που αποσκοπούν στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Ποια είναι η αριθμητική δύναμη του αλιευτικού στόλου, ιδίως μετά τη συρρίκνωση που υπέστη λόγω της αλιευτικής πολιτικής της Ε.Ε.;

Σύμφωνα με μία από τις βασικές αρχές της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής (ΚΑΛΠ) για τη διατήρηση των αλιευτικών αποθεμάτων προς όφελος των μελλοντικών γενεών, έχουν εφαρμοστεί μέτρα διαχείρισης του αλιευτικού στόλου και συγκεκριμένα, ο έλεγχος της ολικής χωρητικότητας και της ισχύος μηχανών των αλιευτικών σκαφών. Η οποιαδήποτε μείωση του στόλου γίνεται μέσα από ένα εθελοντικό σύστημα αποσύρσεων αλιευτικών σκαφών και έτσι από το 1992 μέχρι σήμερα, εκατοντάδες ψαράδες (ιδίως της παράκτιας αλιείας) έχουν εισπράξει σημαντικές οικονομικές ενισχύσεις. Το 1999 ο αλιευτικός στόλος της χώρας αριθμούσε περίπου 19.600 σκάφη παράκτιας αλιείας (δίκτυα-παραγάδια), 750 σκάφη μέσης αλιείας (μηχανότρατες-γρι γρι) και 56 σκάφη υπερπόντιας αλιείας, αποτελώντας τον μεγαλύτερο (σε αριθμό) αλιευτικό στόλο

της Ε.Ε.

Ποιες είναι οι διευκολύνσεις προκειμένου να αναπτυχθεί ο κλάδος, τόσο στην αλιεία όσο και στις υδατοκαλλιέργειες;

Για την ανάπτυξη της αλιείας έχουν ληφθεί, και προβλέπεται να συνεχισθούν, μέτρα για α) τη νουπήγηση - αντικατάσταση αλιευτικών σκαφών, β) τον εκσυγχρονισμό υφιστάμενων αλιευτικών σκαφών, ιδίως για τη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας και υγιεινής, γ) την προστασία και ανάπτυξη των αλιευτικών πόρων με τη δημιουργία τεχνητών υφάλων, δ) την αξιοποίηση της αλιευτικής παραγωγής με την ενίσχυση της μεταποιητικής βιομηχανίας ιχθυών, ουσκευαστηρίων, αυτοκινήτων - ψυγείων και την ουσιαστική αναβάθμιση των ιχθυοσκαφών της χώρας, ε) την ανάπτυξη πιλοτικών και ερευνητικών προγραμμάτων του δημόσιου αλλά και του ιδιωτικού τομέα και στ) τη στήριξη εκστρατειών διαφήμισης των αλιευτικών μας προϊόντων.

Οι υδατοκαλλιέργειες αποτελούν σήμερα -μετά μια επιτυχή πορεία δώδεκα ετών- τομέα αιχμής για τη χώρα και όπου η Ε.Ε. μπορεί να υπερηφανεύεται για την πρώτη θέση που κατέχει σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, τόσο σε παραγωγή όσο και τεχνολογία. Για την ανάπτυξή τους παρέχονται κίνητρα για ίδρυση, επέκταση, εκσυγχρονισμό μονάδων υδατοκαλλιέργειας κάθε μορφής, ενώ εγκαταστάσεις και διαδικασίες για την πιστοποίηση ποιότητας και διασφάλιση του περιβάλλοντος αποτελούν προτεραιότητα της πολιτικής του υπουργείου Γεωργίας.

Ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας, καθώς και η κοινοτική πρωτοβουλία PESCA, ύψους πέντε των 130 δισ. δρχ. για την περίοδο '94-'99, βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη και εκατοντάδες ψαράδες και επιχειρήσεις έχουν ολοκληρώσει ή ολοκληρώνουν τις επενδύσεις τους.

Υπάρχει σοβαρός ανταγωνισμός; Και εάν ναι, ο ελληνικός αλιευτικός στόλος έχει υποβαθμιστεί και πόσο;

Πράγματι στον τομέα της αλιείας λειτουργεί απόλυτα ο ελεύθερος ανταγωνισμός. Χωρίς να παραγνωρίζουμε τα αρνητικά στοιχεία του, μπορούμε να πούμε ότι τα ελληνικά ψάρια (αλιείας και καλλιέργειας) έχουν ανταποκριθεί επιτυχώς και έχουν τη σταθερή προτίμηση τόσο των Ελλήνων όσο και των Ευρωπαίων καταναλωτών, αφού η πληθυσμιακή των προϊόντων υδατοκαλλιέργειας εξαγόνται σε χώρες εντός και εκτός Ε.Ε. Για να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων αλιείας, έχει δοθεί προτεραιότητα σε επενδύσεις και ενέργειες που στοχεύουν στο ποιοτικό και -ει δυνατόν- επώνυμο προϊόν, έτσι ώστε να ωφεληθεί και ο καταναλωτής αλλά και ο παραγωγός. Η θετική ανταπόκριση των ενδιαφερομένων στην κατεύθυνση αυτή, μας κάνει αισιόδοξους ότι μπορούμε να αντεπεξέλθουμε με

επιτυχία στον εντεινόμενο ανταγωνισμό.

Ο αλιευτικός στόλος μας σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε να θεωρήσουμε ότι έχει υποβαθμιστεί. Με το νέο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας (2000-2006) πέρα από τις άμεσες οικονομικές ενισχύσεις για την ανανέωση του στόλου, τη βελτίωση των υποδομών και τον εκσυγχρονισμό της εμπορίας των ψαριών, προβλέπονται κοινωνικοοικονομικά μέτρα, όπως η χορήγηση πρόωρης συνταξιοδότησης στους ψαράδες, η ενίσχυση των αλιεργατών και κάθε συλλογικού φορέα των ψαράδων. Το νέο αυτό πρόγραμμα ύψους 170 δισ. δρχ., από τα οποία τα 113 δισ. είναι οικονομική ενίσχυση της Ε.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου, θα αναβαθμίσει ουσιαστικά την ελληνική αλιεία.

Μπορείτε, εν συντομία, να μας αναφέρετε για την κοινή αλιευτική πολιτική της Ε.Ε. και σε ποια σημεία αντιτίθεται μέχρι σήμερα η αντίστοιχη ελληνική, καθώς και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα της κυβέρνησης για την εναρμόνισή της;

Η ΚΑΛΠ της Ε.Ε. βασίζεται στις αρχές της διατήρησης και αειφόρου διαχείρισης των ιχθυοαποθεμάτων, στο δικαίωμα πρόσβασης στα κοινωτικά νερά και της ορθολογικής οργάνω-

Ο αλιευτικός στόλος μας σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε να θεωρήσουμε ότι έχει υποβαθμιστεί

σης των αγορών των προϊόντων αλιείας. Η Ε.Ε. αλλά όλη αυτά τα χρόνια συμμετείχε ενεργά στη διαμόρφωση των κανόνων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Αλιείας, τονίζοντας πάντα τις ιδιομορφίες του μεσογειακού χώρου. Έτσι, τόσο η νομοθεσία όσο και τα τεχνικά μέτρα σε εθνικό επίπεδο συμβαδίζουν απόλυτα με την ΚΑΛΠ. Σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα, όπως η προστασία του γόνου, η ελληνική νομοθεσία είναι αυστηρότερη από την ευρωπαϊκή. Βήματα προόδου είναι αναγκαία στον τομέα της συλλογικής οργάνωσης των ψαράδων και των άλλων φορέων της αλιείας, όπου οι οργανώσεις παραγωγών και οι διεπαγγελματικές οργανώσεις αποτελούν μια πρόκληση. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο που ψήφισε η κυβέρνηση μαζί με την αποφασιστική ενίσχυση μέσα από το νέο επιχειρησιακό πρόγραμμα, είναι βέβαιο ότι θα έχουν θεαματικά αποτελέσματα.

Η αλιευτική παραγωγή τι αποφέρει στην ελληνική οικονομία;

Η ελληνική αλιευτική παραγωγή ανέρχεται σε 230.000 τόνους περίπου (1999), εκ των οποίων 190.000 τόνοι είναι νωπά προϊόντα και

40.000 μεταποιημένα.

Η συνολική αξία της παραγωγής ανέρχεται σε 250 δισ. δρχ. ετησίως, η οποία βέβαια συγκρίνεται με το Ακαθάριστο Γεωργικό Προϊόν και το ΑΕΠ αποτελεί μικρό ποσοστό τους.

Όμως, η σημασία της αλιείας στην εθνική οικονομία είναι σημαντική, γιατί συμβάλλει στην εξασφάλιση πρωτεϊνών υψηλής διατροφικής αξίας αλλά και στη διατήρηση και απασχόληση πληθυσμών σε νησιωτικές και άλλες απομονωμένες περιοχές της χώρας με ιδιαίτερη εθνική σημασία.

Η ανάπτυξη των υδατοκαλλιέργειων, πέρα από την ενίσχυση της απασχόλησης σε προβληματικές περιοχές, έχει ανατρέψει και έχει καταστήσει -για πρώτη φορά- τα τελευταία χρόνια θετικό το ισοζύγιο νωπών αλιευτικών προϊόντων.

Κύριε υπουργέ, ν' αφήσουμε το «στενό» αντικείμενο των αρμοδιοτήτων σας και με βάση το γενικότερο ενδιαφέρον σας για τη θάλασσα, να σας ρωτήσουμε πώς αξιοποιείτε την κυβερνητική παρουσία στο χώρο του σκάφους αναψυχής και του θαλάσσιου τουρισμού γενικότερα; Είστε αισιόδοξος ως προς την υλοποίηση του προγράμματος ανακατασκευής και κατασκευής νέων μαρινών;

Η κυβέρνηση στον τομέα που αφορά τις μαρίνες έχει σχεδιάσει στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ ένα ολοκληρωμένο δίκτυο κατασκευής και επέκτασης, το οποίο σε συνδυασμό με άλλα κίνητρα θεσμικού χαρακτήρα που έχει αποφασίσει, θα δώσει ώθηση στον οργανωμένο θαλάσσιο τουρισμό. Να προσθέσω ότι και το δίκτυο των αλιευτικών καταφυγίων, που υλοποιείται στο πλαίσιο του Ε.Π. Αλιείας και των ΠΕΠ, θα λειτουργήσει συμπληρωματικά στο δίκτυο εξυπηρέτησης των τουριστικών σκαφών. ➡

who is who

Επάγγελμα: Οικονομολόγος, σύμβουλος επιχειρήσεων

Σπουδές: Πτυχίο του Οικονομικού Τμήματος

του Οικονομικού Πανεπιστημίου

Οικογενειακή κατάσταση: Παντρεμένος με την

Κάτια Χουλιάρη, χωρίς παιδιά

ΠΑΡΟΥΣΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

• Υπουργός Γεωργίας

• Βουλευτής Αθηνών (Β' Περιφέρεια)

• Μέλος της Κ.Ε. του ΠΑΣΟΚ (1991-1998)

• Γραμματέας του κοινοβουλευτικού τομέα

Εργασίας (ΚΤΕ), Οικονομίας (Εθνικής Οικονο-

μίας, Οικονομικών ΠΕΩΔΕ)

• Αναπληρωτής γραμματέας του τομέα Οικονο-

μίας και Ανάπτυξης του ΠΑΣΟΚ.

• Μέλος της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών

Υποθέσεων της Βουλής

• Μέλος της Επιτροπής Απόδημου Ελληνισμού

(Οικονομικά - Ορθοδοξία)



Ιωάννης Πλατσιδάκης **Εκτός** **πραγματικότητας** **η φορολογία** **του ελληνικού πλοίου**

Σε τρεις βασικούς παράγοντες που έχουν να κάνουν με το κόστος του πληρώματος, τη φορολογία και βεβαίως την προστασία που απολαμβάνουν οι ξένες ναυτιλίες, αποδίδει ο κ. Ι. Πλατσιδάκης, γενικός διευθυντής στη ναυτιλιακή εταιρεία Anangel Shipping Enterprises, το σημερινό ανταγωνιστικό μειονέκτημα της ελληνικής ναυτιλίας. Σε συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά», ο κ. Πλατσιδάκης αναφέρεται ακόμη στις προοπτικές της αγοράς και της ελληνικής ναυτιλίας και πιστεύει ότι την πορεία της ναυλαγοράς θα επηρεάσουν οι εκκρεμούσες παραγγελίες των πλοίων.

Σε ποιους παράγοντες αποδίδετε τη μείωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και τι θα μπορούσε να γίνει;

Πιστεύω ότι στους τρεις παρακάτω παράγοντες οφείλεται το ανταγωνιστικό μειονέκτημα της ελληνικής σημαίας:

- α) Στο αυξημένο κόστος του πληρώματος το οποίο επηρεάζεται άμεσα από τις ασφαλιστικές εισφορές για θέσεις εργασίας που καταλαμβάνονται από ξένους ναυτικούς (υπολογισμός επί της οργανικής και όχι της πραγματικής σύνθεσης, όπως αυτή διαμορφώνεται μέσα στο πλαίσιο των ελληνικών νόμων).
- β) Στην εκτός πραγματικότητας φιλοσοφία του τρόπου υπολογισμού του φόρου χωρητικότητας των πλοίων σε συνδυασμό με το υψηλό της επίπεδο (π.χ., ένα Panamax 4 1/2 ετών πληρώνει 79% περισσότερο φόρο από ένα όμοιό του 3 1/2 ετών ή ένα Panamax 25 ετών πληρώνει 5,5% λιγότερο φόρο από ένα όμοιό του 11 χρόνων).
- γ) Στην έντονη διάθεση ξένων (κυρίως ευρωπαϊκών, αλλά όχι μόνον) κρατών να ενισχύσουν τη σημαία τους λαμβάνοντας δυναμικά μέτρα. Η ελληνική πολιτεία οφείλει να λάβει αντιστοίχως γενναία μέτρα με εκείνα που

έχουν λάβει οι λοιπές ευρωπαϊκές κυβερνήσεις.

Για μία ακόμη φορά η διεθνής κρίση έπληξε και τον ελληνικό εφοπλισμό, ο οποίος δείχνει ότι δεν έχει διδαχθεί από τους ιστορικούς κύκλους που διαγράφουν η ναυτιλία και η ναυλαγορά. Με τα δεδομένα αυτά, πώς κρίνετε την προοπτική του ελληνικού εφοπλισμού;

Επιτρέψτε μου να πω ότι δεν τίθεται θέμα διδαγμάτων. Στο επιχειρηματικό περιβάλλον τα λάθη είναι αναπόφευκτα. Σε γενικές γραμμές, μεγαλύτερη σημασία έχει οι επιχειρηματικές δραστηριότητες να είναι μέσα, λίγο ή πολύ, στις αντοχές κάθε εταιρείας, ώστε αν αποδειχθούν λανθασμένες να μην είναι, κατ' ανάγκην, και μοιραίες. Νομίζω ότι η προοπτική είναι πολύ καλή, δεδομένου ότι η βάση της ελληνικής ναυτιλίας είναι πολύ πλατιά (στηρίζεται σε εκατοντάδες διαχειρίστριες εταιρείες), η εμπειρία στη διαχείριση πλοίων είναι επίσης διάσπαρτη σε ευρύ αριθμό ατόμων, το ναυτικό δυναμικό είναι καλό και η οικονομική δύναμη ισχυρή. Πρέπει όμως να προσεχθούν ορισμένα σημεία (π.χ., ροή νέων στο ναυτικό



Στο επιχειρηματικό περιβάλλον τα λάθη είναι αναπόφευκτα. Σε γενικές γραμμές, μεγαλύτερη σημασία έχει οι επιχειρηματικές δραστηριότητες να είναι μέσα, λίγο ή πολύ, στις αντοχές κάθε εταιρείας, ώστε αν αποδειχθούν λανθασμένες να μην είναι, κατ' ανάγκην, και μοιραίες

επάγγελμα, εκπαίδευση, προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στη σημερινή πραγματικότητα για να μην αποτελέσουν τροχοπέδη στην εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Υπάρχουν προοπτικές ανάκαμψης της αγοράς και σε ποιο χρονικό ορίζοντα τοποθετείται η ανάκαμψη αυτή;

Στη φορτηγό ναυτιλία έχει ήδη επέλθει κάποια ανάκαμψη και υπάρχει, έστω και συγκρατημένη, αισιοδοξία

για το μέλλον. Δεν τίθεται θέμα χρονικού ορίζοντα δεδομένης της συνεχούς ροής της ναυτιλαγίας. Σημαντικός παράγοντας της πορείας της ναυτιλαγίας είναι και οι εκκρεμότητες παραγγελιών πλοίων μεγάλης χωρητικότητας.

Κάποτε ο Έλληνας ναυτικός αποτελούσε σημαντικό παράγοντα της ελληνικής ναυτιλίας. Πιστεύετε ότι ο παράγοντας αυτός έχει εκλείψει οριστικά για την ελληνική ναυτιλία;

Κατηγορηματικά όχι. Αντιθέτως, όπως και παλιά έτσι και σήμερα, αλλιώς έτσι και στο μέλλον, ο Έλληνας ναυτικός αποτελεί μία από τις ουσιαστικότερες βάσεις της ανάπτυξης και ύπαρξης της ελληνικής ναυτιλίας. Εννοείται βεβαίως ο επαγγελματίας και ποιοτικός Έλληνας ναυτικός.

Πόσο έχουν διαφοροποιηθεί οι συνθήκες στις θαλάσσιες μεταφορές και ποια είναι τα νέα δεδομένα στα οποία χρειάζεται να προσαρμοσθεί η ελληνική ναυτιλία;

Αφενός το επιχειρησιακό περιβάλλον έχει γίνει πιο διάφανο, τόσο στις κρατικές αρχές όσο και στους εμπορευόμενους γύρω από το πλοίο και τα μέ-

σα ενημέρωσης, και αφετέρου παρατηρείται μια τάση γιγαντισμού στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Δεν εννοώ ότι πρέπει κατ' ανάγκη να προσαρμοσθεί η ελληνική ναυτιλία στα ανωτέρω δεδομένα (κάθε επιλογή έχει και θετικές και αρνητικές επιπτώσεις), αλλά πρέπει σίγουρα να τα λάβει σοβαρά υπ' όψιν της. ➡

who is who

Ο κ. Ιωάννης Πλαταιδάκης γεννήθηκε το 1951. Το 1974 αποφοίτησε από τη σχολή μαθηματικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Από το 1976 είναι κάτοχος Master, M.Sc. Operational Research του London School of Economics και το 1977 του M.Sc. Economics and Econometrics University of Southampton. Το 1978 έως το 1987 εργάστηκε στην Bank of America στο τμήμα Ship Finance. Από το 1988-1989 στην εταιρεία Marmaras Navigation ως Finance Director. Από το 1989 έως σήμερα κατέχει τη θέση του Managing Director στην ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES SA, μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες.

Χειμώνας, ...νέα εποχή!

Νέα ποιότητα στη γεύση
νέα αισθητική στον 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!

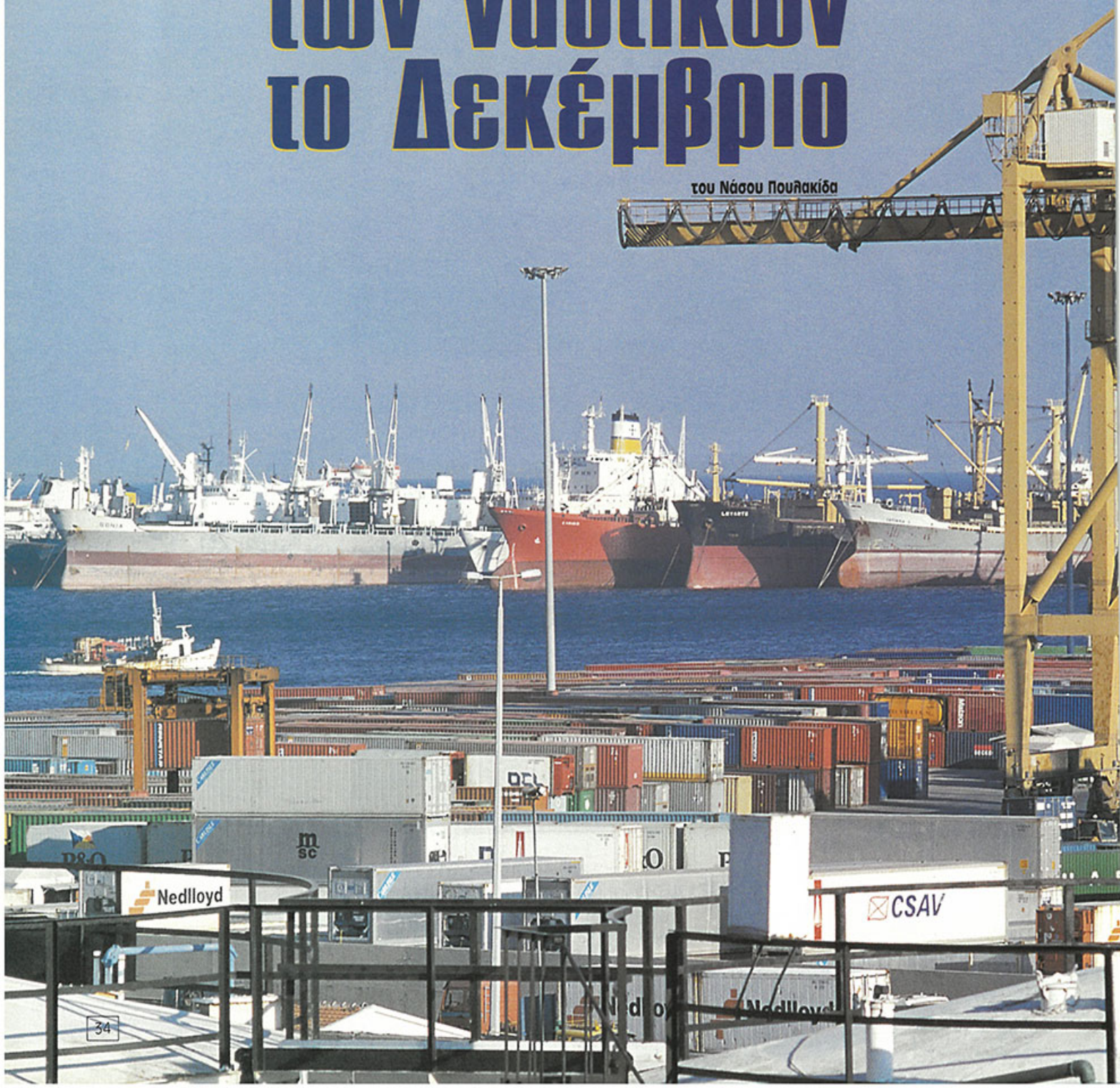


Λειτουργεί: Μεσημέρι - Βράδυ
και τον Χειμώνα

Απόλλωνος 28, Λαιμός Βουλιαγμένης Reserve: τηλ.: 89.63.739, 89.63.747 fax: 89.63.772

Στα ύψη η ανεργία των ναυτικών το Δεκέμβριο

του Νάσου Πουθακίδα



**Θεαματική
αύξηση 14,3%
παρουσίασε
η ανεργία
των ναυτικών τον
περασμένο
Δεκέμβριο
σε σύγκριση
με το Νοέμβριο
του '99.**

Οπως προκύπτει από στοιχεία του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, δηλαδή με βάση επίσημους πίνακες του υπουργείου Ναυτιλίας, οι **άνεργοι ναυτικοί από 3.079 το Νοέμβριο ανήλθαν σε 3.522 το Δεκέμβριο**. Από αυτούς επιδοτούνται οι 960.

Κάθε χρόνο, από το Δεκέμβριο μέχρι και τη τέλη Φεβρουαρίου, η ανεργία των ναυτικών «φουττώνει» αφού τα περισσότερα πλοία της ακτοπλοΐας πηγαίνουν για την ετήσια επιθεώρηση, ενώ «δένουν» και αρκετά κρουαζιερόπλοια. Ο γραμματέας της Πανελληνίας Ναυτικής Ομο-

σπονδίας Γιάννης Χαλής, αναφερόμενος στην ανεργία, τόνισε ότι οι άνεργοι φτάνουν τους **6.000**, αφού οι περισσότεροι ναυτικοί δεν προσέρχονται να εγγραφούν στο ΓΕΝΕ και στις κατά τόπους λιμενικές αρχές στους καταλόγους των ανέργων, λόγω των μικρών οικονομικών βοηθημάτων που χορηγούνται. Από τα στοιχεία του ΓΕΝΕ προκύπτει ότι οι άνεργοι πλοίαρχοι (β' τάξης, γ' και πρακτικοί) ανέρχονται σε 610, οι μηχανικοί σε 450, οι ναύκληροι σε 205, οι ναύτες σε 494, οι θαλαμηπόλοι σε 300, οι ηλεκτρολόγοι σε 158, οι μάγειροι σε 350 και οι καθαριστές σε 90.

**ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΥΡΕΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΣΙΑΣ - ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΗΝΟΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1999

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΓΕΝΕ		ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Α	108	20	48	32	156	52
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Β	127	17	47	27	174	44
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Γ	134	23	63	25	197	48
ΠΡΑΚΤ. ΠΛΟΙΑΡ.	81	10	16	12	97	22
ΔΟΚΙΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡ.	1	0	0	0	1	0
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α	43	8	17	3	60	11
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Β	0	0	1	0	1	0
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Γ	63	11	49	20	112	31
ΠΡΑΚΤ. ΜΗΧΑΝ.	311	40	49	27	360	67
ΔΟΚΙΜΟΙ ΜΗΧΑΝ	2	0	3	0	5	0
ΡΑΔΙΟΤΗΛ/ΤΕΣ Α	152	35	23	19	175	54
ΡΑΔΙΟΤΗΛ/ΤΕΣ Β	120	24	37	33	157	57
ΔΟΚ. ΡΑΔ/ΤΕΣ	0	0	0	0	0	0
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ Α	32	5	3	2	35	7
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ Β	13	1	0	0	13	1
ΔΟΚ. ΟΙΚΟΝΟΜ.	4	0	0	0	4	0
ΦΡΟΝΤΙΣΤΕΣ	5	0	1	1	6	1
ΒΟΗΘΟΙ ΦΡΟΝΤ.	11	1	7	5	18	6
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Α	0	0	4	1	4	1
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Β	2	0	12	2	14	2
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Γ	30	4	56	8	86	12
ΝΑΥΚΛΗΡΟΙ	100	17	106	52	205	69
ΕΥΛΟΥΡΓΟΙ	0	0	0	0	0	0
ΑΝΤΛΙΩΡΟΙ	18	2	3	1	21	3
ΝΑΥΤΕΣ	235	29	259	155	494	184
ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΕΣ	7	0	9	0	16	0
ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΙ Α	10	2	3	2	13	4
ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΙ Β	43	10	23	8	66	18
ΑΡΧΙΘΕΡΜΑΣΤΕΣ	0	0	0	0	0	0
ΛΙΠΑΝΤΕΣ	4	0	12	8	16	8
ΚΑΘΑΡΙΣΤΕΣ	70	7	18	11	88	18
ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΜΗΧΑΝ.	0	0	15	1	15	1
ΑΡΧΙΘΑΛΑΜΗΠ. Α	29	3	1	1	30	4
ΑΡΧΙΘΑΛΑΜΗΠ. Β	1	1	0	0	1	1
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ Α	44	5	12	3	56	8
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ Β	102	17	95	54	197	71
ΒΟΗΘΟΙ ΘΑΛΑΜ.	36	0	11	4	47	4
ΑΡΧΙΜΑΓΕΙΡΟΙ	26	0	7	4	33	4
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ	135	22	23	17	158	39
ΜΑΓΕΙΡΟΙ Α	25	2	17	8	42	10
ΜΑΓΕΙΡΟΙ Β	50	2	14	6	64	8
ΜΑΓΕΙΡΟΙ Γ	142	19	80	63	222	82
ΒΟΗΘΟΙ ΜΑΓΕΙΡΟΙ	22	3	6	3	28	6
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Ρ/Κ	0	0	0	0	0	0
ΛΟΙΠΕΣ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤ.	34	2	0	0	34	2
ΣΥΝΟΛΟ	2.372	342	1.150	518	3.522	960

«Μποφόρ» με τα διπλά πληρώματα στην ακτοπλοΐα

Η πίεση για την καθιέρωση διπλών πληρωμάτων στα ταχύπλοα γίνεται όλο και πιο έντονη από την ΠΝΟ, ενώ οι εφοπλιστές αντιδρούν σε τέτοιο ενδεχόμενο. Στο υπουργείο Εμπ. Ναυτιλίας πραγματοποιήθηκε σύσκεψη με τη συμμετοχή υπηρεσιακών παραγόντων, του αρχηγού του Λιμενικού Σώματος και εκπροσώπων της ναυτεργασίας και της πλοιοκτησίας. Από πλευράς ΠΝΟ τονίστηκε ότι τα πληρώματα δεν είναι δυνατόν να αντεπεξέλθουν στα καθήκοντά τους πέραν των οκτώ ωρών ημερησίως, εκ των οποίων οι 6 ώρες εργασίας εν πλώ. «Τα ταχύπλοα δεν έχουν χώρους ενδιαιτήσεως για τους ναυτικούς και απαιτείται η καθιέρωση διπλών και σε ειδικές περι-

πτώσεις και τριπλών πληρωμάτων», δήλωσε στα «Ν.Χ.» ο γραμματέας της Ομοσπονδίας Γιάννης Χαλδός.

Από πλευράς της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, ζητήθηκε να παρουσιαστούν εγγράφως τα αιτήματα της ΠΝΟ έως το τέλος του Φεβρουαρίου. Πάντως, από εφοπλιστικής πλευράς τονίζεται ότι αυτά τα πλοία «φουλάρουν» μόνο ένα-δύο μήνες κατά την καλοκαιρινή περίοδο και αν υπάρξει ρύθμιση για διπλά πληρώματα σε ετήσια βάση, τότε ίσως υπάρξουν μεγάλια οικονομικά προβλήματα. Τα ταχύπλοα (καταμαράν - δεξίφινια) υπολογίζονται αυτή τη στιγμή σε 40. Η ΠΝΟ από τη δική της σκοπιά αν υπάρξει ευνοϊκή ρύθμιση, θα έχει εξασφαλίσει

ένα σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας.

• Στα επίπεδα του Δεκεμβρίου του 1999 κινήθηκε η ανεργία των ναυτικών και τον πρώτο μήνα του 2000 με βάση στοιχεία του Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας. Όπως προκύπτει από το ΓΕΝΕ και τις λιμενικές αρχές της χώρας, οι άνεργοι ναυτικοί τον περασμένο Ιανουάριο ανήλθαν σε 3.514, από τους οποίους επιδοτήθηκαν οι 1.258. Οι άνεργοι πλοίαρχοι όλων των κατηγοριών έφτασαν τους 595, οι μηχανικοί τους 460, οι ναύκληροι τους 193, οι ναύτες τους 491, οι θαλαμηπόλοι τους 330, οι μάγειροι τους 360 κ.ά. Μηδενική ανεργία παρατηρείται στους ξυλουργούς, στους αρχειοφαστετές και στους κυβερνήτες ρυμουλκών. ➡

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΗΝΟΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2000

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΓΕΝΕ		ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Α	107	24	47	41	154	65
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Β	112	27	48	38	160	65
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Γ	140	28	58	39	198	67
ΠΡΑΚΤ. ΠΛΟΙΑΡ.	75	11	17	14	92	25
ΔΟΚΙΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡ.	1	0	0	0	1	0
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α	44	17	18	9	62	25
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Β	0	0	1	0	1	0
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Γ	58	11	45	33	114	44
ΠΡΑΚΤ. ΜΗΧΑΝ.	318	49	55	34	373	83
ΔΟΚΙΜΟΙ ΜΗΧΑΝ	2	0	3	2	5	2
ΡΑΔΙΟΤΗΛ/ΤΕΣ Α	154	34	20	16	174	50
ΡΑΔΙΟΤΗΛ/ΤΕΣ Β	120	22	30	29	150	51
ΔΟΚ. ΡΑΔ/ΤΕΣ	0	0	0	0	0	0
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ Α	31	10	2	1	33	11
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ Β	13	1	0	0	13	1
ΔΟΚ. ΟΙΚΟΝΟΜ.	3	0	0	0	3	0
ΦΡΟΝΤΙΣΤΕΣ	5	1	1	1	6	2
ΒΟΗΘΟΙ ΦΡΟΝΤ.	15	2	8	7	23	9
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Α	0	0	4	2	4	2
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Β	2	0	7	5	9	5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Γ	33	5	53	38	86	43
ΝΑΥΚΛΗΡΟΙ	104	22	89	78	193	100
ΞΥΛΟΥΡΓΟΙ	0	0	0	0	0	0
ΑΝΤΛΙΩΡΟΙ	19	2	5	2	24	4
ΝΑΥΤΕΣ	237	41	254	191	491	232
ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΕΣ	8	0	9	6	17	6
ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΙ Α	12	3	5	2	17	5
ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΙ Β	42	9	25	19	67	28
ΑΡΧΙΘΕΡΜΑΣΤΕΣ	0	0	0	0	0	0
ΛΙΠΑΝΤΕΣ	5	0	15	8	20	8
ΚΑΘΑΡΙΣΤΕΣ	72	9	17	12	89	21
ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΜΗΧΑΝ.	0	0	11	7	11	7
ΑΡΧΙΘΑΛΑΜΗΠ. Α	31	4	3	2	34	6
ΑΡΧΙΘΑΛΑΜΗΠ. Β	1	1	0	0	1	1
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ Α	46	11	12	6	58	17
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ Β	107	25	87	74	194	100
ΒΟΗΘΟΙ ΘΑΛΑΜ.	37	1	11	7	48	8
ΑΡΧΙΜΑΓΕΙΡΟΙ	26	3	7	5	33	8
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ	136	20	22	21	158	41
ΜΑΓΕΙΡΟΙ Α	28	6	19	15	47	21
ΜΑΓΕΙΡΟΙ Β	50	3	10	6	60	9
ΜΑΓΕΙΡΟΙ Γ	151	23	77	55	228	78
ΒΟΗΘΟΙ ΜΑΓΕΙΡΟΙ	23	2	5	3	28	5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Ρ/Κ	0	0	0	0	0	0
ΛΟΙΠΕΣ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤ.	34	2	1	0	35	2
ΣΥΝΟΛΟ	2.412	430	1.102	828	3.514	1.258

LET THE EXPERTS DO THE JOB ...

HYDROBLASTING • SANDBLASTING • CLEANING • PAINTING

WITH THE LATEST AND LARGEST NUMBER OF EQUIPMENT
IN GREECE WITH PRESSURE CAPACITY UP TO 2500 BAR
AND MORE THAN 60 OPERATORS
FOR HYDROBLASTING AND SANDBLASTING

CORAL LTD.

... THE LEADER IN CORROSION CONTROL PROBLEMS.



WOMA ECOMASTER TWIN JET,
2500 BAR, JULY '99



FLOATING WORKSHOP, SANDBLASTING



VACUUM, ABLE TO COMPLETE
ANY DIFFICULT WORK



WOMA 480Z, 1350 BAR,
146 L/MIN, JULY '98



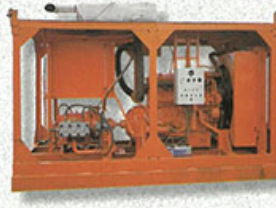
WOMA 480Z, 1350 BAR,
146 L/MIN, FEB. '99



HUGHES 5030, 1580 BAR,
146 L/MIN, JULY '97



HUGHES 5000, 1580 BAR,
146 L/MIN, JAN '99



HUGHES 3002, 1000 BAR,
146 L/MIN, FEB. '97



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

9 FILELLINON STR. • 185 36 PIRAEUS GREECE
TEL.: 429 4354-5, 429 4396-7 • FAX: 429 4735, 429 4400 • TLX: 241138 MELM GR
WEBSITE: <http://www.itel.gr/coral> • FOR ANY INFORMATIONS SEND E - MAIL TO coral@itel.gr



Οι μεγάλοι σταθμοί της ναυτιλίας μας τον αιώνα που έφυγε

επιμέλεια: Λίζα Μαρέλου

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος της σειράς «Οι μεγάλοι σταθμοί της ναυτιλίας μας τον αιώνα που έφυγε» δημοσιεύουμε αποσπάσματα από διαχρονικές σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών» στις οποίες καταγράφονται οι μεγάλοι σταθμοί της ελληνικής ναυτιλίας στο αιώνα που έφυγε. Στο παρόν τεύχος καταγράφονται τα γεγονότα της Ναυτιλίας από το 1970 έως το 1975

...συνέχεια από το προηγούμενο τεύχος

1916 1922 1935 1941 1948 1957 1962 1970 1975 1982 1989...



T

ο πρώτο έτος της δεκαετίας του '70 εισέρχεται με μια υποβόσκουσα αγωνία για ενδεχόμενη καμπή, με έναν προβληματισμό.

Παρ' όλα αυτά, ο όγκος της ναυτιλίας, παγκόσμιας και ελληνικής, συνεχίζει να αυξάνει και η ναυτιλιακή κίνηση συνεχίζει να βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα, ενώ η ανεπάρκεια προσφερομένων για εργασία ναυτικών σε πολλές ναυτικές χώρες αλλοι και ιδιαίτερος στην Ελλάδα είναι εμφανής και πιεστική.

Οι διαπραγματεύσεις για τη σύναψη νέας συλλογικής σύμβασης μεταξύ ΕΕΕ και ΠΝΟ καταλήγουν σε αδιέξοδο.

Το 1971 οι δέκα πρώτοι Έλληνες εκατομμυριούχοι του τονάζ ήταν κατά σειράν οι: Αριστοτέλης Ωνάσης, Υιοί Π.Γ. Γουλιανδρή, Σταύρος Νιάρχος, Κ.Μ. Λεμός, Γ.Σ. Λιβανός, Υιοί Ν. Γουλιανδρή, Αφοί Κολλοκοτρώνη, Ι.Μ. Καρράς, Αφοί Χανδρή και Μ. Καραγεώργης. Το ίδιο έτος ο υπό ελληνική σημαία στόλος περιλαμβάνει 2.101 πλοία, 12.849.778 κοχ, ενώ το σύνολο του ελληνόκτητου τονάζ φτάνει τα 3.320 πλοία, 30.899.174 κοχ. Τελικώς υπογράφεται η συλλογική σύμβαση μεταξύ ΕΕΕ και ΠΝΟ με αυξήσεις μισθών και άλλων παροχών και, κυρίως, με



**Από τα Ναυπηγεία
Σκαρμαγκά
της δεκαετίας του '70**





Αρχές της δεκαετίας του '70, στα γραφεία της ΕΕΕ με ναυτικούς και άλλους παράγοντες



Ο πρόεδρος της ΕΕΕ Αντώνης Χανδρής

την καθιέρωση του επιδόματος υπερωκεάνιου συνεχούς υπηρεσίας. Στην εικοσάμηνη ζωή τους τα Ναυπηγεία Ελευσίνας ανέλαβαν επισκευές μείζονος σημασίας σε περίπου 100 πλοία, ενώ αναμένεται η έναρξη ναυπήγησης του πρώτου μπαλκάριερ των 5.900 τόνων d.w. Τον Αύγουστο συγχωνεύεται το YEN μαζί με άλλους τομείς, ομοειδείς. Αντί του YEN ιδρύεται το ΥΠΝΜΕ (Υπουργείο Ναυτιλίας Μεταφορών και Επικοινωνιών), ενώ οι διευθύνσεις του YEN, Ναυτικής Εργασίας και Πρόνοιας Ναυτικών μεταφέρθηκαν στο υπουργείο Κοινωνικών Υπηρεσιών. Τα αργούντα πλοία αυξάνουν στον όρμο της

Ελευσίνας. Καθιερώνεται για τα ελληνικά πλοία η γραμμή χωρητικότητας (tonnage mark) με το Ν.Δ. 20973/71.

Το 1972 αρχίζει με αντίξοες συνθήκες, υπό την πίεση μιας υπερπροσφοράς χωρητικότητας σε συνδυασμό με μια παγκόσμια ύφεση και νομισματική κρίση. Οι δραστηριότητες των ναυτικών μας από τα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία παίρνουν μεγάλες διαστάσεις. Μόνο στην Αυστραλία μέσα σε ένα εξάμηνο από τους 368 «δραπέτες» οι 187 ήταν Έλληνες.

Η εφοπλιστική εταιρεία Υιοί Π. Γουλιανδρή υποβάλλει αίτηση για εγγραφή στο νηολόγιο, τεσσάρων νεότευκτων πλοίων, συνολικά 414.500 τόνων d.w. Με την προσθήκη αυτή διεκδικεί από τον Αριστοτέλη Ωνάση τον τίτλο του ελληνικού εφοπλιστικού συγκροτήματος με τον μεγαλύτερο στόλο υπό ελληνική σημαία.

Οι Έλληνες ναυτικοί επωφε-

λιούμενοι των ευεργετικών διατάξεων αποστέλλουν εδώ τις αποδοχές τους και δεν τις καταθέτουν στις τράπεζες του εξωτερικού. Παρόλ'αυτα, διαπιστώνεται ότι υπάρχει ανάγκη στατιστικών στοιχείων του εισαγόμενου συναλλάγματος για να βοηθηθεί η χάραξη ορθής ναυτιλιακής πολιτικής.

Τον Απρίλιο στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά καταλείφεται το πρώτο μπαλκάριερ 37.000 τόν. d.w, ιδιοκτησίας του Ομίλου Σταύρου Νιάρχου.

Ο Μ. Καραγεώργης προτείνει τη δημιουργία από Έλληνες εφοπλιστές ναυτιλιακής τράπεζας. Στα ναυπηγεία Ελευσίνας έφτασε η πλωτή δεξαμενή που κατασκευάστηκε στη Γερμανία, μήκους 252 μέτρων. Η δεξαμενή μπορούσε να δεχτεί πλοία μέχρι 115.000 τόν. d.w. Ο Γεώργιος Π. Λιβανός υψώνει την ελληνική σημαία σε ακόμα 22 πλοία, συνολικά 402.000 τόν. d.w.

Το Νοέμβριο γίνονται τα εγκαίνια του διυλιστηρίου της Motor Oil Hellas που ανήκει στον όμιλο επιχειρήσεων του Οίκου Ν. Βαρδινγιάννη. Δύο φοβερές τραγωδίες, που στοίχισαν τη ζωή σε 35 Έλληνες και αλλοδαπούς, συγκλονίζουν την ελληνική κοινωνία. Πρόκειται για δύο τάνκερ, το ελληνικό «Πριγκίπισσα Ειρήνη» και ένα ελληνόκτητο με σημαία Λιβερίας. Το μεν πρώτο δέχτηκε κεραυνό σε γαλιλικό λιμένα και στη συνέχεια οι εκρήξεις το διέλυσαν και το δεύτερο εμβολιάστηκε από κινέζικο τάνκερ με αποτέλεσμα να βυθιστεί.

Στις 25 Αυγούστου στον όρμο της Ελευσίνας υπήρχαν 130 παροπλισμένα πλοία, στις 23 Οκτωβρίου ήταν 87 και ύστερα από μερικές ημέρες 71.

Στις 9 Δεκεμβρίου υπογράφεται η νέα συλλογική σύμβαση ποντοπόρων πλοίων.

Εδόθησαν διάφορες αυξήσεις και παροχές, οι οποίες υπολογίζονται ότι επιβάρυναν το κόστος πληρωμάτων πλοίου κατά 15% περίπου.

Στο τέλος του 1972 υπό ελληνική σημαία υπήρχαν 2.592 σκάφη, 18.660.519 κοx, ελληνόκτητα δε 3.887 σκάφη, 39.068.225 κοx. Επίσης, υπήρχαν παραγγελίες για 139 σκάφη 13.495.650 τόνων d.w.

Το 1973 η ελληνόκτητος ναυτιλία συνεχίζει να κατέχει την πρώτη θέση. Αναλυτικά ο πίνακας βάσει των δεδομένων του Lloyd's Register έχει ως εξής:

Ελληνόκτητος ναυτιλία τόν. d.w.	66.300.000
Ιαπωνική	55.091.546
Λιβεριανή	50.400.000
Βρετανική	44.038.721
Νορβηγική	39.245.657

Πρώτος σε τόνάζ και ποιότητα πλοίων έρχεται τώρα ο υπό την ελληνική σημαία στόλος των Υιών Π. Γουλιανδρή μετά την ομαδική εγγραφή επτά μπαλκάριερ στα ελληνικά νηολόγια συνολικά 220.630 τόνων d.w.

Ανέραντη θλίψη στην ελληνική κοινωνία προξένησε ο πρόωρος και αδόκτος θάνατος του Αλέξανδρου Ωνάση. Ζημιολόγος για την ελληνική ναυτιλία η κατά 10% υποτίμηση του δο-

Το «World Hope» χτισμένο σε Ελληνικά ναυπηγεία



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

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

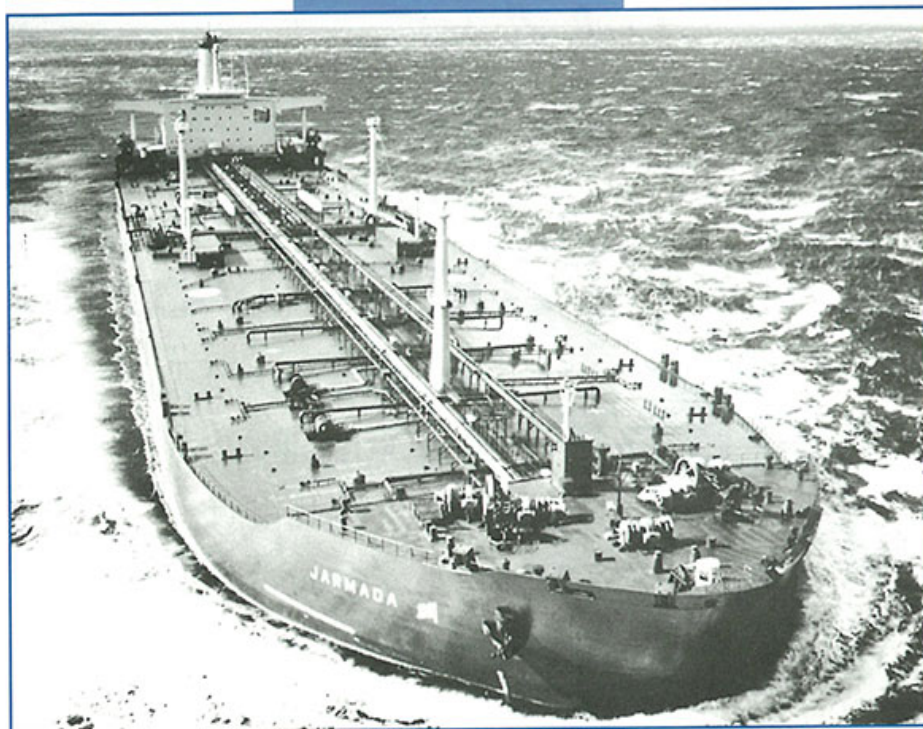
Ship-financing

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

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

Οι διάδοχοι των λίμπερτι: Freedom, ναυπηγήσεως 1971 στην Ιαπωνία



πλοίου. Πλήττονται αυτοί που έχουν χρονο-ναυπηγεία σε δοκάρια - και τα χρονοναυπηγεία να ελθόνεκτητα είναι πολλή. Το ζήτημα του Σουέζ συνεχίζει να μην εμφανίζει διέξοδο. Γιορτάστηκαν στον Πειραιά τα πενήντα χρόνια της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως στην οποία είχε διατελέσει επί σειρά ετών

πρόεδρος και ο Ευγένιος Ευγενίδης. Ο Α. Χανδρής συμμετέχοντας στον εορτασμό για την ύψωση της ελληνικής σημαίας στο τρι-αχιλιεστό πλοίο, αποφασίζει να υψώσει την κυανόλευκο και στο μόνο ήδη υπό ξένη σημαία υπερωκεάνιο του «Αυστραλίας», το οποίο γίνεται το μεγαλύτερο υπό ελληνική σημαία

επιβατηγό πλοίο.

Ο προημιμένος του Πειραιά εμφανίζει εικόνα διαρκούς συμφορήσεως με αναμένοντα εικόνες περίπου πλοία. Τον Απρίλιο εγκαινιάζεται το διυλιστήριο της «Πετρόλη Ελλάς».

Ο ανταγωνισμός του αεροπλάνου γίνεται ισχυρότερος. Το κακό για τη ναυτιλία είναι ότι η χάρη του ιπτάμενου αντιπάλου της δεν περιορίζεται στις διεθνείς μόνο γραμμές, αλλά αντίθετα εισχωρεί και στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Στην ΕΟΚ παρά τις προσπάθειες της επιτροπής (Commission) να δημιουργήσει μια κοινή (κοινοτική) ενέργεια εναντίον της διακρίσεως σημαίας στο πλοίο των διαφόρων εμπορικών συμφωνιών, δηλαδή μια κοινοτική πολιτική υπέρ της ελευθερίας των θαλασσίων μεταφορών, τα αποτελέσματα είναι περιορισμένα μέχρι μηδαμικά, λόγω των διαφόρων απόψεων μεταξύ των χωρών-μελών.

Στο απόγειο της δημιουργικής του δραστηριότητας πεθαίνει ξαφνικά, σε ηλικία μόλις 43 ετών, ο μεγαλοεφοπλιστής και επιχειρηματίας Νίκος Βαρδινολιάνης. Ήταν ένας από τους μεγαλύτερους και αντιπροσωπευτικότερους εκπροσώπους της δυναμικής νέας γενιάς του εφοπλιστικού μας στερεώματος.

Ο οίκος Μιχ. Α. Καραγιώργη υπογράφει συμβόλαιο για τη ναυπήγηση 42 νέων πλοίων, ενώ ολοκληρώνεται η διαδικασία για την υπογραφή συμβολαίων για 24 ακόμα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 2,5 εκατομμυρίων τόν. d.w.

Επίσης, τεράστιο είναι το ναυπηγικό πρόγραμμα του Γ.Π. Λιβανού με 17 τάνκερ σκάφη, δεξαμενόπλοια και μπαγκάρια, συνολικά 1.400.000 τόνων d.w. σε ναυπηγεία της Ιαπωνίας. Επανασυστάται το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με την προηγούμενη συγκρότησή του.

Το Δεκέμβριο καθεύδεται από τα ναυπηγεία Ελευσίνας το μπαγκάρια «Αθήνα» 43.000 τόν. d.w., το μεγαλύτερο πλοίο που ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα, το οποίο υψώνει την κυανόλευκο.

Στο τέλος του 1973 τα υπό ελληνική σημαία πλοία ανέρχονται σε 2.761 σκάφη, 21.831.877 κοχ, και τα ελληνόκτητα σε 4.126 σκάφη 42.624.963 κοχ. Για πρώτη φορά, δε, στη νεότερη ιστορία μας η ελληνική σημαία καλύπτει μεγαλύτερο ποσοστό τονάζ 51,53% σε σύγκριση προς τις σημαίες ευκολίας ή ανάγκης.

Στις αρχές του 1974 επικρατεί αβεβαιότητα στη ναυτιλαγορά. Οι πιθανότητες για βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης των πλοίων εμφανίζονται περιορισμένες.

Αρχίζει η κατασκευή της 6ης τεράστιας προβλήτας στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, με την οποία υπερδιπλασιάζεται η δυναμικότητα του λιμένα.

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, πλοία ηλικίας μεγαλύτερης των 25 ετών

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



**1970-75, χρόνια τεχνο-
λογικής ανάπτυξης
και προόδου για
τη ναυτιλία μας**

δεν θα νηολογούνται εφεξής υπό ελληνική σημαία, ούτε θα ασφαρίζονται στο ΝΑΤ. Το ίδιο ισχύει και για πλοία ξένης σημαίας άνω των 20 ετών. Τα ήδη νηολογηθέντα δεν θίγονται.

Ο Πειραιάς εξελίσσεται σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο και σε ουσιαστική έδρα της εθνικής ναυτιλίας.

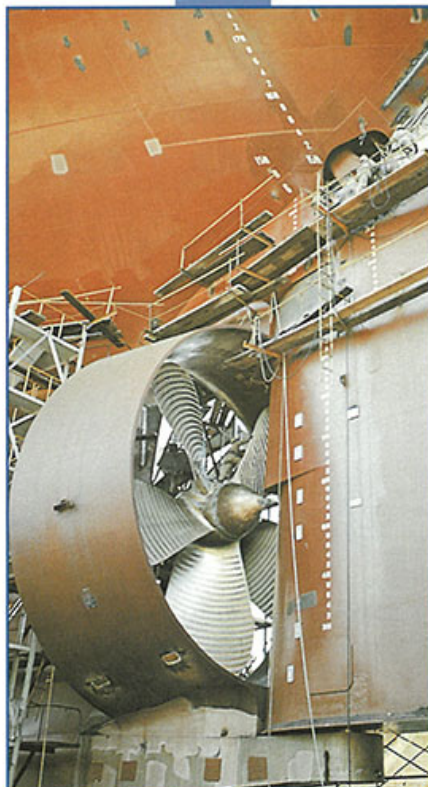
Κατά τη διετία 1972-73 ηλιοτάκτησαν συνολικά 3.787 Έλληνες ναυτικοί. Η προτίμηση των ηλιοτακτών ήταν η Βόρειος Αμερική (46%). Από τους ηλιοτακτές ποσοστό 70% ήταν νεοεισερχόμενοι στο ναυτικό επάγγελμα και ανειδίκευτοι. Ανάμεσά τους υπήρχαν ένας ηλιόαρχος και τρεις πρώτοι μηχανικοί.

Μεταξύ 23 και 24 Μαΐου διεξάγονται με επιτυχία οι εργασίες της γενικής συνέλευσης της Διεθνούς Ένωσης Εφοπλιστών που συνήλθε στην Ελλάδα. Από 3 έως και 9 Ιουνίου πραγματοποιείται η Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση «Ποσειδώνια '74» στο Ζάππειο Μέγαρο, με συμμετοχή 21 χωρών και 200 εκθετών.

Οξύτατος εμφανίζεται ο ανταγωνισμός των ξένων τραπεζών για την εισδοχή τους στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας. Ιδρύονται συνεχώς νέα καταστήματα στον Πειραιά.

Έπειτα από τραυματικά για την Ελλάδα γεγονότα αποχωρεί η δικτατορική κυβέρνηση και επανέρχεται ως εθνικός κυβερνήτης ο Κωνσταντίνος Καραμανλής.

Στις 5 Αυγούστου συνεδριάζει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών υπό την προεδρία του Στρατή Ανδρεάδη, παρόντος και του προέδρου της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου Ιωάν. Κουλουκουρή και αποφασίζουν την προσφορά οικονομικής βοήθειας προς την κυβέρνηση για την ευόδωση των σκοπών εκείνης της κρίσιμης περιόδου, ενώ ο Αριστοτέλης Ωνάσης διέθεσε υπέρ του εθνικού αγώνος τις



υπηρεσίες της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Οι Έλληνες εφοπλιστές απέχουν από τα ναυπηγεία. Οι χαμηλοί ναύηοι, οι δυσώδεις προβλέψεις για το αύριο, τα υψηλά επιτόκια, το ακριβό κόστος και το ακαθόριστο των τιμών λόγω πληθωρισμού είναι οι αιτίες της αποχής.

Μετά την εισβολή των Τούρκων στην Κύπρο, επεβλήθη έκτακτο επασφάλιστρο στα ελληνικά πλοία που κινούνται στις ελληνικές θάλασσες, στην Κύπρο, στην Τουρκία και στα

Στενά του Βοσπόρου. Το επασφάλιστρο ισχύει ακόμα και για τα πλοία που κινούνται στη γραμμή Ελλάδα - Ιταλίας.

Πρώτος κοινοβουλευτικός υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά τη μεταπολίτευση, ορκίζεται ο Α. Παπαδόπουλος.

Σχετική έρευνα του δημοσιογράφου των «Ναυτικών Χρονικών» Σ. Παράρα περί των ναυτικών ατυχημάτων αποδεικνύει ότι το ένα τέταρτο του συνόλου των ναυτικών ατυχημάτων που κατέληξαν σε ολική απώλεια, σε παγκόσμιο επίπεδο, αφορά ελληνόκτητα πλοία. Το 1975 ο ορίζοντας της ναυτιλαγοράς είναι ζωηρός ενώ η ακτοπλοία απειλείται με χρεοκοπία, κυρίως από τις ηχηρόθροες οφειλές. Αιτία, οι τιμές των καυσίμων που πενταπλασιάστηκαν και οι όληδες δαπάνες που υπερδιπλασιάστηκαν, ενώ η κίνηση μειώθηκε κατά 25%.

Η επιβατηγός κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά το 1974 μειώθηκε κατά 24,3% έναντι του 1973 και κατά 21,89% έναντι του 1972.

Από τον Ιανουάριο νέος πρόεδρος της ΕΕΕ αναλαμβάνει ο Αντώνιος Χανδρής. Τα πράγματα της ναυτιλαγοράς βαίνουν προς το χειρότερο. Παρά τις αντιξοές συνθήκες, όμως, οι Έλληνες παραλαμβάνουν τα νεότευκτα πλοία τους. Στο τέλος Ιανουαρίου ένα μεγάλο ναυτικό ατύχημα πλήττει τη ναυτική οικογένεια. Το ελληνόκτητο δεξαμενόπλοιο «Κόρινθος», στο λιμένα Σαν Μάρκος Χουκ, δέχτηκε πρόσκρουση από αμερικανικό δεξαμενόπλοιο, με αποτέλεσμα να ακολουθήσει έκρηξη η οποία σκότωσε 23 μέλη του πληρώματος.

Πέθανε ο ποιητής της θάλασσας Νίκος Καββαδίας. Μετά την αληθινή επί 13 χρόνια πολιτικής περιορισμών των ΗΠΑ έναντι της Κούβας, απελευθερώνεται η αγορά της για ναυτιλιακές μεταφορές. Τον Ιούνιο αρχίζει να επαναλειτουργεί η διώρυγα του Σουέζ.

Πέθανε ο πρωτεργάτης της επιβατηγού ναυτιλίας Αναστάσιος Ποταμιάνος. Λίγο αργότερα πεθαίνει και ο θρύλος της ελληνικής ναυτιλίας, ο Αριστοτέλης Ωνάσης. Με απόφαση της Νομισματικής Επιτροπής επαναρχίζει η δανειοδότηση της ελληνικής ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας. Πέθανε ο Θεόδωρος Βώκος, διακεκριμένος δημοσιογράφος, εκδότης του περιοδικού «Ναυτιλιακή-Ναυτεργατική» και εμπνευστής της Διεθνούς Ναυτιλιακής Έκθεσης «Ποσειδώνια».

Ο Στρατής Ανδρεάδης ανακηρύχθηκε επίτιμος ισόβιος πρόεδρος της ΕΕΕ. Η ελληνική ναυτιλία μετέχει με σημαντικό ποσοστό χωρητικότητας στον τομέα της θαλάσσιας περιγησίας και οι υπηρεσίες που προσφέρει είναι υψηλής ποιότητας και παραδειγματικής εξυπηρέτησης.



Αναμενόμενη η πρωτική πορεία

αγοραπωλησίες πλοίων

της Overseas
Agency Ltd

Το κύριο χαρακτηριστικό της περιόδου που διανύσαμε ήταν το σχετικά ήσυχο κλίμα που επικράτησε στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων. Σε αυτό συνέβαλε η γενικότερη πτωτική πορεία της ναυτιλαγοράς για τα πλοία ξηρού φορτίου και η οποία μόνο κατά τη διάρκεια της δεύτερης εβδομάδας του Φεβρουαρίου κινήθηκε ανοδικά, ιδιαίτερα για τα Capes και τα Panamaxes.

Σε ό,τι αφορά τις αγοραπωλησίες, η αναμενόμενη πτωτική διόρθωση των τιμών αποδείχθηκε έμπρακτα, ιδιαίτερα για τα πλοία τα οποία είχαν παρουσιάσει τη μεγαλύτερη ζήτηση τη χρονιά που μας πέρασε, δηλαδή τα Handymaxes δεκαπενταετίας. Οι τελευταίες πράξεις δείχνουν μια μείωση των τιμών σε αυτό το tonnage της τάξεως του 4-7% σε σχέση με τις αντίστοιχες τιμές στα τέλη της περσινής χρονιάς. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πτώση αυτή δεν οφείλεται (τουλάχιστον προς το παρόν) στο γεγονός ότι τα πλοία αυτά συμπληρώσαν το 15ο έτος της ηλικίας τους. Για τους υπόλοιπους τύπους πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, χωρίς να έχουμε συγκεκριμένες χαρακτηριστικές πωλήσεις που να το επιβεβαιώνουν, η τάση που επικρατεί είναι πτωτική.

Ένα άλλο γεγονός που χαρακτηρίζει την αγορά, είναι η απογείωση των τιμών του «μαύρου χρυσού» και η υποψία ότι τα μέλη του OPEC θα συνεχίσουν την εφαρμογή των ορίων παραγωγής και μετά τις 27 Μαρτίου - η οποία είναι η τυπική ημερομηνία λήξης τους. Η ναυτιλαγορά των VLCCs διέγραψε πτωτική πορεία, σε αντίθεση με την ανοδική πορεία των Aframaxes και Suezmaxes, ενώ οι μικρότερες χωρητικότητες παρέμειναν στα ίδια επίπεδα. Στις αγοραπωλησίες παρατηρήθηκε αυξημένη κινητικότητα στα VLCCs και στα Product Carriers, παρά τη συνεχιζόμενη αβεβαιότητα γύρω από την αγορά του πετρελίου.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι στον τομέα των διαλύσεων οι τιμές παρουσιάζουν μικρή πτώση, επηρεασμένες από το μεγάλο αριθμό πλοίων που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια.

Ενδεικτικά αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, και οι ακόλουθες πωλήσεις από το μέσο Ιανουαρίου έως και σήμερα:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το Bulkcarriers «Elgin» 194,690 dwt ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 9.500.000 σε Έλληνες αγοραστές (πιθανότατα συμφέροντα Elka ή Transmed), «Clipper Star» 65,081 dwt ναυπηγήσεως 1982 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 5.300.000 στην Cardiff, «Sinela» 37.696 dwt ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, εξοπλισμένο με 4 γε-

ρανούς των 25 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.300.000 στην Global του Hong Kong, «Sanko Emerid» 38,289 dwt ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία εξοπλισμένο με 4 γερανούς των 25 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 7.100.000 στην Ikaros, «Atlantic Splendour» 64,919 dwt ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων ΗΠΑ 6.100.000 περίπου στην Golden Union, «Royal Highness» 21,964 dwt ναυπηγήσεως 1995 στην Ιαπωνία εξοπλισμένο με 4 γερανούς των 30 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 10.900.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές, «Stamon» 17,509 dwt ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία, εξοπλισμένο με 4 φορτωτήρες των 25 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 800.000 περίπου σε μη αναφερθέντες αγοραστές και το «Redestos» 19,556 dwt ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία και εξοπλισμένο με 4 φορτωτήρες των 25 τόνων, αντί δολαρίων ΗΠΑ 1.300.000.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

«Toba» 260,619 dwt ναυπηγήσεως 1993 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 36.500.000 περίπου στην Frontline, «Tagawa Maru» 239,781 dwt ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 14.500.000 σε συμφέροντα Τσάκου συμπεριλαμβανομένης χρονοναυλώσεως στους πωλητές για 1 χρόνο αντί δολαρίων ΗΠΑ 17.600 ημερησίως, «Tosca» 87,435 dwt ναυπηγήσεως 1980 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 4.650.000 περίπου σε συμφέροντα Avin, «Navix Erica» 41,430 dwt ναυπηγήσεως 1992 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων ΗΠΑ 17.200.000 συμπεριλαμβανομένης χρονοναυλώσεως για 2 χρόνια στο Sammy Ofer Group, «Southern Knight» Chemical Carrier 8,500 dwt ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 4.000.000 σε Κορεάτες αγοραστές.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το Tankers «Astro Alpha» 246,000 dwt ναυπηγήσεως 1976 στην Αμερική, αντί δολαρίων ΗΠΑ 132,5 ανά τόνο light για παράδοση Μπανγκόκ/Λονδίνης, «Messapia» 91,838 dwt ναυπηγήσεως 1977 στην Ιταλία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 145 ανά τόνο light για παράδοση στην Ινδία, «Somerset» 274,756 dwt ναυπηγήσεως 1974 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 129 περίπου ανά τόνο light για παράδοση Ινδία. Το Bulkcarrier «A. Alamban» 27,212 dwt ναυπηγήσεως 1974 στην Ιαπωνία, αντί δολαρίων ΗΠΑ 142 ανά τόνο light για παράδοση στην Ινδία και, τέλος, το Tweendecker «Alka», 14,930 dwt ναυπηγήσεως 1979 στην πρώην Σοβιετική Ένωση, αντί δολαρίων ΗΠΑ 159,50 περίπου ανά τόνο light για παράδοση στην Ινδία.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 1 ΧΡΟΝΟ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1999

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
WORLD AMPHION	37.428	1979	SKARAMANGA	1.850.000	GREEKS
SAN PIETRO	46.600	1995	JAPAN	16.000.000	CANADIANS
WESTERN TRADER	70.329	1989	JAPAN	8.000.000	GREEKS
MINERAL SAKURA	163.000	1998	RUMANIA	24.500.000	DEIULEMAR

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ALLEGRE	29.954	1984	JAPAN	7.900.000	TOMAZOS, ITALY
PACIFIC HUNTER	32.109	1979	JAPAN	3.250.000	UNDISCLOSED
NORD HOLT	39.977	1988	KOREA	16.000.000	NORWEGIANS
YUHSEI MARU	96.101	1994	JAPAN	22.500.000	ANGELIKOUSSIS
PSARA	137.676	1976	JAPAN	2.500.000	GREEKS

3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SENTOSA	B/C	26.620	1975	U.K	122/LTD	INDIA
CORTESIA DUCKLING	B/C	46.624	1974	JAPAN	106/LDT	CHINA
FINIX	B/C	123.125	1977	SWEDEN	90/LDT	«AS IS» PIRAEUS
SHINOBU	TANKER	82.279	1975	JAPAN	109/LDT	BANGLADESH
BUNGA KESUMA	TANKER	110.531	1975	JAPAN	109/LDT	PAKISTAN
BERGE SEPTIMUS	VLCC	284.514	1974	JAPAN	114/LDT	CHINA

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 10 ΧΡΟΝΙΑ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1990

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
YUKONA	145.000	1973	GERMANY	XS 15.500.000	-
CENTURY HOPE	68.000	1984	JAPAN	21.300.000	D' AMATO
HANJIN HEDLAND	106.000	1972	U.K.	8.250.000	-
DAGOMYS	31.505	1971	U.K.	4.200.000	GREEKS
SUNNY SPANKER	21.000	1982	JAPAN	8.700.000	-
ATLANTIC HERO	16.000	1977	JAPAN	5.600.000	GREEKS

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
KLIO	85.464	1968	FRANCE	8.200.000	M. EASTERNS
F. MARACAIBO	59.996	1981	JAPAN	23.500.000	BERGSHAV
LOTTE DANICA	31.000	1974	NORWAY	9.700.000	ITALIANS
MARIANTHI M.	21.166	1965	SWEDEN	2.600.000	-
SANDRA FARBER	6.675	1974	HOLLAND	5.750.000	-

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
VENTURE	BULK/OIL	72.100	1967	-	260/LDT	INDIA
LA PLATA	TWEEN	13.209	1965	-	263-4/LDT	INDIA



ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΔΟΣΗ



Σε 1.000 σελίδες
χωρισμένες σε δύο μέρη
περιλαμβάνει περισσότερες
από 20.000 Εταιρίες
που προσφέρουν πάνω από
3.250 Προϊόντα/Υπηρεσίες
σε 3.100 Πόλεις/Λιμάνια
παγκοσμίως.

[illegible][illegible]

Part A

Πρόσβαση στην πληροφορία από
την κατηγορία Προϊόντος/Υπηρεσίας

Πάνω από 3.250 Προϊόντα/Υπηρεσίες έχουν ταξινομηθεί σε 190 κατηγορίες. Κάτω από κάθε κατηγορία αναφέρονται αλφαριθμητικά οι Εταιρίες κατά Χώρα μαζί με τα Προϊόντα/Υπηρεσίες που αντιστοιχούν στην κατηγορία. Δίπλα στην επωνυμία της εταιρίας αναγράφεται η Πόλη/Λιμάνι και για άμεση χρήση δίνονται οι αριθμοί τηλεφώνων και fax.

Part B

Πρόσβαση στην πληροφορία κατά Χώρα

Περισσότερες από 20.000 Εταιρίες έχουν ταξινομηθεί κατά Χώρα με όλα τους τα στοιχεία συμπεριλαμβανομένων και όλων των Προϊόντων/Υπηρεσιών που παρέχουν καθώς και του αριθμού της κατηγορίας στην οποία αντιστοιχούν τα Προϊόντα/Υπηρεσίες τους.



ΕΤΗΣΙΟ CD - ROM

Ένα σύγχρονο και εύχρηστο CD-ROM κάτω από το φιλικό περιβάλλον των WINDOWS 95/98/NT. Παρέχει το χρήστη άμεση πρόσβαση σε όλη την ύλη του βιβλίου με δυνατότητα πολλαπλών Queries, υποστηρίζοντας παράλληλα εκτυπώσεις και on-line help σε κάθε σας κίνηση.

List of Companies

Alphabetically: Αλφαβητική κατάσταση των καταχωρημένων εταιριών.
 By Country: Αλφαβητική κατάσταση των εταιριών κατά Χώρα επιλογής.
 By City: Αλφαβητική κατάσταση των εταιριών κατά Πόλη επιλογής.



Equipment/Services

"Categories" : Αλφαριθμητική κατάσταση των κατηγοριών Προϊόντων/Υπηρεσιών με πρόσβαση σε όλες τις εταιρίες που αντιστοιχούν στην επιλεγμένη κατηγορία.
"Equipment / Services" : Αλφαριθμητική κατάσταση όλων των Προϊόντων / Υπηρεσιών.



World Atlas

Αλφαβητική κατάταξη όλων των
Χωρών και Πόλεων με τους
αντίστοιχους διεθνείς τηλεφωνικούς
κωδικούς κλήσεως.

Multiple Queries



Query : Αναζήτηση Εταιριών κατά Χώρα, Πόλη, Προϊόντα/Υπηρεσίες κλπ. ή με οποιονδήποτε συνδυασμό των πεδίων αυτών.

'Advanced Query' : Πληκτρολογώντας στο πεδίο των Προβλημάτων/Υπερπρωσποδοχών κείμενο, η βάση δεδομένων θα αναζητήσει τα αποτελέσματα. Οι παράμετροι 'Containing text' / 'Not containing text' και 'Match case' / 'Whole word' επιτρέπουν να εξαστομκεσθε πληρής την αναζήτηση σας. **'Query Result'** : Μόλις ολοκληρωθεί η αναζήτηση, εμφανίζεται αυτόματα η οδών 'Query Result'. Όλες οι Εταιρίες εμφανίζονται αλφαριθμητικά και παράκειται η δυνατότητα πολλώνών κριτηριατών.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ

ΠΡΟΣ : ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ Α.Ε.

ΔΗΜ. ΠΟΥΡΝ 4, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 4227307-9 FAX : 4227257

HM/NIA :

ΑΝΤΙΤΥΠΑ	ΕΙΔΟΣ	Τιμή Δρχ. (με ΦΠΑ)
	SHIP'S EQUIPMENT AND SPARES INDEX	35.000
	CD-ROM EDITION	65.000
	SHIP'S EQUIPMENT AND SPARES INDEX + CD-ROM	50.000
	CD-ROM EDITION (για τους συνδρομητές του S.E.S.I.)	15.000

ΕΤΑΙΡΙΑ :

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ :

ONOM/MO :

THA:

FAX:

ΥΠΟΓΡΑΦΗ :

Η ακτοπλοΐα «ενώνει» μεγάλα επιχειρ

του Νάσου Πουθακίδα

Αισίως στον αριθμό
των 84 πλοίων ανήλθε
πρόσφατα η δύναμη
του στόλου

της ακτοπλοϊκής
εταιρείας Minoan
Flying Dolphins.

Με βάση στοιχεία του
'99, υπολογίζεται
ότι φέτος με τα πλοία

της εταιρείας
θα διακινηθούν
περισσότεροι από

8 εκατομμύρια
επιβάτες και

ο συνολικός κύκλος
εργασιών

θα ξεπεράσει

τα 40 δισ. δραχμές.

Στη δύναμη της Minoan F.D. 84 πλοία

ρηματικά συμφέροντα

Η συνένωση, σχεδόν, όλων των παραδοσιακών δυνάμεων του ακτοπλοϊκού χώρου προσδίδει τεράστια δύναμη στη MFD και την καθιστά κυρίαρχη στον εσωτερικό χώρο.

Η MFD είναι πλέον ένας κορσός με 37 ταχύπλοα, 47 συμβατικά πλοία (συμπεριλαμβανομένων και των 4 Ro-Ro που εκτελούν δρομολόγια μεταφοράς εμπορευμάτων και αυτοκινήτων από Κόρινθο προς Ιταλία) και έναν πλωτό γερανό.

Κύριος μέτοχος -έχουν εκδοθεί περίπου 75 εκατομμύρια μετοχές- είναι οι Μινωικές Γραμμές που κατέχουν το 30%, ενώ σύμφωνα με πληροφορίες μεγαλομέτοχος είναι ο Κώστας Αγαπητός, ο οποίος φέρεται να έχει στη διάθεσή του άνω των 6,7 εκατομμυρίων μετοχών. Οι εταιρείες συμφερόντων του Κώστα Αγαπητού πέρασαν στο μηλοκ της MFD στις 7 Νοεμβρίου, όπως και τα πλοία «Εξηρές Αφροδίτη», «Εξηρές Αθηνά», «Εξηρές Απολλών», «Εξηρές Ερμής», «Εξηρές Ολύμπια» και «Εξηρές Σαντορίνη». Επιπλέον, την ίδια ημέρα η MFD ανακοίνωσε την αγορά και των 4 Ro-Ro, πλοιοκτησίας Κ. Αγαπητού, των «Sea Trailer», «Star Trailer», «Nave Trailer» και «Cielo Trailer».

Από τους άλλους μεγαλομετόχους της MFD ξεχωρίζουν ο πρόεδρος της Ιντερμέρικαν Δημ. Κοντομηνάς, που κατέχει 1.000.000 μετοχές, οι πρόεδροι της ΠΑΕ Παναθηναϊκός Γιώργος Βαρδινγιάννης και της ΠΑΕ Ολυμπιακός Σωκράτης Κόκκαλης με 600.000 μετοχές ο καθένας, όσες κατέχει και ο Στάθης Γουρδομικήλης, πρώην πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Περίπου τα ίδια «πακέτα» μετοχών κατέχουν οι πλοιοκτήτες Μ. Γουλιανδράκης και Μουνδρέας, οι Αφοί Λασκαρίδη (Hyatt και Cronus) και ο συλλέκτης έργων τέχνης Δάκης Ιωάννου. Υπενθυμίζεται ότι η ναυτιλία και ιδιαίτερα η MFD είναι η εταιρεία που... ένωσε τους προέδρους των «αιώνιων αντιπάλων» του ποδοσφαίρου μας, Γ. Βαρδινγιάννη και Σ. Κόκκαλη.

Μικρότερα «πακέτα» μετοχών κατέχουν

οι πλοιοκτήτες Νομικός, Αντ. Αγαπητός, Γ. Γούτος, Γ. Βεντούρης, Δ. Αγούδης, Κ. Μουλόπουλος κ.ά. Σαφώς μεγαλύτερο αριθμό μετοχών έχει στη διάθεσή του ο Γεράσιμος Αγούδης.

Στα περισσότερα πλοία της MFD αυτή τη στιγμή γίνονται οι απαραίτητες επισκευές, ώστε με την έναρξη της νέας ακτοπλοϊκής σεζόν, από τα μέσα Μαρτίου, να είναι πανέτοιμα για να εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό. Υπολογίζεται ότι θα διατεθούν περίπου 5 διαδ. δραχμές για καλλιπλοισμό και για να πληρούν όλα τα πλοία μέτρα ασφαλείας, σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς Solas. Από την εταιρεία τονίζεται ότι θα ισχύσουν όλες οι εμπορικές εκπτώσεις που έχουν εγκριθεί από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, θα υπάρξει αναβάθμιση των υπηρεσιών και ταυτόχρονα μείωση του λειτουργικού κόστους.

Το Δ.Σ. της MFD

Ενεαμελές είναι το διοικητικό συμβούλιο της Minoan Flying Dolphins, της μεγαλύτερης σήμερα ακτοπλοϊκής εταιρείας στον ευρωπαϊκό χώρο. Υπολογίζεται ότι περισσότεροι από 2.300 ναυτικοί θα απασχοληθούν κατά τη φετινή περίοδο στα πλοία της εταιρείας. Το «στρατηγείο» της MFD έχει στηθεί σε τρεις ορόφους στη συμβολή 2ας Μεραρχίας και ακτής Μιαούλη στον Πειραιά, εκεί όπου παλαιότερα στεγάζονταν τα γραφεία του ΟΛΠ.

Πρόεδρος της Minoan Flying Dolphins είναι ο κ. Κώστας Κληρονόμος, που ταυτόχρονα κατέχει και τη θέση του προέδρου στις Μινωικές Γραμμές, αντιπρόεδρος και «εγκέφαλος» της εταιρείας είναι ο κ. Παντελής Σφηνιάς, ενώ τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου κατέχει ο κ. Ν. Βικάτος, που προέρχεται από την εταιρεία των υδροπτερυγών Ceres. Τα άλλα έξι μέλη που απαρτίζουν το Δ.Σ. της εταιρείας είναι οι Ν. Κουθεντάκης, Παν. Κασσάκης, Θεοφ. Κουμαντάκης, Γ. Βραχνός, Πυθαγόρας Νάγος και ο μεγαλύτερος γιος του Π. Σφηνιά, ο Νικόλαος.



«Ναυμαχίες»...

«Ναυμαχίες»... μέχρις εσχάτων προβλέπονται τις προσεχείς ημέρες στο χώρο της ακτοπλοΐας μετά τη «βόμβα» συνεργασίας των NEA και Minoan Flying Dolphins και την πρωτοβουλία του προέδρου της NEA να καθίσουν στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων οι Μινωικές και ANEK.

Την ίδια ώρα που ο πρόεδρος της NEA Ι. Αντωνίου και ο διευθύνων σύμβουλος της ANEK Στ. Ζαμπετάκης βρίσκονταν στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος -στα μέσα Φεβρουαρίου- για κοινή επιχειρηματική δράση, στα δημοσιογραφικά γράφια έφτανε ανακοίνωση της Διεύθυνσης Επικοινωνίας της χανιώτικης εταιρείας η οποία... άδειαζε για την πρωτοβουλία του τον κ. Αντωνίου!

Οι ενέργειες του κ. Αντωνίου, να συζητά επί ένα μήνα με τον κ. Παντ. Σφηνιά για συνεργασία χωρίς να γνωρίζουν το παραμικρό τα στελέχη της ANEK, αποδεικνύεται πως έχουν ενοχλήσει σφόδρα τη διοίκηση της χανιώτικης εταιρείας.

Η ανακοίνωση της ANEK δείχνει πως «το γυαλί έχει ραγίσει» με κάποια μέλη από τη διοίκηση της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου, αν και όπως υποστήριξαν Αντωνίου και Ζαμπετάκης, όλα κυλούν ήρεμα...

Πάντως, η κρίσιμη ημέρα είναι η 12η Μαρτίου με την πραγματοποίηση της έκτακτης γενικής συνέλευσης των μετόχων της NEA, για να ληφθεί απόφαση αν θα προχωρήσει η συνεργασία MFD και NEA. Άνθρωποι της ANEK τονίζουν ότι με κάθε τρόπο θα προσπαθήσουν να πείσουν τους μετόχους ότι μία τέτοια συνεργασία δεν θα είναι επ' ωφελεία τους. Είναι δύσκολο, πάντως, να περάσουν τα «μηνύματά» τους, ενώ πρέπει να σημειωθεί ότι το διοικητικό

συμβούλιο της NEA έχει κατ' αρχάς εγκρίνει τη συνεργασία με τη MFD με 10 ψήφους υπέρ και μία κατά. Η αρνητική ψήφος ανήκει στον Στ. Ζαμπετάκη.

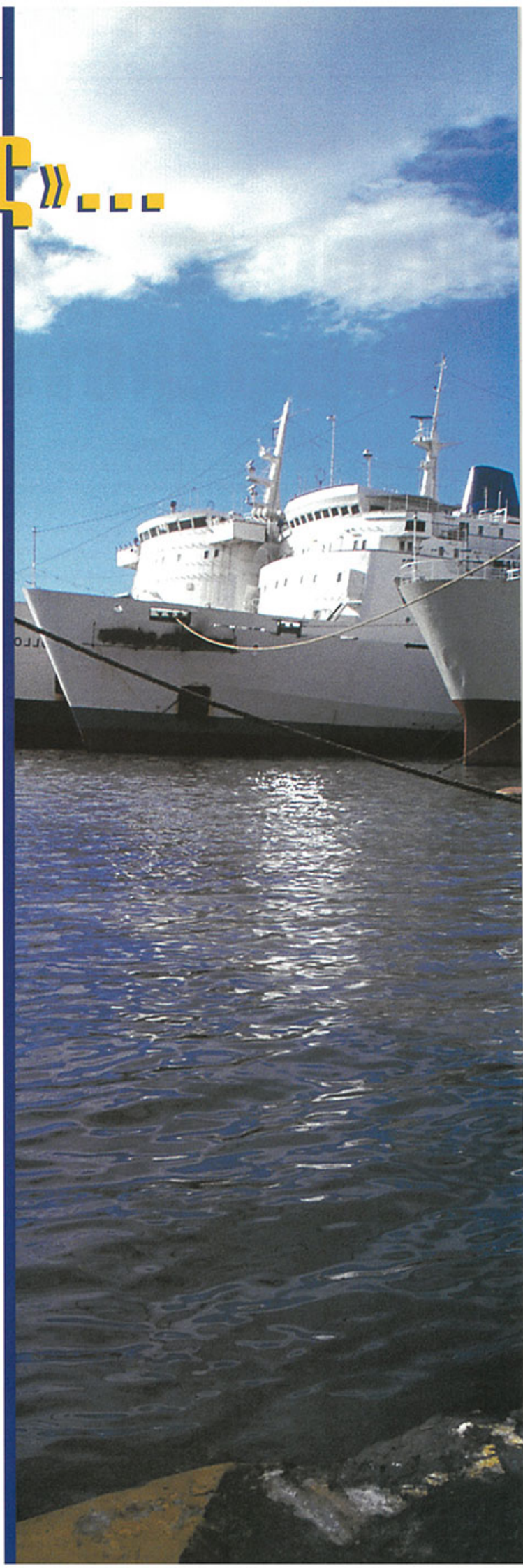
Η ανακοίνωση της ANEK που «άδειασε» τον πρόεδρο της NEA αναφέρει: «Προς αποφυγήν πιθανών παρανοήσεων, η διοίκηση της ANEK καθιστά σαφές ότι:

1. Δεν ζητήθηκε η διαμεσολάβηση οποιουδήποτε στην επικοινωνία της με άλλες εταιρείες του κλάδου.

2. Θεωρεί ότι εάν χρειαστεί να συζητήσει οτιδήποτε με τις Μινωικές Γραμμές, αυτό θα γίνει από τα εντεταλμένα όργανα της εταιρείας με πλήρη διαφάνεια και χωρίς την εμπλοκή τρίτων».

Για τις σχέσεις ANEK και Μινωικών, ο πρόεδρος της δεύτερης Κώστας Κληρονόμος σε συνέντευξή του σε αθηναϊκή εφημερίδα τόνισε: «Δεν υπάρχει κάποια ιδιαίτερη επαφή ούτε κάποια διαδικασία προσέγγισης. Μάλιστα, θα έλεγα ότι αυτό πριν από ένα χρόνο φαινόταν πιο εφικτό. Σήμερα μάλλον έχει απομακρυνθεί».

- Η πιθανή συνεργασία MFD και NEA φέρνει σε δύσκολη θέση και τη Strintzis Lines, αφού στη γραμμή Χίου-Μυτιλήνης οι δύο εταιρείες, μέσω της θυγατρικής τους, θα δραστηριοποιούνται με 5 πλοία και η Strintzis με ένα. Από πλευράς ΕΠΑΤ, οι εξελίξεις στην ακτοπλοΐα παρακολουθούνται με ενδιαφέρον αλλά χωρίς σχολιασμό. ♦



ο κόσμος των ονείρων σας ...είναι πραγματικός

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΚΑΘΕ ΜΗΝΑ ΣΤΑ ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ



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

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

MEMORIES

ΦΩΤΟ: Αρχείο Νίκου Σίμου

Ένα θλιβερό θέαμα που το έχει ζήσει πολλές φορές η ελληνική ναυτιλία. Είμαστε στη δεκαετία του '60 και η κρίση έχει πλήξει τον ελληνικό εφοπλισμό που αναγκάζεται να δέσει τα πλοία του. Στη φωτογραφία, ένα μέρος από τα παροπλισμένα στον Πειραιά πλοία και σε πρώτο πλάνο ο «Κάστωρ» νηολογίου Ιθάκης και η «Lady Dorothy», υπό σημαία Λιβερίας.





Μία πανοραμική άποψη των Ναυπηγείων Ελευσίνος, τότε που ανήκαν στην ιδιωτική πρωτοβουλία και ανθούσαν. Τώρα, η άλλοτε κραταιά ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, πλην του Νεωρίου Σύρου, προσπαθεί να επιβιώσει με κρατικές παραγγελίες καθώς, έχοντας χάσει την ανταγωνιστικότητά της, είναι πολύ δύσκολο να προσελκύσει εργασίες από το εξωτερικό.



Τέλη της δεκαετίας του '60. Ο πρόεδρος της ελληνικής επιτροπής του Bureau Veritas Β.Σ. Ροσόλυμος ομιλών στην ιδρυτική συνεδρίαση του ελληνικού τμήματος του Νηογνώμονος. Εκ δεξιών του κ. Ροσόλυμου, ο P. Blank, γενικός διευθυντής του Bureau Veritas, ο G. Bourceau, διευθυντής Ναυτιλιακών Υπηρεσιών και ο κ. Prost, γενικός αντιπρόσωπος του Νηογνώμονος στην Ελλάδα.



Βρισκόμαστε στα μέσα της δεκαετίας του '50. Ο μεγαλοεφοπλιστής Σταύρος Νιάρχος έχει αποφασίσει να επενδύσει στην Ελλάδα δημιουργώντας μία από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές μονάδες στην Ευρώπη. Τα σχέδια είναι έτοιμα. Το μέγεθος του έργου ήταν φυσικό να προσελκύσει το ενδιαφέρον της κορυφής του τότε πολιτεύματος. Στη φωτογραφία, ο Σταύρος Νιάρχος αναλύει τα σχέδια της κατασκευαστικής βάσης του Σκαρामαγκά στον τότε βασιλέα Παύλο.



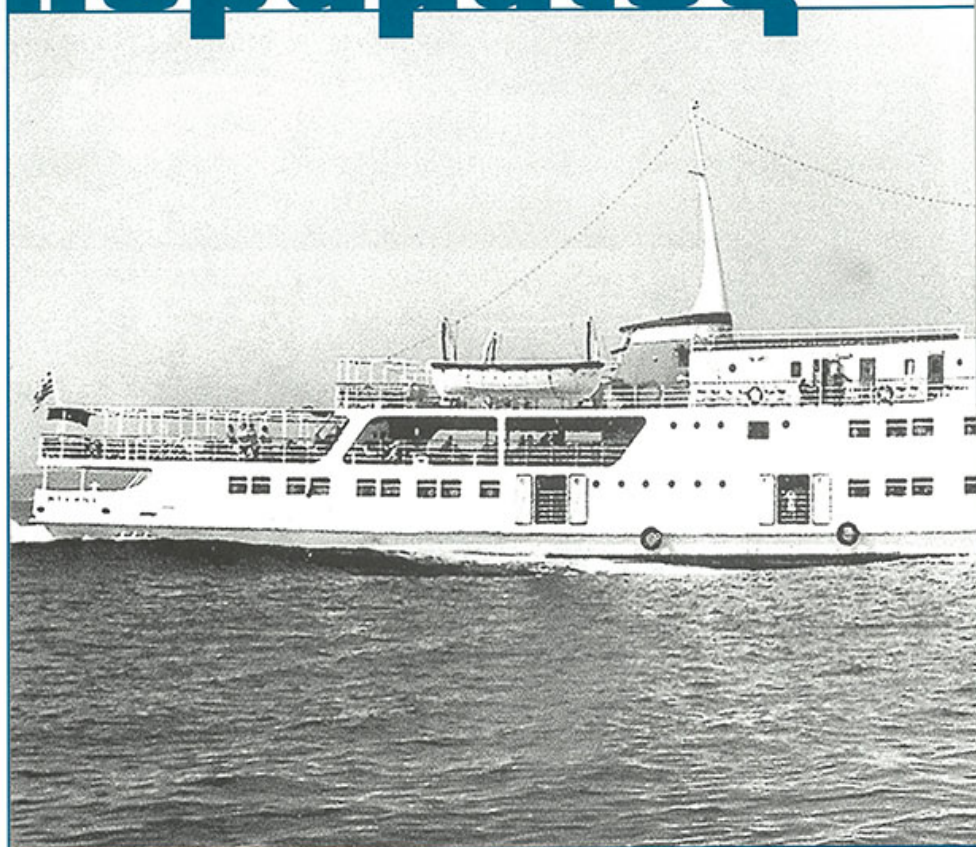
Χαρακτηριστικό εισιτήριο της BEA που τότε ονομαζόταν British European Airways. Είναι Νοέμβριος του 1956, πριν ακριβώς από 44 χρόνια και εκείνο που θα πρέπει να θαυμάσει κανείς, είναι το εικαστικό μέρος του εισιτηρίου. Βεβαίως τώρα άλλαξαν τα πράγματα και οι αντιλήψεις. Την εικαστική αντίληψή τους οι αεροπορικές εταιρείες την κατευθύνουν στην άτρακτο του αεροσκάφους και αφήνουν τα εισιτήρια σε μια πιο πεζή μορφή.



Άλλο ένα στιγμιότυπο από τα τέλη της δεκαετίας του '50. Ο Αρχιεπίσκοπος Μακάριος πραγματοποιεί επίσημη επίσκεψη στην Ελλάδα, κατά την περίοδο του Πάσχα. Σύμφωνα με το έθιμο, επισκέφθηκε και τις Ένοπλες Δυνάμεις για να τις ευλογήσει και να τσουγκρίσει αυγά μαζί τους. Η φωτογραφία είναι από την επίσκεψή του στο ναύσταθμο, ανάμεσα στους άνδρες του Πολεμικού Ναυτικού (τότε Βασιλικού Ναυτικού).

Όπως και να το κάνουμε
στη ναυπήγηση ενός
σκάφους δεσπόζει ο
ναυπηγός. Φυσικά από
χρόνια έπαιξε η κατασκευή
ενός πλοίου να είναι
δουλειά ενός μόνο τεχνικού,
είναι πια συλλογική
δουλειά περισσότερων
επιστημόνων. Αλλά είπαμε,
ο ναυπηγός βάζει τη
σφραγίδα του στη νέα
κατασκευή. Έτσι και στο
Πέραμα, την εποχή της
φούριας των ναυπηγήσεων,
στις δεκαετίες του '60 και
του '70, οι ναυπηγοί ήταν
οι «βαρώνοι» του. Άλλωστε
και ο τίτλος του
ναυπηγού έμεινε καθαρός.
Λέγοντας ναυπηγός,
εννοούμε τον επιστήμονα,
ενώ λέγοντας ηλεκτρολόγος,
μπορεί να είναι και
μάστορας που περνά
καλώδια και διακόπτες.

Οι ναυπηγοί του Περάματος*



Οι πρώτοι Έλληνες επιστήμονες ναυπηγοί σπούδασαν στο Πολυτεχνείο του Ντάντσιχ, την ιστορική αυτή γερμανική χανσεατική πόλη, που επειδή τη διεκδικούσε μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και η Πολωνία, τελικά η Κοινωνία των Εθνών την ανακήρυξε ανεξάρτητο κρατίδιο, για να την καταλάβει ο Χίτλερ τις πρώτες ημέρες του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και να ξαναγίνει πολωνέζικη οριστικά αμέσως μετά.

Στο Ντάντσιχ, λοιπόν, φοίτησαν οι πρώτοι Έλληνες ναυπηγοί. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο άρχισαν να πηγαίνουν για να σπουδά-

σουν ναυπηγοί σε αγγλικά πανεπιστήμια και αμέσως μετά, λόγω της φτώχειας, στράφηκαν οι επόμενοι στην Ιταλία, κυρίως στην Τεργέστη, και αργότερα στη Γερμανία, στα πολυτεχνεία του Βερολίνου, του Ανοβέρου και σε κάποιο στο Άαχεν, στο Ακίσγκραντ του βιβλίου της ιστορίας του Γυμνασίου.

Μετά από πολλά χρόνια «ξύληψε» και το Μετσόβιο. Δημιούργησε Σχολή Ναυπηγών, ενώ η Τουρκία είχε ναυπηγική σχολή στο Πολυτεχνείο της Κωνσταντινούπολης δεκαετίες νωρίτερα.

Σήμερα έχουν διαμορφωθεί στον Πειραιά δύο μεγάλες ναυπηγικές οικογένειες: Οι «Τριε-

στίνιοι» και οι «Ανοβεράνιοι», που συχνά βρίσκονται μεταξύ τους και νοσταλγούν, τώρα στα πρόθυρα της συνταξιοδότησής τους, τις ηρωικές ημέρες των αποδύων τους και απαρτιζόμενοι τις πλάκες και τα επεισόδια της φοιτητικής ζωής, τότε που ήταν «φοιτητάρες του Βορρά».

Στη ναυπηγική ιστορία του Περάματος πρωταγωνίστησαν ναυπηγικά ζευγάρια, όπως οι Κουιμάνης-Σιμόπουλος, Ερμολένης-Νέγκας, Ασφής-Σκουνάκης, Πετρούσης-Στεφανίδης, Αναστασιάδης-Τσορτανίδης και μεμονωμένοι, όπως ο Χρήστος ο Μεσσήνης -ο «πρύτανης» των ναυπηγών του Περάματος

να αναπτυχθεί. Ίσως ο οξύς ανταγωνισμός μεταξύ των ιδιοκτητών των ναυπηγείων του Περάματος δεν άφησε στο Πέραμα να δημιουργηθούν σωστά ναυπηγεία, έστω και μικρά αλλήλα με σωστό εξοπλισμό και υποδομή.

Ίσως, επιπλέον, αν οι επιστήμονες ναυπηγοί, μηχανολόγοι, ηλεκτρολόγοι είχαν το θράσος των μικροεφορητών, οι οποίοι με 300.000 δραχμές σε γραμμάρια και με ένα υπερτιμολογημένο δάνειο της ΕΤΒΑ άρχιζαν και έφτιαχναν πλοία, αποφάσιζαν να φτιάξουν οι ίδιοι δικά τους ναυπηγεία, η κατάσταση να ήταν σήμερα διαφορετική. Ο επιστήμονας όμως είναι πάντα διστακτικός, γιατί σε περίπτωση αποτυχίας ρισκάρει ένα ακαδημαϊκό δίπλωμα και μια καριέρα, ενώ ο καπετάνιος ή ο μικροεπιχειρηματίας δεν έχει να χάσει και πολλά πράγματα.

Έτσι, σήμερα, από τη χρυσή ναυπηγική εποχή του Περάματος δεν έμεινε τίποτε εκτός από μερικά μηχανουργεία και κάποια μικρομεσαία ναυπηγεία που ρίχνουν στη θάλασσα κάποιο μικρό επιβατικό πλοίο.

Τώρα που σήμανε η ώρα της αντικατάστασης του επιβατικού στόλου της ακτοπλοΐας μας, λόγω της άρσης του καμποτάζ, οι μεγάλες ακτοπλοϊκές μας εταιρείες τρέχουν στα ναυπηγεία της Ευρώπης, της Άπω Ανατολής και της Αυστραλίας, ακόμα και τοποθετούν εκεί τις παραγγελίες τους.

Τα μεγάλα ελληνικά ναυπηγεία διατάζουν να μπουν στον τομέα αυτόν. Ίσως διότι δεν έχουν πείρα στην κοστολόγηση τέτοιων σκαφών. Ίσως επειδή η ευθύνη του χρόνου παράδοσης ενός μεγάλου επιβατηγού-οχηματογωγού είναι πολύ μεγάλη και φοβούνται τους συνδικαλιστές και τις απρόβλεπτες και εκβιαστικές απειλές τους.

Κάτι πρέπει να γίνει όμως στον τομέα αυτόν, διότι μια μελέτη του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας έδειξε ότι μετά το 2004 σχεδόν 100 από τα σημερινά μεγάλα επιβατηγά-οχηματογωγά δεν θα πληρούν τους κανονισμούς ασφαλείας.

Παρήγορο είναι ότι η πρωτοποριακή εταιρεία Στρίντζη ανέθεσε ήδη στα ελληνικά ναυπηγεία του Σκαρμαγκά την πρώτη παραγγελία τέτοιου πλοίου. Ας ευχηθούμε ότι έστω και καθυστερημένα όλα θα πάνε καλά. ➡

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

Έτσι, σήμερα, από τη χρυσή ναυπηγική εποχή του Περάματος δεν έμεινε τίποτε εκτός από μερικά μηχανουργεία και κάποια μικρομεσαία ναυπηγεία



ο Κώστας ο Δοσώπουλος, ο Άρης ο Θεοδωρίδης, ο Νίκος Πρατικάκης, ο Γιώργος ο Παπανδρόπουλος και άλλοι. Όλοι αυτοί αλλήλα και μηχανολόγοι-ηλεκτρολόγοι, όπως ο Δημήτρης ο Θεοδωρίδης, ο Βύρωνας Τομάζος, ο γράφιος και άλλοι, έβαλαν τα θεμέλια του ναυπηγικού θαύματος του Περάματος, έφτιαξαν ωραία σκάφη, αλλήλα όχι ναυπηγεία.

Ίσως ο ΟΛΠ να μην άφησε χώρο για μόνη εγκατάσταση ναυπηγείων στη Ζώνη του. Ίσως το δίδυμο Νιάρχου-Ανδρεάδη να μην επέτρεψε στα μικρομεσαία ναυπηγεία να αναπτυχθούν. Ίσως αργότερα ο εργατοπατρισμός των τεχνιτών και ο κομματικός συνδικαλισμός να μην άφησαν το Πέραμα



ο κ. Δημήτρης Αναστασιάδης

Η Κεφαλληνιά τη

Του Πάνου Μαυρογιάννη

Με τη λήξη της δεύτερης χιλιετίας, αξίζει νομίζουμε μία αναδρομή στην ιστορία ορισμένων ελληνικών νησιών κατά τη χιλιετία αυτή. Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσιάζει η ιστορία

των Ιονίων νήσων λόγω των ποικίλων περιπετειών υπό τις οποίες έζησαν, μακράν μεν της τουρκικής κατοχής (εκτός ενός συντόμου διαστήματος 16 ετών), πλην όμως υπό πολυάριθμους εναλλασσόμενους κατακτητές και υπό διάφορα καθεστώτα. Ο ακόλουθος χρονολογικός πίνακας δίνει μια ιδέα για την πολυκύμαντη ιστορία της Κεφαλληνιάς κατά τη χιλιετία αυτή.

1000-1084: Η Κεφαλληνία ανήκει στο Βυζαντινό Κράτος, με αυτοκράτορες κατ' αρχάς τον Βασίλειο Βουλγαροκτόνο (μέχρι το 1025) και εν συνεχεία με σειρά διαφόρων αυτοκρατόρων, μεταξύ των οποίων ο Κωνσταντίνος ο Μονομάχος (οπότε έγινε και το σχίσμα των Εκκλησιών), ο Ισαάκιος Α' Κομνηνός και ο Ρωμανός ο Διογένης.

1084: Ο Ροβέρτος Γυισκάρδος, αρχηγός των Νορμανδών Κάτω Ιταλίας, αφού καταλάμβανε το Βυζάντιο επί 25 χρόνια και του αφαίρεσε όλες τις κτήσεις του στην Κάτω Ιταλία, καταλαμβάνει την Κεφαλληνία, αποβιβασθείς στο βόρειο άκρο του νησιού που αργότερα ονομάστηκε Φισκάρδο.

1085: Ο Ρ. Γυισκάρδος πεθαίνει στον Αθήρα Κεφαλληνιάς και ο στρατός του διαλύεται. Η Κεφαλληνία περιέρχεται πάλι στο Βυζάντιο.

1103: Μοίρα του στόλου των Σταυροφό-

ρων υπό τον επίσκοπο Πίσσης διελθαί την Κεφαλληνία.

1147: Η νήσος κατακτάται εκ νέου από τους Νορμανδούς με αρχηγό τον Ρογήρο Β', ανιψιό του Γυισκάρδου.

1150: Η Κεφαλληνία ανακτάται από το Βυζάντιο (Μανουήλ Κομνηνός).



1185: Η Κεφαλληνία καταλαμβάνεται από τον Γουλιέλμο Β' της Σικελίας με τους ναύαρχους Tagredí και Margaritone. Τότε συνίσταται και η κομητεία Κεφαλληνιάς/Ζακύνθου.

1185-1895: Πρώτη κομητεία υπό τον ναύαρχο Margaritone, ο οποίος στασιάζει κατά του Ερρίκου ΣΤ' της Γερμανίας που είχε

καταλάβει το κράτος της Σικελίας, συλλαμβάνεται τελικώς από αυτόν και τυφλωθείς τελειώνει τις μέρες του το 1195 στις αυτοκρατορικές φυλακές της Γερμανίας.

1195: Άρχεται η δεύτερη κομητεία υπό τον κόμη Ματθαίο Ορσίνι (εκ των Παλαιών κομήτων της Ρώμης). Αυτός κατέστησε την Κεφαλληνία επίκεντρο πειρατών. Εξακολούθησε να αναγνωρίζει την επικυριαρχία του βασιλέως της Σικελίας.

1204: Με την άλωση της Κωνσταντινουπόλεως από τους Σταυροφόρους, έγινε διανομή του Βυζαντινού Κράτους μεταξύ των διαφόρων κατακτητών, και η Κεφαλληνία μαζί με πολλή άλλα νησιά και τμήματα της χώρας περιήλθαν στους Ενετούς, οι οποίοι τελικώς διατήρησαν την κομητεία του Ματθαίου Ορσίνι. Αυτός περιήλθε σε έριδες με τον Πάπα Ιννοκέντιο Γ' για θέματα εκκλησιαστικά, στον οποίο τελικώς υποτάχθηκε. Νυμφεύθηκε την αδελφή του δεσπότη της Ηπείρου Θεοδώρου.

1236: Ο κόμης της Κεφαλληνιάς γίνεται υποτελής του Γοδεφρείδου Βιλεαρδουίνου, ηγεμόνα της Αχαΐας. Από τότε οι κόμεις Κεφαλληνιάς και Ζακύνθου συναριθμούνται μεταξύ των 12 ομοτίμων του ηγεμόνα, οι οποίοι είχαν εξουσία να κατασκευάζουν φρούρια και να επιβάλλουν θανατική ποινή.

1250: Πεθαίνει ο κόμης Ματθαίος Ορσίνι και την κομητεία αναλαμβάνει ο γιος του Ριχάρδος Ορσίνι (τρίτη κομητεία).

1284: Ο κόμης Ριχάρδος Ορσίνι δίνει στη Νεάπολη όρκο υποτελείας στον οίκο Δ' Ανζού.

1303: Ο κόμης Ριχάρδος Ορσίνι φονεύεται στο δικαστήριο των ομοτίμων στη Γηαρέντζα από ιππότη τον οποίο είχε προηγουμένως κτυπήσει στο κεφάλι με τη ράβδο του κατά τη διάρκεια έριδος, όταν μαζί με άλλους ομοτίμους του Πριγκιπάτου της Αχαΐας ο Ορσίνι εκτελούσε χρέη δικαστού.

1304: Ανακηρύσσεται κόμης Κεφαλληνιάς

2η χιλιετία μ.Χ.



ο γιος του προηγούμενου, Ιωάννης Οραίνι, ο οποίος δίνει όρκο υποτέλειας στον πρίγκιπα της Αχαΐας (τέταρτη κομνηνία).

1316: Πεθαίνει ο κόμης Ιωάννης Οραίνι και τον διαδέχεται ο πρωτότοκος γιος του Νικόλαος Οραίνι (πέμπτη κομνηνία), ο οποίος εν συνεχεία φονεύει το θείο του Θωμά Παλαιολόγο, δεσπότη της Ηπείρου, παντρεύεται τη θεία του Άννα Παλαιολόγου, συμμαχεί με τους Βυζαντινούς και κατόπιν με τους Ενετούς.

1323: Ο κόμης Νικόλαος Οραίνι φονεύεται κατά την πολιορκία των Ιωαννίνων από τον αδελφό του Ιωάννη, ο οποίος καταλαμβάνει τις χώρες που κατείχε ο αδελφός του (έκτη κομνηνία), ανεγνώρισε την επικυριαρχία του αυτοκράτορα της Κων/νέως και ενυμφεύθη μία άλλη Άννα Παλαιολόγου.

1335: Ο κόμης Ιωάννης Οραίνι δηλητηριάζεται από τη σύζυγό του Άννα Παλαιολόγου, η οποία άσκησε για λίγα χρόνια την εξουσία επί της Κεφαλληνιάς ως επίτροπος του γιου της Νικηφόρου και ύστερα από μια πολυτάραχη περίοδο κατά την οποία η Κεφαλληνία και η Ζάκυνθος διετέλεσαν υπό την κυριαρχία του βασιλείου της Νεαπόλεως, αρχίζει η δυναστεία των κομητών Τόκο.

1357: Κόμης Κεφαλληνιάς ορίσθηκε ο Λεονάρδος Τόκο και μετά το θάνατό του ο γιος του Κάρολος Τόκο, ο οποίος πέθανε το 1430 και τον διαδέχθηκε ο ανιψιός του Κάρολος Β' Τόκο.

1448: Ανέλαβε την κομνηνία ο Λεονάρδος Β' Τόκο (γιος του Καρόλου Β'), ο οποίος υπό την απειλή των Τούρκων αναγκάστηκε να ζητήσει την προστασία των Ενετών, απώλεσε όμως εν συνεχεία την εύνοιά τους και το 1480 αναγκάστηκε να εγκαταλείψει την Κεφαλληνία. Έτσι έληξε η δυναστεία των κομητών Τόκο που διήρκεσε περίπου 122 χρόνια και κατά την οποία η Κεφαλληνία δόθηκε κάποτε και ως προίκα σε κάποια θυγατέρα των κομητών.

1484-1500: Η Κεφαλληνία περιήλθε στην κυριαρχία των Τούρκων, κατόπιν συνθήκης με τους Ενετούς, παρά την προσπάθειά τους να την κρατήσουν. Η κατοχή αυτή διήρκεσε έως το 1500, οπότε το νησί επανήλθε οριστικά στους Ενετούς που το ανακατέλαβαν.

1500-1797: Κυριαρχία των Ενετών. Η Κεφαλληνία έζησε σχετικό ήσυχια κατά τη μακρά αυτή περίοδο της Γαληνοτάτης Δημοκρατίας. Αν και το καθεστώς ήταν και αυτό πιεστικό και ανελεύθερο, επρόκειτο όμως

περί κράτους συγκροτημένου με σταθερή διοίκηση, πειθαρχία και νόμους, που εγγυούνταν σχετικά ομαλή ζωή για τους κατοίκους, με τα δεδομένα βέβαια της εποχής, ασυγκρίτως πάντως προτιμότερη από την προηγούμενη επί 400 χρόνια αναρχία και αστάθεια της διοικήσεως των διαφόρων τυχονομιών της Δύσεως. Έτσι συντελέστηκε και κάποια πρόοδος στα νησιά σύμφωνα με τις εν τω μεταξύ εξελίξεις στα κράτη της Δύσεως.

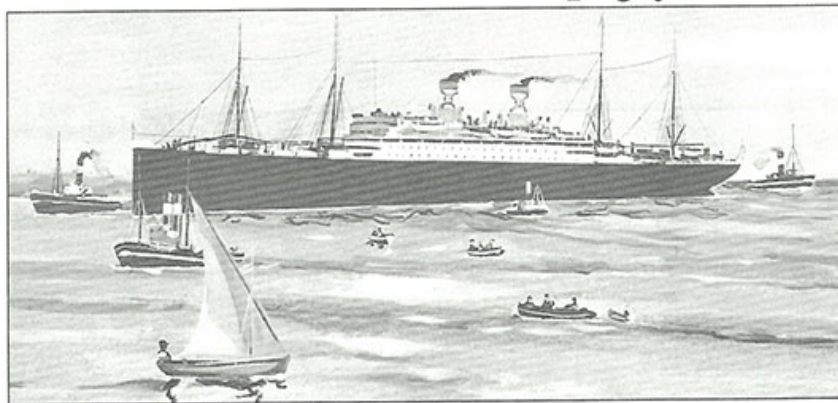
1797-1799: Διαλυθέντος τον ενετικό κράτος από τον Ναπολέοντα, η Κεφαλληνία περιέρχεται στους Γάλλους με τη συνθήκη του Καμποφόρμιο.

1799-1807: Η Κεφαλληνία βρίσκεται υπό τη μάλλον χαλαρή κυριαρχία των Ρώσων, οι οποίοι μετά την ήττα του γαλλικού στόλου στο Αμπουκίρ συμμαχούν με τους Τούρκους και κατέλαβαν τα Ιόνια νησιά.

1807-1814: Δεύτερη γαλλική κυριαρχία της Κεφαλληνιάς κατόπιν της συνθήκης του Τιλσίτ.

1814-1864: Η Κεφαλληνία, μαζί με τα άλλα Επτάνησα που συγκροτούσαν ήδη την Ιόνιο Πολιτεία, διετέλεσε υπό αγγλική προστασία μέχρι το 1864, οπότε έγινε η ένωση των Επτανήσων με την Ελλάδα. ➡

Πριν από 72 χρόνια



Υπερωκεάνιο
προπολεμικό

Το μοιροκότ' των ξένων ασφαλιστών κατά της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας, που εφαρμόστηκε από τις αρχές του έτους με τη μορφή επασφαλίστρου και μαυροπίνακος, έχει προκαλέσει δικαίως εξαιρετική συγκίνηση όχι μόνο στους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες αλλά και στον κάθε Έλληνα που είναι σε θέση να αναμετρήσει την έκταση των συνεπειών. Γιατί το ζήτημα αυτό δεν απειλεί μόνο την ύπαρξη ενός από τους πιο σημαντικούς και ζωτικούς κλάδους της βιομηχανίας μας, αλλά θα αποτελέσει, εάν συνεχισθεί, βαρύτατο πλήγμα κατά της εθνικής οικονομίας της χώρας.

- Τα μέτρα που έλαβαν οι ασφαλιστές δεν είναι μόνον άδικοαλλά και εντελώς παράλογα, για τον απλό λόγο ότι η τελευταία διάσκεψη των ασφαλιστών φορτίων Δουνάβεως και Μαύρης Θάλασσας, που έγινε στο Λίντο της Βενετίας, ενώ είχε κατατάξει σε ίση μοίρα τα ελληνικά και ιταλικά πλοία, η παρουσία Ιταλού αντιπροσώπου στη διάσκεψη ήταν αρκετή για να αποφύγει η ιταλική ναυτιλία τον κίνδυνο των υψηλών επασφαλίστρων. Που σημαίνει ότι η ελληνική ναυτιλία επειδή βρέθηκε χωρίς παραστάτη, κρίθηκε ένοχη και προκάλεσε το ανάθεμα το παθητικού των ασφαλιστών.

- Τα φορολογικά βάρη των ελληνικών πλοίων που αναφέραμε στο προηγούμενο σημείωμα, βαρύνουν μόνο τα ελληνικά πλοία. Ωστόσο, υπάρχουν και οι ακόλουθες επιβαρύνσεις που πληρώνονται από κάθε πλοίο, ελληνικό ή ξένο, που καταπλέει σε ελληνικό λιμάνι. Οι επιβαρύνσεις αυτές είναι: α) τα φαρικά τέλη που ορίζονται σε 1,5 μεταλλική δραχμή κατά κόρο καθαρής χωρητικότητας και ποικίλλουν ανάλογα

με τον όγκο του φορτίου που φορτώνει ή εκφορτώνει και β) τα υγειονομικά δικαιώματα που κυμαίνονται από 50-200 δραχμές ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου.

- Ο πλοίαρχος Ε.Ν. Κων. Κονδύλης, που υπηρετεί στο υπερωκεάνιο «Θεμιστοκλής», περιγράφει την περιπέτεια του πλοίου όταν κατά το ταξίδι του από Πειραιά προς Ν. Υόρκη έπεσε σε κυκλώνα στον Ατλαντικό. Και καταλήγει ότι ο καλύτερος τρόπος για ν' αποφύγει κανείς τον κυκλώνα, είναι -εφόσον τον προγνώσει εγκαίρως- να καταφύγει στο πλησιέστερο λιμάνι. Πλοίο μικρής χωρητικότητας και ταχύτητας είναι δύσκολο

να σωθεί και μάλιστα όταν είναι έμφορτο.

- Δημοσιεύτηκε το από 14/1/1928 διάταγμα «περί λειτουργίας του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού». Σύμφωνα με τις διατάξεις του, κάθε πληροφορία περί ναυαγίου ή αβαρίας ελληνικού πλοίου διαβιβάζεται από το υπουργείο στο ΣΕΝ, το οποίο ορίζει ειδικό εισηγητή που διεξάγει τη σχετική διαδικασία για την έρευνα του ατυχήματος. Όταν περατωθεί η ανάκριση, ο εισηγητής συντάσσει σχετική έκθεση την οποία διαβιβάζει στο ΣΕΝ με όλον το φάκελο της υπόθεσης. Το Συμβούλιο σε δημόσια συνεδρίαση ακούει τους ενδιαφερομένους και εξετάζει τυχόν συμπληρωματικά στοιχεία. Στη συνέχεια διασκέπτεται και αποφασίζει. Η απόφαση του Συμβουλίου που βεβαιώνει την ύπαρξη δόλου ή υπαιτιότητας, έχει την αποδεικτική ισχύ απλού δικαστικού τεκμηρίου ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων.

- Με την αφορμή προστριβών που σημειώθηκαν μεταξύ οργάνων του Λιμενικού Σώματος και της Χωροφυλακής λόγω σύγκρουσης αρμοδιοτήτων, τόσο η Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού όσο και το Αρχηγείο Χωροφυλακής απέστειλαν σχετικές εγκυκλίους προς τις αντίστοιχες αρχές, με τις οποίες διευκρινίζονται τα όρια αρμοδιότητας της κάθε Αρχής και επιβάλλεται η επίδειξη πνεύματος συναδελφικότητας και αμοιβαίας συνδρομής και συνεργασίας.

- Δημοσιεύθηκαν τα διατάγματα για τον τρόπο εξέτασης των λιμενικών δοκίμων, για το σχολείο εκπαίδευσης λιμενικών υπαξιωματικών και για τον κανονισμό έκδοσης του περιοδικού «Επιθεώρησης Εμπ. Ναυτικού».

- Με τη νέα διατίμηση της Δ/σεως Ναυτιλίας της Τουρκίας, τα πλοηγικά δικαιώματα του λιμένος Κων/πόλεως ορίσθηκαν ως ακολούθως: Για τον απόπλου από Δαρδανέλλια λίρες Τουρκίας 25-60 ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου. Για τον είσπλου και έκπλου στο λιμένα Κων/πολης λίρες 10-24 ανάλογα με τη χωρητικότητα και για αλλαγή θέσης στο λιμένα 10 λίρες για όλα τα πλοία.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

του Α. Αντάπαση
καθηγητή του εμπορικού
και ναυτικού δικαίου
στο Εθνικό και Καποδιστριακό
Πανεπιστήμιο Αθηνών

Σε μια σεμνή τελετή που έγινε στις 3 Φεβρουαρίου 2000 στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς τίμησε τους καθηγητές-μέλη του Αντώνη Αντάπαση, καθηγητή του εμπορικού και ναυτικού δικαίου στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Γεώργιο Λεβέντη, καθηγητή του εργατικού δικαίου στο ίδιο πανεπιστήμιο, και Φοίβο Χριστοδούλου, καθηγητή του αστικού και συγκριτικού δικαίου στο αυτό πανεπιστήμιο, για την επιστημονική, εκπαιδευτική και κοινωνική προσφορά τους.

Μετά την προσφώνηση του προέδρου του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς Βασιλείου Βενέτη, ο καθηγητής Α. Αντάπασης εξέθεσε ορισμένες σκέψεις για την επίδραση της τεχνικής στη διαμόρφωση του ναυτικού δικαίου, ο καθηγητής Γ. Λεβέντης αναφέρθηκε στην παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και τις επιπτώσεις της στο εργατικό δίκαιο και ο καθηγητής Φ. Χριστοδούλου μίλησε για το δίκαιο και τον πολιτισμό.

Υπολογίζοντας τη σημασία της ομιλίας του καθηγητή Α. Αντάπαση για τους ενδιαφερομένους για την εμπορική ναυτιλία, θεωρήσαμε σκόπιμο να τη δημοσιεύσουμε.

«Προσέρχομαι στο βήμα με μεγάλο διασταγμό, γιατί έχω συνείδηση ότι ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς υπερεκτιμά, με τη σημερινή εκδήλωση, την προσφορά μου. Άλλωστε, το χρέος μου προς το Δικηγορικό Σύλλογο Πειραιώς και τους ανθρώπους που τον διοίκησαν από το 1964, έτος που εγγράφηκα ως ασκούμενος δικηγόρος στα μητρώα του, είναι ακόμη ανεξόφλητο. Κι αυτό γιατί από τα πρώτα δικηγορικά και επιστημονικά μου βήματα είχα αμέριστη τη συμπαράστασή τους. Ας μου επιτραπεί να μνημονεύσω ιδιαίτερα τον Γεώργιο Ν. Παρασκευόπουλο, που με υποδέχθηκε στο δικηγορικό γραφείο του με αγάπη και στοργή, τον Γεώργιο Κοθύμβα, που με προέτρεψε να συγκεντρώσω την προσοχή μου στο ναυτικό δίκαιο και μου υπέδειξε το θέμα της διδακτορικής διατριβής μου, τον Κυριάκο Αρβανίτη, αυτόν τον ευπατρίδη της πειραικής δικηγορίας, που με στήριξε ηθικά στον επίπονο δρόμο της

επιστημονικής έρευνας.

Αισθάνομαι έντονη την ανάγκη να εκφράσω τις ειλικρινείς ευχαριστίες μου προς τον πρόεδρο και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου του συλλόγου μας, καθώς και προς όλους τους συναδέλφους, τις φίλες και τους φίλους που παρευρίσκασθε εδώ, για τα αισθήματα εκτίμησης που η παρουσία σας υποδηλώνει προς το πρόσωπό μου.

Τη στιγμή αυτή, συμμετέχοντας στην εκδήλωση, έφερα στο νου τον Καβάφη, γιατί στο ποίημά του «Η Σατραπεία» επισημαίνει, με τα σπάνια ψήγματα σοφίας με τα οποία διακόσμησε την ποίησή του, ότι η ύψιστη δικαίωση και αμοιβή του ανθρώπου δεν είναι οι «σατραπείες», αλλ' ο «έπαινος του Δήμου», δηλ. του λαού, και «των σοφιστών», δηλ. των ενεργών πολιτών, των επιστημόνων.

Σ' αυτά τα «δύσκολα και ανεκτίμητα Εύγε» των δικηγόρων του Πειραιώς οφείλω ν' ανταποκριθώ με λίγες σκέψεις που αφορούν την επίδραση που είχε (και έχει) η τεχνική στη διαμόρφωση του ναυτικού δικαίου, ενός κλάδου του δικαίου που καλλιιεργεί, πρακτικά και θεωρητικά, με τρόπο πρωτοποριακό ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς.

Το ναυτικό δίκαιο δεν είναι έργο της επινοητικής δύναμης του δικού μας ή συγκεκριμένου άλλου νομοθέτη. Αντανακλά λύσεις που δόθηκαν ή πρακτικές που διαμορφώθηκαν ανάλογα με την εξέλιξη της ναυτικής τεχνικής και την αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων, καθώς και των κοινωνικοοικονομικών δεδομένων λειτουργίας της εμπορικής ναυτιλίας. Πάντως, ο κύριος λόγος της ιδιομορφίας του οφείλεται στους αυξημένους κινδύνους της θαλάσσιας οδοί. «Τις γαρ κίνδυνος μεϊζων ανθρώποις η χειμῶνος ὥρα πλῆειν την θάλατταν», τονίζει ο Ανδοκίδης (Πε-

ρί μυστηρίων § 137).

Το ναυτικό δίκαιο δεν είναι, όπως η ονομασία του αφήνει να υπονοηθεί, το δίκαιο των ναυτών ή το δίκαιο των νηών. Στο πλαίσιο της ελληνικής έννομης τάξης, το ναυτικό δίκαιο (με ευρεία έννοια) είναι σύνολο ειδικών κανόνων που ρυθμίζουν τις σχέσεις που έχουν αιτία ή αφορμή τη χρησιμοποίηση πλοίου ή άλλου ναυπηγήματος ως μέσου παροχής υπηρεσιών, εκτέλεσης έργου ή ανάπτυξης δραστηριότητας κατά κύριο λόγο στο θαλάσσιο χώρο.

Ι. Οι εν λόγω σχέσεις, ιδιωτικού ή δημόσιου δικαίου, ενδιαφέρουν το ναυτικό νομοθέτη, εφόσον συνδέονται με το τεχνικό φαινόμενο της επίπλευσης, έχουν αιτία ή αφορμή τη χρησιμοποίηση πλοίου ή άλλου ναυπηγήματος ως μέσου άσκησης δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο και γενικότερα στον υδάτινο χώρο. Ο όρος «πλοίο» εκλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής του ναυτικού δικαίου με την ευρύτητα που υπογορεύει η επιστημονική ή τεχνική έννοιά του. Με βάση την έννοια αυτή, πλοίο είναι κάθε σκάφος, ανεξάρτητα από υλικό κατασκευής και χωρητικότητα, που μπορεί να κινηθεί με οποιονδήποτε τρόπο στην επιφάνεια του υδάτινου στοιχείου ή κάτω απ' αυτή, ν' αντιμετωπίσει, έστω στοιχειωδώς, τους συναφείς με το στοιχείο αυτό κινδύνους και να εκτελέσει σ' αυτό το έργο ή την υπηρεσία για την οποία έχει προοριστεί. Ο νομοθέτης δεν εμποδίζεται να εξαρτήσει (και έχει σε σημαντικό βαθμό εξαρτήσει) την εφαρμογή διατάξεων της ναυτικής νομοθεσίας από το αν το πλοίο συγκεντρώνει και άλλα στοιχεία που έχουν σχέση με τη μορφή, το μέγεθος ή την κίνησή του, καθώς και το χώρο εκδήλωσής της.

Ως επί το πλείστον το πλοίο έχει τη μορφή σκάφους, δηλ. κοίλου σώματος. Εφόσον όμως δεν είναι από τεχνικής άποψης απόλυτα αναγκαίο να έχει το πλοίο τη μορφή σκάφους, δεν είναι και από νομοθετικής άποψης σωστό, τουλάχιστο στο επίπεδο θεμελίωσης του ναυτικού δικαίου, το πλοίο να έχει οπωσδήποτε τη μορφή κοίλου σώματος. Η εμμονή στο στοιχείο αυτό περιορίζει τα αντικειμενικά όρια εφαρμογής του κλάδου αυτού του δικαίου και παραβλέπει ότι η τεχνολογική πρόοδος αυξάνει ορισμένα και περισσότερο τις κινούμενες στη θάλασσα πλωτές κατασκευές που δεν έχουν μορφή σκάφους.

Το πλοίο προϋποθέτει δυνατότητα επίπλευσης, είναι από τη φύση του πράγμα κινητό. Τον προορισμό του εκπληρώνει εκτελώντας οπωσδήποτε πλεύση, με τρόπο αυτοδύναμο ή μη. Πλοίο είναι και η πλωτή κατασκευή που ρυμουλκείται ή ωθείται από άλλη αυτοκινούμενη. Αλλά το υδάτινο στοιχείο και κατ' εξοχήν η θάλασσα δεν αποτελούν πια μόνο χώρους για την ανάπτυξη οδών επικοινωνίας ή για τη σύλληψη ή περι-

συλληγή αγαθών χρήσιμων για τη συντήρηση του ανθρώπινου είδους. Κι αυτό γιατί η τεχνολογική πρόοδος κατέστησε προσιτά στον άνθρωπο και τα ευρισκόμενα στο υπέδαφος της υφαλοκρηπίδας πλουτοπαγωγικά αγαθά. Η εξερεύνηση και εκμετάλλευση των αγαθών αυτών γίνεται με πλωτά ναυπηγήματα που εκτελούν το έργο ή τις υπηρεσίες για τις οποίες έχουν προοριστεί, παραμένοντας σε σταθερή θέση (πλωτά γεωτρήματα, πλωτά διυλιστήρια, πλωτές αποθήκες πετρελαιοειδών ή φυσικών αερίων). Επίσης η εκτέλεση άλλων έργων ή υπηρεσιών συνέβαλε στο ν' αυξηθεί η σημασία και ο αριθμός των πλωτών ναυπηγημάτων που παραμένουν σε σταθερή θέση όταν χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τον προορισμό τους, όπως τα πλωτά ναυπηγήματα που χρησιμοποιούνται για τη ναυπήγηση, επισκευή ή έλεγχο της ασφάλειας των πλοίων (πλωτές δεξαμενές), την εκτέλεση λιμενικών έργων ή την εξασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας λιμένων, διαύλων και διωρύγων (βυθοκόροι, πλωτές αποβάθρες, πλωτές αποθήκες, πλωτοί γερανοί), τη διενέργεια επιστημονικών ερευνών και παρατηρήσεων (πλωτοί μετεωρολογικοί σταθμοί), την επιδίωξη βιομηχανικών σκοπών (πλωτές βιομηχανικές εγκαταστάσεις που έχουν τη μορφή φορτηγίδων, φέρουν κατάλληλο εξοπλισμό και σταθμεύουν στη θάλασσα περιοχή όπου πρόκειται να λειτουργήσουν (plant barges)), την εξυπηρέτηση άλλων σκοπών, όπως διαμονής, ψυχαγωγίας, νοσηλείας ή ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (πλωτές κατοικίες, εστιατόρια, ξενοδοχεία, μουσεία, χαρτοπαικτικές λέσχες, νοσοκομεία, φαρμακεία κ.ά.). Είναι γεγονός ότι τα πλωτά αυτά ναυπηγήματα εκτελούν αυτοδύναμο ή μη πλώδες, μικρούς ή μεγάλους, εσωτερικούς ή διεθνείς, για να φθάσουν στον τόπο όπου θα χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με τον προορισμό τους, παραμένοντας σε σταθερή θέση. Οι πλώδες όμως αυτοί έχουν εντελώς παρεπόμενο χαρακτήρα, διότι εξυπηρετούν δευτερευόντως τον προορισμό τους, επιτελούμενο με την παραμονή τους στην ίδια θέση. Τα εν λόγω πλωτά ναυπηγήματα δεν είναι προορισμένα να ασκούν ναυσιπλοΐα. Αυτό υποδηλώνει ότι το ναυτικό δίκαιο δεν αφορά μόνο σχέσεις που προέρχονται από το τεχνικό φαινόμενο της θαλάσσιας, λιμενικής ή ποτάμιας μεταφοράς, από τη χρησιμοποίηση πλοίων ως μέσων κίνησης στο θαλάσσιο και γενικότερα στον υδάτινο χώρο. Στη σύγχρονη εποχή το ναυτικό δίκαιο αφορά κατά κύριο λόγο τη ναυσιπλοΐα, δεν είναι όμως μόνο το δίκαιο της ναυσιπλοΐας.

Δεν αποτελούν πλοία και συνεπώς δεν υπάγονται ευθέως στο ρυθμιστικό πλαίσιο του ναυτικού δικαίου τα αεροσκάφη, διότι αποτελούν συσκευές ικανές να εκτελούν πτήσεις, δηλ. να κινούνται πάνω από την επιφάνεια και της θάλασσας ή άλλου

υδάτινου χώρου. Στην κατηγορία των αεροσκαφών ανήκουν και τα υδροπλάνα, διότι κινούνται μεν στην επιφάνεια της θάλασσας κατά την αποθαλάσσωση ή προσθαλάσσωσή τους, η κίνησή τους όμως αυτή γίνεται στο μέτρο που είναι αναγκαία για να εκτελέσουν πτήση, δηλ. να κινηθούν στον αέριο χώρο όπου και έχουν προοριστεί να εκτελούν έργο, τον εναέριο.

Δεν μπορεί όμως να λάβει γενικά κανείς την ίδια θέση ως προς τα λεγόμενα σκάφη «χωρίς εκτόπισμα» (non displacement) ή σκάφη «δυναμικώς υποστηριζόμενα» (dynamically supported), όπως τα υδροπτερυγία (hydrofoils, hydroglisseurs), και τα αερόστρωμα οχήματα.

Τα υδροπτερυγία αποτελούνται από το σκάφος και τα πέλματα που προσαρμόζονται σ' αυτό με βραχίονες. Όταν το σκάφος, πλέοντας στη θάλασσα, αναπτύξει με τη βοήθεια ελλικών ορισμένη ταχύτητα, ανυψώνεται πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας χάριν στην αναπτυσσόμενη στα πέλματα υδροδυναμική ενέργεια και στη συνέχεια διατηρεί επαφή με το θαλάσσιο στοιχείο μόνο με τα πέλματα και τις έλικες, πράγμα που μειώνει σοβαρά την αντίσταση του νερού. Όταν εξιπλώσει την ταχύτητά του κάτω από το αναγκαίο όριο, τα πέλματα βυθίζονται εντελώς στη θάλασσα και το σκάφος εκτελεί συμβατική πλεύση. Εφόσον τα υδροπτερυγία είναι, μέσω των πέλματων και των ελλικών, σε διαρκή επαφή με τη θάλασσα, μπορεί να ληφθεί ότι κινούνται στην επιφάνειά της για την εκπλήρωση του προορισμού τους και συνεπώς είναι πλοία.

Τα αερόστρωμα οχήματα είναι σκάφη που ανυψώνονται και παραμένουν πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας χάριν σε στροβίλοφυσητήρες που καταθίβουν συνεχώς τον αέρα και δημιουργούν στρώμα ή στιβάδα αέρα ανάμεσα στον πυθμένα τους και την επιφάνεια της θάλασσας. Η οριζόντια κίνησή τους πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας εξασφαλίζεται με προωστήριες έλικες που είναι προσαρμοσμένες σε όξονες και βυθισμένες στο θαλάσσιο στοιχείο (έλικες ναυτικού τύπου) ή είναι τοποθετημένες στο πάνω μέρος τους (έλικες αεροπορικού τύπου). Τα αερόστρωμα οχήματα που κινούνται με έλικες ναυτικού τύπου, μπορεί να θεωρηθεί ότι εκτελούν κίνηση στο θαλάσσιο χώρο και συνεπώς έχουν την ιδιότητα του πλοίου, διότι διατηρούν συνεχώς την υλική επαφή τους με το θαλάσσιο στοιχείο. Η σχέση τους με αυτό δεν οφείλεται σε στρώμα ή στιβάδα αέρα που δημιουργείται ανάμεσα στον πυθμένα τους και την επιφάνεια της θάλασσας. Δεν μπορεί όμως να υποστηριχθεί το ίδιο για τα αερόστρωμα οχήματα αεροπορικού τύπου. Η σχέση τους με το θαλάσσιο στοιχείο περιορίζεται στο ότι κινούνται, για να εκτελέσουν τον προορισμό τους, πάνω από

την επιφάνεια της θάλασσας και σε σταθερή απόσταση από αυτή. Έτσι, όσο και αν υφίστανται τις επιδράσεις των θαλάσσιων κινήσεων, δεν εκτελούν κίνηση στο θαλάσσιο αήθα στον εναέριο χώρο. Διαφέρουν ωστόσο από τα υδροπλάνα και γενικότερα από τα αεροσκάφη, διότι δεν μπορούν να κινηθούν κάθετα στο χώρο αυτόν. Εν όψει των τεχνικών αυτών δεδομένων, τα αεροσκάφη οχήματα της τελευταίας κατηγορίας παρουσιάζουν στοιχεία τόσο του πλοίου όσο και του αεροσκάφους. Αποτελούν μια ενδιάμεση κατηγορία οχημάτων που έχει ανάγκη υπαγωγής σε ιδιαίτερο νομικό καθεστώς. Το καθεστώς αυτό πρέπει να βασιστεί στις προσαρμοζόμενες καλύτερα στην ιδιόζουσα φύση τους ρυθμίσεις του ναυτικού και αεροπορικού δικαίου.

Πάντως, κάθε ανθρώπινο κατασκεύασμα που μπορεί να επιπλέει στη θάλασσα και γενικότερα στο υδάτινο στοιχείο, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα. Το πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα δεν υπάρχει άσκοπα στο υδάτινο στοιχείο. Επιπλέει για να εκτελέσει ορισμένο έργο ή υπηρεσία. Η φύση του έργου ή της υπηρεσίας δεν έχει κατ' αρχήν σημασία για το χαρακτηρισμό του ως πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος. Η εκτέλεση όμως έργου ή υπηρεσίας στον υδάτινο χώρο δεν πρέπει να είναι πρόσκαιρη και εντελώς δευτερεύουσα. Τα αμφίβια αυτοκίνητα -δηλ. τα οχήματα που έχουν συνθήκη προορισμού να κινούνται στην ξηρά, έχουν όμως την ικανότητα, αν οι περιστάσεις το υπογορεύσουν, να κινηθούν και στην επιφάνεια του υδάτινου στοιχείου και ειδικότερα της θάλασσας- δεν μπορεί να χαρακτηριστούν πλοία ή πλωτά ναυπηγήματα, διότι η πλεύση τους είναι εντελώς δευτερεύουσα. Ωστόσο, για λόγους ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και παρουσίας στο θαλάσσιο και γενικότερα στον υδάτινο χώρο, τα αμφίβια αυτοκίνητα υπόκεινται, όταν εκτελούν πλεύση, στους κανόνες της ναυσιπλοΐας (κανονισμός πρόληψης των συγκρούσεων) καθώς και στους κανόνες της ναυτικής νομοθεσίας που αφορούν τις δημιουργούμενες από την πλεύση τους σχέσεις (σύγκρουση, θαλάσσια αρωγή).

Γίνεται απ' αυτά φανερό ότι η θαυμαστή πρόοδος της ναυτικής τεχνικής έχει διευρύνει τα αντικειμενικά όρια εφαρμογής του ναυτικού δικαίου.

II. Παράλληλα, όμως, έχει προκαλέσει σημαντικές μεταβολές στις ουσιαστικές ρυθμίσεις του.

Στην εποχή της ιστιοφόρου ναυτιλίας το πλοίο διέφευγε εύκολα από τη σφαίρα εξουσίας κάθε ενδιαφερομένου γι' αυτό. Όταν απέπνεε από ένα λιμάνι έπρεπε πολλούς φορές να περάσουν μήνες για να καταπλεύσει σ' ένα άλλο. Δεν ήταν ακόμη καθόλου λίγες οι περιπτώσεις που το πλοίο δεν έφθανε καν στο λιμάνι, όπως μαρτυρεί ο μεγάλος αριθμός των πλοίων που χάνονταν κα-

τά τον πλοούν. Από την άλλη πλευρά, όμως, οι ζημιές και γενικότερα οι δυσμενείς συνέπειες που η ακινητοποίηση προκαλούσε στο πλοίο, δεν ήταν κατά κανόνα μεγάλες. Η διαδρομή του χρόνου δεν κόστιζε τόσο στο πλοίο. Η φόρτωση και η εκφόρτωση απαιτούσαν αρκετό χρόνο, πράγμα που επέτρεπε στον πλοίαρχο ή και στον ίδιο τον πλοιοκτήτη ν' αντιμετωπίσει την κατάσταση. Το φορτίο απαρτιζόταν κυρίως από εμπορεύματα που δεν επηρεάζονταν από τη διάρκεια της μεταφοράς, γι' αυτό και ο κίνδυνος βλάβης του φορτίου από την ακινητοποίηση του πλοίου στο λιμάνι δεν ήταν ιδιαίτερα υπολογίσιμος.

Κατά την εποχή αυτή, οι αυξημένοι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας συνέβησαν στο να διαπληστούν διάφοροι ιδιόμορφοι θεσμοί, ορισμένοι από τους οποίους υφίστανται έως τώρα. Οι θεσμοί της συμνηλοκτησίας, του ναυτικού δικαίου και της κοινής αβορίας επιδίωκαν να περιορίσουν τις συνέπειες των θαλάσσιων κινδύνων, καταμερίζοντας αυτές σε περισσότερα πρόσωπα. Η αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων, η διάσωση της ανθρώπινης ζωής και παρουσίας στη θάλασσα δεν μπορούσε να βασιστεί στο ευάρεστο συναίσθημα που προκαλεί η εκπλήρωση της ηθικής και της νομικής επιταγής. Το γεγονός όμως ότι τα πλοία ήταν ιστιοφόρα ή κωπηλάτα δεν επέτρεπε ν' αναπτυχθεί η θαλάσσια αρωγή ως επαγγελματική δραστηριότητα. Κατά την περίοδο αυτή, επιδιώχθηκε κυρίως να περιοριστούν οι συνέπειες των θαλάσσιων κινδύνων, να προστατευθούν οι ιδιοκτήτες των ναυαγίων πλοίων και φορτίων.

Η απολύτη, εξάλλου, αδυναμία του πλοίαρχου να έλθει σε επικοινωνία με τον πλοιοκτήτη υπαγόρευσε αφενός την ενίσχυση των εξουσιών του, αφετέρου τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Ο πλοιοκτήτης ευθυνόταν με το πλοίο και το ναύλο απέναντι των δανειστών που δημιουργήθηκαν από την οικονομική χρησιμοποίησή του. Ο πλοίαρχος μπορούσε να ενευχυρίσει την πίστη του πλοιοκτήτη.

Στην εποχή της μηχανοκίνητης ναυτιλίας το πλοίο δεν διαφεύγει τόσο εύκολα από τον έλεγχο κάθε ενδιαφερομένου. Η κίνηση των πλοίων καταγράφεται σε ειδικές καταστάσεις που δημοσιεύονται πολύ συχνά στις διάφορες ναυτικές χώρες. Ο δανειστής που δεν κατόρθωσε για οποιονδήποτε λόγο ν' ακινητοποιήσει το πλοίο σε ένα λιμάνι, θα είναι σε θέση να το κάνει σε άλλο. Το μηχανοκίνητο πλοίο αντιμετωπίζει πολύ πιο εύκολα τους κινδύνους. Ωστόσο οι απώλειες πλοίων, πραγματικές και τεκμαρτές, παραμένουν υπολογίσιμες. Το επενδύσιμο στο πλοίο κεφάλαιο είναι, λόγω του γιγαντισμού και της εξειδίκευσής του, πολύ πιο σημαντικό. Αυτό σημαίνει ότι ο χρόνος κοστίζει πάρα πολύ. Ακόμη και μια μικρή καθυστέρηση του μπορεί να έχει σοβαρές οικονομικές

επιπτώσεις, τόσο στο πλοίο, όπως π.χ. την υπαναχώρηση του ναυιωτή από την επόμενη ναύλωσή του, όσο και στους χρήστες των υπηρεσιών του, οι οποίοι υπολογίζουν, όπως είναι γνωστό, με ιδιαίτερη ακρίβεια το χρόνο. Οι οικονομικές επιπτώσεις από τα ατυχήματα των μηχανοκίνητων πλοίων είναι πολύ πιο σοβαρές, διότι το μέγεθός τους, αυξάνοντας ολόένα και περισσότερο, έχει επιτρέψει τη μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων υδρογονανθράκων και άλλων τοξικών ουσιών και διευρύνει σε μεγάλο βαθμό τον κύκλο των προσβαλλόμενων από τα ατυχήματά τους ένομων αγαθών. Έτσι ο κίνδυνος υπερχρέωσης του πλοιοκτήτη παραμένει υπολογίσιμος. Το φαινόμενο αυτό είναι πιο συχνό σε εμπορικές ναυτιλίες, όπως η ελληνική, όπου ο μέσος όρος παλαιότητας των πλοίων είναι υψηλός, η πλοιοκτησία συγκροτείται από εταιρείες ενός μόνο πλοίου και ο κύριος όγκος των πλοίων τους αποτελείται κατά κανόνα από ποντοπόρα φορτηγά που καταπλέουν σε όλα τα λιμάνια της υδρογείου ανάλογα με τις ανάγκες της ναυτιλαγίας. Από την άλλη, όμως, πλευρά το μηχανοκίνητο πλοίο δεν είναι πλέον απομονωμένο. Ευρίσκεται σε καθημερινή επικοινωνία με τον πλοιοκτήτη. Η ανάπτυξη του τραπεζικού δικτύου επιτρέπει την κάλυψη των εμφανιζόμενων κατά τον πλοούν αναγκών.

Εν όψει των τεχνικών και οικονομικών αυτών δεδομένων, το ναυτικό δάνειο ικανοποιούσε πλέον νεκρές ανάγκες και περιήλθε σε αχρησία. Ο ΚΙΝΔ κατάργησε τις ειδικές ρυθμίσεις που το διείπαν. Η κατασκευή μηχανοκίνητων πλοίων ολόένα και μεγαλύτερων επέτρεψε την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων. Το κόστος όμως της ναυπήγησης ή της αγοράς τους δεν μπορούσε ν' αντιμετωπιστεί με αυτοχρηματοδότηση. Η χρησιμοποίηση του πλοίου ως μέσου πίστης διευκόλυνε την προσφυγή στον τραπεζικό δανεισμό. Για να καταστεί όμως αυτό δυνατό, το πλοίο υποβλήθηκε σε σύστημα δημοσιότητας. Αυτό επέτρεψε τη ρύθμιση των εμπράγματων σχέσεων του με τρόπο ανάλογο εκείνης των ακινήτων. Ειδικότερη συνέπεια αυτού υπήρξε η υποθήκευση του πλοίου, ο περιορισμός των προηγούμενων της υποθήκης προνομιακών απαιτήσεων, η ρύθμιση της κατάσχεσης (συντηρητικής και αναγκαστικής) του πλοίου με τρόπο ανάλογο εκείνης των ακινήτων.

Μολονότι οι θαλάσσιοι κίνδυνοι μειώθηκαν, οι ζημιές από τα ναυτικά ατυχήματα έλαβαν μεγαλύτερες διαστάσεις. Η προσβολή του θαλάσσιου περιβάλλοντος έγινε ιδιαίτερα αισθητή και θέτει ζήτημα αποκατάστασης της οικολογικής ζημίας, αυτής καθεαυτής. Η αντιμετώπιση της κατάστασης επιδιώχθηκε με τη διατύπωση αυστηρών κανονισμών ασφάλειας των πλοίων και την ενίσχυση του ελέγχου της πιστής εφαρμογής του, δηλ. των εξουσιών και του κράτους του

Συρρίκνωση του νηολογίου και τον Ιανουάριο

Απαισιόδοξα είναι τα πρώτα στοιχεία του 2000 για το ελληνικό νηολόγιο, αφού μειώθηκαν και ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία και η χωρητικότητα του εμπορικού στόλου.

Με βάση τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά τον Ιανουάριο ύψωσαν την ελληνική σημαία 8 πλοία και την υπέστειλαν 10, ενώ η δύναμη του στόλου μειώθηκε κατά 115.571 κόρους.

Η χωρητικότητα των πλοίων που διεγράφησαν ανήλθε σε 241.228 κόρους και αυτών που ενεγράφησαν στο νηολόγιο σε 125.657. Υπενθυμίζεται ότι το 1999 οι διαγραφές πλοίων ήταν 26 περισσότερες από τις εγγραφές. Τα

νεοεισελθόντα πλοία έχουν μέσον όρο ηλικίας τα 9 χρόνια, ενώ όσα διεγράφησαν τα 23 χρόνια. Από τη σύγκριση του τελευταίου στοιχείου είναι θετικό το γεγονός της μείωσης του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων, που αποτελεί διακαή πόθο της ηγεσίας του ΥΕΝ. Ο πρωθυπουργός Κ. Σημίτης και ο υπουργός Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης αναφέρθηκαν εκτενώς τελευταία στην ποιοτική ναυτιλία. «Τώρα όλο και περισσότεροι πιστεύουμε στην ποιοτική ναυτιλία παγκοσμίως και ταυτόχρονα διαμορφώνονται πολιτικές για να ανταποκριθούμε στο τρίπτυχο "ασφάλεια ζωής, πλοίου, φορτίου - προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος - ποιότητα υπηρεσιών". Η συνειδητοποίηση και η επικράτηση της ποιότητας

στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές σημαίνει αλληλαγή κατεστημένων αντιλήψεων και κοιτούρας, σημαίνει, βεβαίως και επενδύσεις υψηλού κόστους», είχε τονίσει χαρακτηριστικά τον περασμένο μήνα ο πρωθυπουργός στα εγκαίνια του Κέντρου Ναυτιλιακών Εργασιών της ΕΤΕ. Στο νηολόγιο τον περασμένο Ιανουάριο ενεγράφησαν, μεταξύ άλλων, τα δεξαμενόπλοια «Πολυξένη Ι» και «Αγκίστρι», το φορτηγό «Αμαλία», δύο ρυμουλκά του Μάτσα και το «Κρήνη 5» της ANEK. Παράλληλα, πωλήθηκαν σε αλλοδαπούς (αυτή ήταν η αιτία διαγραφής) το δεξαμενόπλοιο «Κίμωνας», τα φορτηγά «Ντόρικ Κάρριερ» και «Θεοτόκος» κ.ά.

ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2000

ΕΓΓΡΑΦΕΣ							
ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΝΑΥΠΗΓ.	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ
P/K	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ ΜΑΤΣΑΣ II	N.Π.10695	1983	Δ/Ε	ΠΟΛΥΞΕΝΗ	N.Π. 10693	1973
P/K	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ ΜΑΤΣΑΣ III	N.Π.10696	1983	Δ/Ε	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	N.Π.10697	2000
ΕΓ-ΟΓ	ΚΡΗΤΗ V	N. ΧΑΝ. 27	1992	Φ/Γ	ΑΜΑΛΙΑ	N.Π.10698	1999
ΕΟ-ΟΓ	ΟΣΙΟΣ ΔΑΥΙΔ	N.Π.10560	2000				
Δ/Ε	ΑΡΓΩ	N.Π.10699	1969				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 31.875 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 15 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 93.782 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 9 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	ΝΤΟΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	N.Π.7432	1969	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)	Φ/Γ-ΕΜΠΟΡ.	ΠΡΑΙΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ II	N.Π. 10181	1981	Π.Α. (MARSHALL IS.)
					Φ/Γ-ΕΜΠΟΡ.	ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ	N.Π.10183	1980	Π.Α. (MARSHALL IS.)
					Φ/Γ-ΕΜΠΟΡ.	ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ	N.Π.10184	1979	Π.Α. (MARSHALL IS.)
					Φ/Γ-ΕΜΠΟΡ.	ΤΟΚΙΟ ΕΞΠΡΕΣ	N.Π.10608	1972	Π.Α. (GERMANIA)
					Δ/Ε	ΚΙΜΩΛΙΟΣ	N.Π.9756	1974	Π.Α. (LIBERIA)
					Φ/Γ	ΘΕΟΤΟΚΟ	N.Π. 10089	1983	Π.Α. (MALTA)
					Δ/Ε	ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ	N.Π.8257	1980	Π.Α. (CAYMAN IS.)
					Δ/Ε	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓ	N.Π. 8776	1984	Π.Α. (LIBERIA)
					Φ/Γ	ΜΠΙΖΑΝΤΑΙΝ ΜΟΝΑΡΧ	N.Π.3156	1959	
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 12.647 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 31 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 9 - ΚΟΧ: 228.581 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 23 ΕΤΗ				

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWEL 8/12/99	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ SEA UNION	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9701	ΜΕΚ(1) 17 400 BHP	1977	39.972	25.095	USD 2.900.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVPR 10/12/99	ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΗΣ GOLDEN CHASE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5212	ΜΕΚ(1) 9000 BHP	1974	12.413	7.834	USD 524.788	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV3356 10/12/99	ΛΕΩΝ LEON	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	1047	ΜΕΚ(1) 950 BHP	1943	496	337	-	Διάλυση Dissolution
SXBG 13/12/99	ΣΤΑΡ ΝΙΤΣΑ STAR NITSA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10364	ΜΕΚ(1) 8380 BHP	1982	21.886	12.561	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓ. ΠΑΡΟΧ.	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYKV 14/12/99	ΚΑΡΟΛΑΙΝ KAROLINE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10053	ΕΝΑΣ(1) ΑΤΜΟΣ/ΛΟΣ 36 000 BHP	1975	158.475	128.289	USD 5.492.420	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV4093 17/12/99	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ι DIMITRIOS I	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9197	ΜΕΚ (1) 800BHP	1966	503	151	-	Διάλυση Dissolution
SVAV 20/12/99	ΓΙΟΥΝΙΟΝ UNION	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10191	ΕΝΑΣ(1) ΑΤΜΟΣ/ΛΟΣ 36.000HP	1975	134.093	102.913	USD 5.167.048	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWWQ 21/12/99	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ ARGONAUTIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9575	ΜΕΚ(1) 23.700 BHP	1978	74.849	59.185	USD 6.500.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW7937 22/12/99	ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ PELMARINER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9900	ΜΕΚ(1) 5.000 BHP	1978	3.982	2.171	-	ΒΥΘΙΣΗ SINKING
SXEA 23/12/99	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Λ CHRYSOULA L	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10345	ΜΕΚ(1) 14.000 SHP	1978	35.734	23.274	USD 2.400.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVEN 28/12/99	ΝΗΡΕΥΣ NIREUS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	1316	ΜΕΚ(1) 6300 BHP	1956	7.289	5.861	USD 1.050.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV4585 29/12/99	ΗΡΑ HERA	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8922	ΜΕΚ(1) 820HP	1956	268	80	USD 400.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV6574 29/12/99	ΤΑΤΙΑΝΑ TATIANA	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8601	ΜΕΚ(1) 735HP	1963	229	68	USD 400.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWXL 31/12/99	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ VENTURE	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	549	ΜΕΚ(1) 20.300 BHP	1976	43.298	30.372	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓ. ΠΑΡΟΧ.	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV2258 2/12/99	ΚΙΡΚΗ KIRKI	Α/Κ FISHING VESSEL	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	184	ΜΕΚ(1) 992 BHP	1998	394	131	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓ. ΠΑΡΟΧ.	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV5986 17/12/99	ΑΘΗΝΑ ATHINA	Φ/Γ CARGO	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	221	ΜΕΚ(1) 650 BHP	1958	688	411	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓ. ΠΑΡΟΧ.	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR	
SX4276 23/12/99	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ THESSALONIKI	Δ/Ε ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10344	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO
					KOX 956 956
					KKX 316 316

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
						KOX	KOX
SV6671	ΜΕΛΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7876	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	429	226
1/12/99	ΜΕΛΙΝΑ	PASS. F/B	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	890	187
SXDN	ΝΑΒΕΤΡΕΛΕΡ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10662	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	6.740	2.290
16/12/99	NAVETRAILER	CARGO F/B	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	11.939	6.078
SWGU	ΣΙΕΛΟΤΡΕΛΕΡ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10664	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	6.787	2.289
16/12/99	ΣΙΕΛΟΤΡΑΙΛΕΡ	CARGO F/B	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	11.539	6.078
SXMV	ΚΡΟΥΝΤ ΕΝΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10663	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	80.058	48.720
22/12/99	CRUDE ENA	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	80.058	48.720
SZQP	ΕΛΛΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10684	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	27.645	12.616
27/12/99	HELLAS PROGRESS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	27.645	12.616

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ
CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SW7206 9/12/99	ΛΥΚΤΟΣ ΙΙ LYKTOS II	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4726	ΜΕΚ(2) 2X1000 BHP	1991	176	52	Μετονομάστηκε σε ΜΕΛΟΝΤΥ Renamed to MELODY
SWXF 16/12/99	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΚΑΤΟΝΤΑΠΥΛΙΑΝΗ PANAGIA ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΙΛΙΑΝΙ	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9913	ΜΕΚ(2) 2X7500 BHP	1972	5.122	2.610	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΤΕΜΙΣ Renamed to EXPRESS ARTEMIS
SVLA 16/12/99	ΣΟΥΠΕΡ ΝΑΙΑΣ SUPER NAIAS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10376	ΜΕΚ(2) 2X8900 BHP	1971	6.750	4.070	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΙΣ Renamed to EXPRESS ARIS
SVGF 21/12/99	ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ IONIAN VICTORY	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10538	ΜΕΚ(2) 28.000 BHP	1974	19.539	6.449	Μετονομάστηκε σε ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΙ Renamed to BLUE SKY

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ
PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX8273 8/12/99	ΛΙΜΗΝ ΠΡΙΝΟΣ LIMIN PRINOS	ΦΟΡΤ/ΔΑ	Π.Ν.Ε./ ΚΑΒΑΛΑΣ		ANEY	1981	775	774	-	ΚΑΒΑΛΑ OIL A.E. Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 300 τηλ.: 65.45.217
SX 8271 8/12/99	ΑΚΡΑ ΠΡΙΝΟΣ AKRA PRINOS	Ε/Γ ΛΑΝΤΖΑ	*		ΜΕΚ (2) 510 HP	1979	45	20	-	*
SX 8272 8/12/99	ΣΚΑΛΑ ΠΡΙΝΟΣ SKALA PRINOS	Ε/Γ ΛΑΝΤΖΑ	*		ΜΕΚ(2) 510 HP	1980	45	24	-	*

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYJP 1/12/99	ΣΟΦΙΑ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΑ SOFIA BRITANNIA	Φ/Γ CARCO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10685	ΜΕΚ(1) 5.000 PS	1993	50.501	21.795	USD 27.700.000	WEST END SHIPPING Αντίκλ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ τηλ.: 94.90.000
SXQZ 2/12/99	ΠΗΝΙΟΣ PINIOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10686	ΜΕΚ(1) 8.605 KW	1979	36.992	16.916	USD 6.500.000	PAMELA MARITIME INC Αντίκλ.: ΠΛΕΙΑΔΕΣ SHIP. AGENT τηλ.: 61.24.928
SXHK 7/12/99	ΚΡΟΥΞ CRUX	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10687	ΜΕΚ(1) 6.765 KW	1987	23.926	11.582	ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡΟΧ.	ANNAPOLIS SHIP. CO. Αντίκλ.: ΖΑΦΕΙΡΑΣ Θ. τηλ.: 94.80.700
SXPH 7/12/99	ΛΙΜΠΡΑ LIBRA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10688	ΜΕΚ (1) 6.765 KW	1988	23.926	11.582	ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡΟΧ.	JERSEY SHIP. CO. Αντίκλ.: ΖΑΦΕΙΡΑΣ Θ. τηλ.: 94.80.700
SVSB 13/12/99	ΑΓΓΕΛΙΚΗ Β ANGELIKI B	Φ/Γ CARCO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10689	ΜΕΚ (1) 9.641 KW	1976	17.107	9.096	ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡΟΧ.	ΑΓΓΕΛΙΚΗ Β Ν.Ε. Αντίκλ.: ΒΑΜΒΑΚΑΣ Σ. τηλ.: 42.83.696
SYHU 17/12/99	ΘΕΟΔΟΣΙΑ THEODOSIA	Φ/Γ CARCO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10691	ΜΕΚ (1) 15.978 BHP	1983	32.607	18.921	USD 5.300.000	CANARY PACIFIC LTD Αντίκλ.: ΤΕΡΙΑΚΙΩΣ Μ. τηλ.: 42.91.400
SX7744 30/12/99	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 16 KARAPIPERIS 16	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7261	ΜΕΚ (1) 1.125 BHP	1984	139	43	ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 195.000	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 16 ΝΑΥ/ΣΤΙΚΑ Αντίκλ.: ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ τηλ.: 44.11.955

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

8/3/2000

Α) Ε/Γ - Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΞΩΝ» Ν.Π. 3795,
3.977,88 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ,
38.27.429
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΙΧΑΗΛ ΛΕΒΕΝΤΗΣ, 41.72.596
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δολ. ΗΠΑ 250.000

15/3/2000

Α) Ε/Γ «ΣΑΜΠΑΛΑ» Ν.Π. 10276
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΚΩΝ/ΝΟΣ Ι. ΜΠΑΟΥΡΔΟΣ, 38.10.556
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΠΟΥΛΑΝΤΖΑ - ΑΓΡΕΒΗ
(ΑΘΗΝΩΝ)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΑΡΧΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: USD 1.150.000

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

Αριθμός μερίδος: 4093

Αριθμός αποφάσεως: 609/ 7-2-2000

Επωνυμία: ΠΕΛΑ Α.Ε. Εφοδιασμοί και εξυπηρέ-
τηση σκαφών αναψυχής
Έδρα: Μαρίνα Ζέας Α5 - Α6, Πειραιάς
Είδος επιχειρήσεως: Παροχή υπηρεσιών σε
ιδιωτ. επαγγ. τουριστ. σκάφη
ΑΦΜ: 094144799

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 30ή Δε-
κεμβρίου 1999. Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον
Μάρκο Κάλλα, δικηγόρο Πειραιώς, οδός Αγ.
Κων/νου 5, τηλ. 41.79.160.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως των πιστωτών προς
εκλογήν οριστικού συνδίκου την 1-3-2000, ημέ-
ρα Τετάρτη και ώρα 9:00 - 10:00, τόπο δε το κα-
τάστημα του Πρωτοδικείου.

Στο πλαίσιο των επαγγελματικών μου ενδιαφερόντων, βρέθηκα στη Νίκαια της Κιανής Ακτής μεταξύ 8 και 10 Φεβρουαρίου 2000 προς επίσκεψη της 16ης Διεθνούς Έκθεσης Ταχυπλόων Σκαφών, που οργανώνει κάθε χρόνο το περιοδικό Fast Ferry International. Σκοπός η φυσική παρουσία και η επαφή με αριθμό εκθετών, ιδίως μεταξύ εκείνων που εξειδικεύονται σε ναυπήγηση και εξοπλισμό ταχυπλόων σκαφών, με άλλα λόγια οι «δημόσιες σχέσεις». Δεν ήταν αυτή η πρώτη φορά που επισκεπτόμουν μια παρόμοια έκθεση μέσα στα μακρά έτη της θητείας μου στο επάγγελμα του μεσίτη, ούτε η εν λόγω έκθεση διέφερε σημαντικά από προηγούμενες. Το στοιχείο της επικαιρότητας, όμως, είναι εκείνο που της προσδίδει κάποια ιδιαίτερη σημασία και την κάνει αξιόλογη.

16η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΗ ΤΑΧΥΠΛΟΩΝ ΣΚΑΦΩΝ



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



Πριν από οτιδήποτε άλλο, όμως, καλό είναι να δώσουμε τον ορισμό του «ταχύπλοου», λέξη που τα τελευταία μερικά χρόνια, με την αύξηση της ταχύτητας των συμβατικών επιβατικών πλοίων σε αριθμούς μέχρι πρότινος δυσθεώρητους, περνά μια εννοιολογική κρίση. Πράγματι, ξεκινώντας από τους 14 μέχρι και 18 κόμβους, η ταχύτητα των συμβατικού τύπου επιβατηγών (κρουαζιερόπλοιοι ή μη) και των επιβατηγών-οχηματογωγών πλοίων που ήταν προσφάτως ναυπηγήθηκαν ή και ναυπηγούνται, τείνει να προσεγγίσει τους 30! Σε αυτήν την εξέλιξη πολύ μεγάλο ρόλο έπαιξε ο ελληνικός εφοπλιστικός παράγων, ο βασικός μοχλός των τρεχουσών εξελίξεων στον τομέα, που τείνουν να «οχυρώσουν» τον ελληνικό χώρο κατά τρόπον που, όταν το 2004 αρθεί το cabotage και έλθουν οι ξένοι, να τον βρουν κορεσμένο!

Φτάσαμε, λοιπόν, αισίως στους 26, 27, 28, μέχρι και στους 30 κόμβους, πάντοτε μέσα στο πλαίσιο του συμβατικού! Αναγκάζοντας έτσι τον κόσμο των ταχυπλοίων να μετακινηθεί στους 32 μέχρι 35 κόμβους προκειμένου, όπως πρόσφατα μου είπε γνωστός εφοπλιστής, «να έχει ουσία το πράγμα! Με εξαίρεση, λοιπόν, ορισμένες μόνον, ήταν περιορισμένες σε αριθμό περιπτώσεις, τα ταχύπλοα σκάφη, εξ αλουμινίου ή και χάλυβος υψηλής ελκασίας (high tensile) και σχετικά περιορισμένου deadweight, είναι υποχρεωμένο να κινηθεί για χάρη της διαφοροποίησης και μόνον στο χώρο των 35 κόμβων, μέχρι και των 42, γιατί όχι και 50!

Κάπως έτσι διαμορφώθηκε, νομίζω, ο βασικός προβληματισμός που επηράνη στην ατμόσφαιρα της έκθεσης, προβληματισμός που ήλθε να προσθέσει πονοκεφάλους στα ήδη περί κανόνων ασφαλείας και άλλα αιωρούμενα προβλήματα.

Όσοι από μας έχουν ποτέ συλλάβει το πρόβλημα μεταπήδησης από τις συνήθειες ταχύτητας των συμβατικών πλοίων στις υψηλές εκείνες ταχύτητες που ήδη αναφέραμε, είναι ίσως και σε θέση να εκτιμήσουν

το μέγεθος των προβλημάτων που αναφύονται στους 36 μέχρι και 50 κόμβους.

Η ελαφρά κατασκευή ενός κατάλληλου για μεταφορά επιβατών ή και φορτίων σκάφους μέσα σε συνθήκες επαρκούς ασφάλειας και σε τόσο υψηλές ταχύτητες συγκρούεται με την ανάγκη εγκατάστασης μικρού σε όγκο και ελαφρού σε βάρος συστήματος πρόωσης, ικανού να προσδώσει τις αναγκαίες ταχύτητες και συγχρόνως να υλοποιήσει τις προσδοκίες για οικονομική κατανάλωση, αξιόπιστη λειτουργία και τα λιγότερα δυνατόν προβλήματα συντήρησης.

Οι πλείστοι τύποι των αμιγώς επιβατηγών μονάδων (catamaran ή μοναδικής στρόκτου) φτάνουν σήμερα μέχρι τα περίπου 50 μέτρα ολικού μήκους. Πέραν αυτών, ο συνδυασμός αυτοκινήτου και επιβάτη, υποκαθιστώντας μάλιστα στην εμπορική ανάγκη ικανοποίησης εντυπώσεων παρά στην ορθολογική χρήση της ενέργειας στη μεταφορά σχετικά βαρέων αντικειμένων (στην προκειμένη περίπτωση παντός μεγέθους οχημάτων), κινείται στον ενδιάμεσο χώρο μέχρι και των 90 μέτρων, ενώ μια νέα αγορά διαμορφώνεται πλέον στα 120-130 μ. όπου μια δεκάδα τουλάχιστον ναυπηγών σε παγκόσμια κλίμακα ήδη διεκδικεί μερίδιο της αγοράς. Σε αυτήν την τελευταία περίπτωση, η μεταφορά αριθμού πελατοφείων ή και, κατά σφώς δεύτερον λόγο, φορτηγών, η πρώτη χάρη της κάποτε απαιτούμενης βελτίωσης του ratio μεταξύ αριθμού επιβατών και Ι.Χ. αυτοκινήτων, η δεύτερη σε περιοχές ανάγκης στοιχειώδους κάλυψης εμπορικών μεταφορών, δεν φαίνεται τελείως άσκοπη.

Με δεδομένη, λοιπόν, την ανάγκη ανάπτυξης υψηλών ταχυτήτων (άνω των 35 κόμβων) σε συνθήκες που ήδη περιγράψαμε, κινήθηκε η έκθεση στις τρεις ημέρες της λειτουργίας της. Προσπάθεια του ναυπηγού να πείσει ότι διαθέτει το καλύτερο design. Παράλληλα, ο κατασκευαστής μηχανών ότι διαθέτει την πιο αποδοτική μηχανή, την ικανή να προσδώσει την επιθυμητή ταχύτητα

καταναλώνοντας τα λιγότερα καύσιμα και περιορίζοντας τις ανάγκες στήριξης. Δίπλα τους, αριθμός προμηθευτών εξαρτημάτων και υλικών. Δύσκολη δουλειά να είσαι εκθέτης, ακόμη δυσκολότερη όμως να καλέσαι να επιλέξεις ανάμεσα σε τόσα και τόσα προϊόντα της σύγχρονης τεχνολογίας, αξιοθαύμαστα -και εντυπωσιακά- όχι, όμως, πάντοτε κατ' ανάγκην αποτελεσματικά!

Μια άλλη (γενική και αυτή) παρατήρηση: Αντίθετα με ό,τι συμβαίνει στο χώρο του συμβατικού εμπορικού πλοίου (dry cargo freighters, bulkcarriers, tankers, containers), η ναυπήγηση του ταχύπλοου επιβατηγού πλοίου φαίνεται ότι παραμένει υπόθεση του ευρωπαϊκού χώρου. Και η παρατήρηση αυτή ενισχύεται αν στον ευρωπαϊκό χώρο συγκαταλεχθεί και η Αυστραλία - πράγμα όχι τόσο εξωπραγματικό... Σε κάθε περίπτωση, εντυπωσιακή ήταν η απουσία της Άπω Ανατολής από την έκθεση.

Όπως είναι φυσικά αυτονόητο, στις λίγες ημέρες και ώρες της λειτουργίας της, μια έκθεση δεν επιτρέπει κάποιον βαθύτερο προβληματισμό και, πολύ λιγότερο, περιθώρια τελικών επιλογών. Αν όμως κάτι τέτοιο είναι αληθές, αληθές επίσης είναι ότι παρέχει ευκαιρίες για κάποιες αρχικές επιλογές και, σε κάθε περίπτωση, διευρύνει τους ορίζοντες έρευνας. Και έτσι, ενώ αναχωρώντας για το ταξίδι της επιστροφής έχει κανείς την αίσθηση ότι το μόνο βέβαιο που απεκόμισε είναι μερικές συναντήσεις με παλιούς φίλους ή κάποιες βραδιές «of glamour», στην πραγματικότητα φεύγει σφοδρότερος - και με ένα πακέτο σεβαστού μεγέθους που περιέχει τα φυλλάδια των εκθετών, μια κατοπινή «δουλειά για το σπίτι», όχι από τις πιο ελαφρές...

Δεν το ήμω να ισχυριστώ ότι με τα παραπάνω έδωσα, έστω και αμυδρά, εικόνα από την έκθεση της Νίκαιας. Απλώς χρησιμοποιώ την έκθεση για να... εκθέσω μερικές σκέψεις και απόψεις επάνω σε κάποια επίκαιρα θέματα που απασχολούν σήμερα τον κόσμο του επιβατικού πλοίου...



του Ηλία Μπίσια

Ο εθνικός μας αερομεταφορέας εξακολουθεί

Το μέλλον της Ολυμπιακής Αεροπορίας για μία ακόμα φορά αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερων αντιπαραθέσεων, αφού ο Βρετανός μάνατζερ της εταιρείας ανακοίνωσε πρόσφατα ότι η εταιρεία μπορεί ανά πάσα στιγμή να παρασυρθεί στην απόλυτη καταστροφή λόγω τόσο των αυξανόμενων οικονομικών προβλημάτων όσο και των «εξωγενών» πιέσεων.

Ο περασμένος μήνας υπήρξε ο πλέον θορυβώδης για τον εθνικό μας αερομεταφορέα. Οι πρόσφατες εξαγγελίες του διοικητικού συμβουλίου της Ολυμπιακής Αεροπορίας για την ακύρωση των ζημιολογίων πτήσεων προς τη Μεμβούρνη της Αυστραλίας ξεσήκωσαν θύελλα αντιδράσεων και διαμαρτυριών, τόσο από τα ελληνικά μέσα μαζικής ενημέρωσης όσο και από την πολυπληθή ελληνική κοινότητα της Μεμβούρνης. Η κατάργηση ενός τέτοιου δρομολογίου είναι για πολλούς μορφή εθνικής προδοσίας, αφού η Ο.Α. αποτελεί για τους Έλληνες που ζουν στη μακρινή ήπειρο έναν από τους λίγους κρίκους επικοινωνίας με τη μητέρα πατρίδα. Η κατάργηση ενός δρομολογίου της Ο.Α. προς έναν προορισμό με σημαντική παρου-

σία ελληνικής ή ελληνόφωνης κοινότητας δεν έχει ποτέ στο παρελθόν προκαλέσει τόσο αναστάτωση στην κοινή γνώμη, εντός όσο και εκτός της Ελλάδας. Πριν από μερικά χρόνια η εταιρεία αναγκάστηκε να διακόψει τα ζημιολογία πλην όμως εθνικού γοήτρου δρομολογίου προς το Σικάγο των ΗΠΑ, το Ναϊρόμπι της Κένυας στην κεντρική Αφρική, το Τόκιο της Ιαπωνίας όπως και την Πάφο της Κύπρου. Η πρόσφατη αναστάτωση που έχει προκαλέσει η απόφαση της εταιρείας, σίγουρα σχετίζεται περισσότερο με τη γενικότερη στρατηγική της διοίκησης της παρά με το ίδιο το ζημιολογίο δρομολόγιο.

Είναι γεγονός ότι παράλληλα με την κατάργηση του δρομολογίου προς τη Μεμβούρνη, θα εγκαταλειφθεί πτήση από την Αθήνα προς τη Βοστώνη με ενδιάμεσο σταθμό το Μάτσεστερ της Αγγλίας, γεγονός που σχετίζε-





να νοσεί ...

ται με την εξυπηρέτηση κάποιων συμφερόντων της βρετανικής διοίκησης - προς αγκύρωση πολλών ειδικών στο χώρο των ελληνικών αερομεταφορών.

Η γενικότερη πολιτική της εταιρείας έχει προκαλέσει το διαρκή επικριτικό σχολιασμό πολλών μέσων ενημέρωσης, με αποτέλεσμα τη συνεχόμενη αποδυνάμωση της εταιρικής εικόνας του αερομεταφορέα στην κοινή γνώμη.

Οι ελλειμματικές εξαγγελίες του νέου μάντζμεντ της εταιρείας στις αρχές του περασμένου έτους σίγουρα δεν υλοποιήθηκαν ποτέ, με συνέπεια τα χρέη του αερομεταφορέα να αυξάνονται διαρκώς με αληθινούς ρυθμούς. Οι νεοσύστατες ελληνικές ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες κατάφεραν να εισβάλλουν δυναμικά στην ελληνική επιβατική αγορά και να εξασφαλίσουν ένα σημαντικό μερίδιο εις βάρος πάντα της Ο.Α. Οι ιδιωτικές εταιρείες ακολούθησαν πιο σύγχρονα και δοκιμασμένα μοντέλα και στρατηγικές, τόσο στην επικοινωνία των υπηρεσιών τους

Η γενικότερη πολιτική της εταιρείας έχει προκαλέσει το διαρκή επικριτικό σχολιασμό πολλών μέσων ενημέρωσης, με αποτέλεσμα τη συνεχόμενη αποδυνάμωση της εταιρικής εικόνας του αερομεταφορέα στην κοινή γνώμη

όσο και στην επαφή με τους νέους πελάτες, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη σχέσεων εμπιστοσύνης με τους επιβάτες αλλά και τους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Η Ο.Α., από την άλλη πλευρά, δεν κατάφερε τα περασμένα έτη να αναπτύξει μίαν ολοκληρωμένη στρατηγική επικοινωνίας με το προδομένο κοινό της, με συνέπεια τη ραγδαία μείωση των μεταφερόμενων επιβατών της.

Η νέα διοίκηση της εταιρείας αναπόφευκτα πρέπει να αντιμετωπίσει ουσιαστικά την αρνητική εικόνα που έχει σχηματιστεί τα τελευταία έτη. Η εικόνα όμως της εταιρείας δεν μπορεί να αλλάξει μόνο με ένα νέο πλάνο που θα αφορά την επικοινωνιακή στρατηγική της: η σημαντική προσπάθεια θα πρέπει να ολοκληρωθεί σε τομείς όπως η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και κερδοφόρου δικτύου δρομολογίων, η σωστή μετεγκατάσταση στο νέο αεροδρόμιο των Σπάρτων, η βελτίωση των υπηρεσιών τόσο κατά τη διάρκεια των πτήσεων όσο και στο έδαφος και, τέλος, ο εκσυγχρονισμός του στόλου της εταιρείας.

Η περικοπή ζημιολόγων δρομολογίων σφαιρικά πρέπει να ολοκληρωθεί άμεσα. Οι εθνικοί συναισθηματισμοί δεν θα επιτρέψουν ποτέ την ανέλιξη του αερομεταφορέα. Η Ολυμπιακή δεν θα μπορεί πλέον να εξυπηρετεί τις εθνικές ανάγκες εάν δεν καταφέρει άμεσα να αντιμετωπίσει τον αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό. Η ανάπτυξη ενός σημαντικού δικτύου πτήσεων προς την Ευρώπη - με

έμφαση στα Βαλκάνια και στην Ανατολική Ευρώπη - αλλά και τη Μέση Ανατολή και Βόρεια Αφρική αποτελεί μια σωστή προτεραιότητα της νέας διοίκησης, αφού η Αθήνα λόγω της γεωγραφικής αλλά αναξιοποίητης θέσης της μπορεί να αποτελέσει κόμβο μεταξύ των τριών ηπείρων.

Η νέα διοίκηση του εθνικού μας αερομεταφορέα θα πρέπει επιτέλους να αναπτύξει σχέσεις εμπιστοσύνης και σταδιακής συνεργασίας με τις ελληνικές ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες, αφού η ελληνική αγορά είναι σχετικά μικρή για να δεχτεί τόσο έντονο ανταγωνισμό. Είναι αξιοσημείωτο ότι ορισμένα εσωτερικά δρομολόγια, όπως αυτό μεταξύ της Αθήνας και της Ρόδου και των Χανίων καθώς και τα δρομολόγια προς Ρώμη, Παρίσι και Φρανκφούρτη, είναι εξαιρετικά ζημιολόγα για όλες τις εταιρείες λόγω των προσφερόμενων αεροπορικών θέσεων που κρίνονται υπερβολικές.

Τελικά, οι εθνικοί συναισθηματισμοί και οι διαρκείς εξωγενείς παρεμβάσεις στη λειτουργία της εταιρείας σίγουρα δεν μπορούν να επιτρέψουν την ουσιαστική αναμόρφωση του πολιτάρχου αερομεταφορέα. Η νέα διοίκηση πρέπει επιτέλους να καταβάλει ουσιαστικές προσπάθειες ούτως ώστε να πείσει την κοινή γνώμη ότι ο εθνικός μας αερομεταφορέας λειτουργεί πλέον με σύγχρονα δεδομένα και προοπτικές ουσιαστικής ανέλιξης και κερδοφορίας.



air news

του Ηλία Μπίσια

Εαρινές προσφορές από την Cronus Airlines

Μέχρι τέλος Μαρτίου ισχύουν οι ελκυστικές προσφορές της Cronus προς πολλούς προορισμούς της Ευρώπης. Πιο συγκεκριμένα, οι τιμές των εισιτηρίων μετ' επιστροφής από την Αθήνα προς τη Ρώμη καθορίζονται στις 45.000 δρχ. ενώ προς Λονδίνο, Παρίσι και όλους τους προορισμούς της Γερμανίας η τιμή των εισιτηρίων είναι 59.000 δρχ. Προς όλους τους προορισμούς του εσωτερικού δικτύου της εταιρείας, η τιμή των εισιτηρίων από την Αθήνα είναι 9.900 δρχ. Παράλληλα με τις προσφορές αυτές, η Cronus εγκαινιάσει πρόσφατα και διακεκριμένη θέση σε όλα τα αεροσκάφη της στις πτήσεις εσωτερικού. Η Cronus Club, όπως ονομάζεται η νέα θέση, προσφέρει



μεγάλη άνεση χώρου στα Boeing της εταιρείας, προτεραιότητα στην κράτηση θέσεως, στο check-in και στη μεταφορά προς και από το αεροσκάφος και στην παραλαβή των αποσκευών. Στους διακεκριμένους επιβάτες θα προσφέρονται επίσης κατά τη διάρκεια της πτήσης ειδικά επιλεγμένα menu όπως και εφημερίδες. Η Cronus θα εγκαινιάσει σύντομα τη ληϊτουργία της Cronus Club και στις πτήσεις προς Ευρώπη.

Συνεχόμενα κέρδη για τη Lufthansa

Εξαιρετικά οικονομικά αποτελέσματα ανακοίνωσε η Lufthansa για το 1999. Πιο συγκεκριμένα, ο όμιλος μετέφερε συνολικά 44 εκατ. επιβάτες, 8,2% περισσότερους από το 1998. Οι πτήσεις που εκτέλεσε ο όμιλος ξεπέρασαν τις

655.500, δηλαδή σημειώθηκε άνοδος 6% από πέρυσι, ενώ ο συντελεστής χωρητικότητας όγγιξε το 72,6% μειωμένος κατά 0,4% σε σχέση με το '98. Η Lufthansa Cargo ανακοίνωσε επίσης θετικά αποτελέσματα αφού παρουσίασε



αύξηση των κερδών της κατά 1,6%.

Για την περίοδο μέχρι τέλους Μαρτίου η Lufthansa ανακοίνωσε μια εξαιρετική τιμολογιακή πολιτική για τους επιβάτες που ταξιδεύουν από την Ελλάδα, με τιμές που ξεκινούν από 65.000 δρχ. για όλους τους ευρωπαϊκούς προορισμούς, 99.000 δρχ. για τη Νέα Υόρκη, 155.000 για το Σαν Φρανσίσκο κτλ.

Η Swissair σε ανοδική πορεία

Οι εταιρείες που απαρτίζουν τον όμιλο επιχειρήσεων SAirGroup (Swissair, Crossair, Balair) μετέφεραν 17,9 εκατ. επιβάτες κατά το 1999, αύξηση 16,65% σε σχέση με το 1998. Η άνοδος της παραγωγής κατά 16,6% προκάλεσε αύξηση της ζήτησης κατά 8,8% ενώ ο συντελεστής πληρότητας των αεροσκαφών κυμάνθηκε στο 69,5%,



δηλ. αυξημένος κατά 0,5% σε σχέση με την περυσινή χρονιά. Το 1999 η Swissair μετέφερε περίπου 13,9 εκατ. επιβάτες, 13,6% περισσότερους από το 1998. Ο συντελεστής πληρότητας της εταιρείας κατά το 1999 ήταν 72,7%, αυξημένος κατά 0,4% από το 1998.

Νέα δρομολόγια για την Οδημιακή

Την ουσιαστική ανάπτυξη των πτήσεων προς την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή αποφάσισε πρόσφατα το νέο συμβούλιο της εταιρείας. Παράλληλα, η Θεσσαλονίκη θα έχει τις δικές της αποκλειστικές πτήσεις που θα συνδέουν τον ελληνικό βορρά καθημερινά με την Ευρώπη. Συγκεκριμένα, η Ο.Α. θα εγκαινιάσει για πρώτη φορά στην ιστορία της τρεις πτήσεις την εβδομάδα για την Τεχεράνη και το Μάντσεστερ, όπου δεν υπάρχει καμία άλλη εταιρεία στα συγκεκριμένα δρομολόγια, ενώ θα επαναδρομολογήσει αεροσκάφη προς τη Βεγγάζη της Λιβύης. Επιπλέον θα αυξηθούν οι πτήσεις από την Αθήνα προς Αλεξάνδρεια, Παρίσι, Φρανκφούρτη, Νέα Υόρκη, Μόναχο, Μιλάνο, Ρώμη, Ντουμπάι. Από τη Θεσσαλονίκη η Ο.Α. θα εγκαινιάσει αποκλειστικές πτήσεις καθημερινά προς Λονδίνο, Φρανκφούρτη, Μόναχο και Στουτγάρδη. Επίσης θα εγκαινιάσουν αποκλειστικές πτήσεις προς Παρίσι, Βρυξέλλες, Άμστερνταμ, Βερολίνο και παράλληλα μελετάται η σύνδεση του Ηρακλείου με προορισμούς στην Ευρώπη.

Καλύτερη ευρωπαϊκή εταιρεία η Virgin Atlantic

Η Virgin Atlantic ανακηρύχθηκε πρόσφατα από την OAG η καλύτερη ευρωπαϊκή εταιρεία, μια σημαντική βράβευση λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η εταιρεία εκτελεί μόνο ένα δρομολόγιο εντός της Ευρώπης, αυτό ανάμεσα στο Λονδίνο και την Αθήνα. Η Virgin Atlantic υπερίσχυσε σε ψήφους σε αυτή την κατηγορία από τις συνυποψήφιες εταιρείες Lufthansa, Swissair, KLM και British Airways. Επίσης τιμήθηκε ως καλύτερη εταιρεία μακρινών πτήσεων στην Business Class όπως και καλύτερη υπερπληρωτική εταιρεία. Η OAG είναι μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες παροχής ταξιδιωτικών πληροφοριών αφού διαθέτει πολλά κλαδικά πε-

ριοδικά και σελίδα στο Διαδίκτυο. Ο νέος στρατηγικός συνέταιρος της Virgin, η Singapore Airlines, κέρδισε έξι βραβεία, γεγονός που πιστοποιεί ότι οι δύο εταιρείες ξεχωρίζουν για τις άψογες υπηρεσίες που προσφέρουν.



Η Emirates ανανεώνεται

Το μεγαλύτερο και πιο σύγχρονο αεροσκάφος στον κόσμο παρέλαβε η πολυβραβευμένη εταιρεία με έδρα το Dubai των ΗΑΕ, Emirates. Το Boeing 777-300 αποτελεί το νεότερο μέλος του στόλου της εταιρείας το οποίο θα δρομολογηθεί στις υπερπόντιες πτήσεις της Emirates. Η εταιρεία εντός του έτους θα παραλάβει ακόμη δύο αεροσκάφη του ίδιου τύπου. Το αεροσκάφος μπορεί να μεταφέρει 380 επιβάτες, να

διανύσει χωρίς ενδιάμεσο σταθμό αποστάσεις που ξεπερνούν τα 10.900 χλμ. και να αναπτύξει ταχύτητα μέχρι 893 χλμ. την ώρα. Κατά τη διάρκεια εκδήλωσης για την παραλαβή του αεροσκάφους παρουσιάστηκε και η νέα εταιρική εικόνα και ταυτότητα της εταιρείας, που αντιπροσωπεύει τη σύγχρονη μορφή της εταιρείας όπως και τον επιτυχημένο ρυθμό ανάπτυξης του Ντουμπάι.

Νέα στρατηγική για την British Airways

Η εταιρεία των διακεκριμένων επιχειρηματιών προορίζεται να γίνει η BA αφού το νέο της στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης δίνει έμφαση στη σταδιακή βελτίωση της πρώτης και διακεκριμένης θέσης της εταιρείας. Παράλληλα, η BA θα εγκαινιάσει και τη νέα θέση World Traveller Plus, η οποία θα προσφέρει ανέσεις διακεκριμένης θέσης σε προστούς ναύλους. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η βρετανική εταιρεία θα είναι η μόνη που θα προσφέρει τέσσερις ξεχωριστές καμπίνες στα αεροσκάφη της. Το συνολικό κόστος για την ανανέωση των υπηρεσιών της εταιρείας θα ξεπεράσει τα 600 εκατ. στερλίνες και οι συνολικές εργασίες θα ολοκληρωθούν στα επόμενα δύο χρόνια. Ανάμεσα στις καινοτομίες το σχέδιο περιλαμβάνει την αναμόρφωση της θέσης Club Europe, την εισαγωγή της πολυθρόνας-κρεβατιού



στην Club World, τη ριζική ανακαίνιση του εσωτερικού των Concorde και τη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών στην πρώτη θέση. Παράλληλα, η εταιρεία θα αναβαθμίσει τις υπηρεσίες που προσφέρει στους επιβάτες της διακεκριμένης θέσης σε πολυθρόνες διεθνείς αεροπλανοφόρους.



ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ
Του Αποστόλη Δόμβρου
Εκδόσεις Αποστόλης Δόμβρος &
Ναυτικά Χρονικά

Είναι το εικοστό πρώτο βιβλίο του συγγραφέα και αρθρογράφου των «Ναυτικών Χρονικών». Ο Αποστόλης Δόμβρος είναι διπλωματούχος ηλεκτρολόγος-μηχανικός, πτυχιούχος του Πολυτεχνείου Μονάχου. Ασχολείται, στον Πειραιά, με τεχνικούς εξοπλισμούς πλοίων και είναι ιδιοκτήτης του τεχνικού γραφείου Technoship.

Συντονιστής της Επιτροπής του Λέοντος του Πειραιώς και επίτιμος πρόεδρος των Προικοννησιών. Είχε την πρωτοβουλία της κατασκευής της «Μαρμαρινής Σαντάλας». Είναι ο πρώτος Έλληνας που πάτησε τον γεωγραφικό Βόρειο Πόλο και έστησε εκεί την ελληνική σημαία.

Επίσης, είναι μέλος της Εταιρείας Ελλήνων Λογοτεχνών.

Οι «Ιστορίες από το Πέραμα» αναφέρονται σε πλοία που «χτίστηκαν» στο Πέραμα στις δεκαετίες του '60 και του '70 και στους ανθρώπους τους. Περιγράφουν μια ηρωική εποχή της ναυπηγικής ιστορίας της νεότερης Ελλάδας και έχουν ήδη δημοσιευτεί στο περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» κατά το 1999.

**ΧΑΡΑ Σ' ΕΚΕΙΝΟΝ ΠΟΥ ΓΕΛΑ
ΜΕ ΤΑ ΠΑΘΗΜΑΤΑ ΤΟΥ**
Του Γιώργου Βιτώρου
Εκδόσεις ΚΑΛΕΝΤΗΣ
Όταν η σάτιρα προσώπων και κο-

ταστάσεων αρχίζει από την αυτο-σάτιρα, τότε είναι αποδεκτή γιατί είναι καθησυχαστική. Στους κρητικούς περισσεύει αυτή η διάθεση και τα πειράγματα δίνουν και παίρνουν στα καφενεία, στις συναθροίσεις, στα χωράφια, στα αμπέλια και στα λιόφυτα. Τα πιο επιτυχημένα από αυτά τα πειράγματα τα διηγούνται ξανά και ξανά, τροποποιώντας τα πολλές φορές έτσι, που, από επώνυμες ιστορίες, καταλήγουν να γίνουν ανώνυμα ανέκδοτα. Ο Γιώργος Βιτώρος χρόνια τώρα συγκεντρώνει βιογραφικό υλικό της Κρήτης, που το διασώζει παρουσιάζοντάς το σε δίσκους, τηλεοπτικές ή ραδιοφωνικές εκπομπές ή σε βιβλία.

Μια σταχυολόγηση χαριτωμένων анекдотов από την καθημερινή ζωή των Κρητικών από τα χρόνια της Τουρκοκρατίας μέχρι σήμερα

ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΙΤΩΡΟΣ



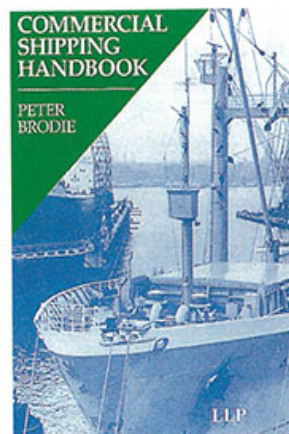
είναι το περιεχόμενο του νέου του βιβλίου. Τα γελοιογραφικά σκίτσα ανήκουν στον Γίση Παπαγεωργίου και η επιμέλεια της έκδοσης ανήκει στον Μιχάλη Ιερωνυμίδη.

COMMERCIAL SHIPPING HANDBOOK,
by Peter Brodie

Commercial Shipping Handbook provides a quick reference for everyone in international trade and a first step towards understanding the framework within which the international movement of goods is conducted. The book fills a need

for a handbook which gives concise explanations of the many activities which comprise shipping explaining the terms and how they interrelate. The many areas covered include:

- Documents used in international transport, e.g. the bill of lading and the charterparty what they contain, the different types and examples of each.
 - Genetic types of ships, cargoes, containers and ports.
 - Details of all the major maritime associations prominent in contract drafting and policy making, together with a brief explanation of their objectives
 - The many surcharges found in shipping, particularly in liner shipping
 - Chartering terms, an explanation of each and their context
 - Clauses appearing in bills of lading, in voyage and time charters
 - Technical elements of shipping as they relate to the commercial operation of ships, for example tides and draughts
 - Examples of principal documents
- The author, Peter Brodie, has divided the book into concise entries, each one dealing with an individual topic, for which there is an alphabetical index. With over 1250 commercial shipping terms and abbreviations defined and discussed, this is an individual reference tool for shipowners, charterers, managers, brokers and all newcomers to shipping, it will also be useful to liner agents, exporters and forwarding agents as well as legal, insurance and banking



ΒΙΒΛΙΩΝ

professionals.
Publishers: LLP, 69-77 Paul street London
ELZA 4LQ



Greek Ferries,
by John May
John May has been visiting Greece for over twenty years during which time he has not only become an expert in that country's ferry industry but has gathered a comprehensive and

detailed photographic archive portraying its diverse fleets.

A regular contributor to "European Ferry Scene", the London-based writer has a perceptive understanding of the industry. His new book will interest not only followers of Greek ferries but also provide an insight into a maritime transport system which has

not previously received the detailed coverage which it deserves.
Publishers: LLP, 69-77 Paul street London
ELZA 4LQ

Transport policies of the European union,
by Paul Lyons

A major new book describes and explains, in a way never attempted before, the successes and failures of the European Union's policies affecting the maritime and other transport sectors (right through to December 1999). Six chapters are devoted to the functioning of the internal market, reflecting the importance of Community legislation and competition actions in this area. The first covers general topics such as competition, taxation, customs and procurement; and the five subsequent chapters are devoted to the aviation, maritime, railway, road and inland waterway markets.

Four chapters focus on safety and environment policies. The first of these takes a broad look at the many and varied links

between transport and safety and environment policies, and examines some of the big political issues - working time, climate change and acidification - which are having, and will continue to have, an important knock-down effect on transport policies. The three subsequent chapters look at safety and environment issues in each of the three main sectors: aviation, maritime and inland transport.

Three further chapters look at cohesion (traps-European networks and regional policy), intermodality (both for freight and passenger networks), and R&D. The final two chapters examine international topics: enlargement; and the EU's relations with the New Independent States, the Mediterranean countries, EFTA and the US.

Published by Paul Lyons: tel - 01252102803;
email - Lyons@ecintorm.demon.co.uk



Η Ελλάδα του Μπαρκώφ

Εγκαινιάστηκε στο Μουσείο Μπενάκη η έκθεση «Η Ελλάδα του Μπαρκώφ». Η έκθεση που διοργανώθηκε από τον ΕΛΙΑ σε συνεργασία με το Μουσείο Μπενάκη, παρουσιάζει τα έργα του Αλεξάντερ Μπαρκώφ, ο οποίος εγκαταστάθηκε στην Ελλάδα το 1927 και πέθανε το 1942 στην Αθήνα. Πρόκειται για έναν σημαντικό ζωγράφο, απόφοιτο της Σχολής Καλών Τεχνών του Εθελίου, ο οποίος διαμόρφωσε το ιδίωμά του στις αρχές της δεκαετίας του 1920 στο Παρίσι, κέντρο τότε της διεθνούς πρωτοπορίας στις εικαστικές τέχνες. Τα έργα αυτά είναι από τις πρώτες εκφράσεις της μοντέρνας τέχνης με υλικό την ακουαρέλα στην Ελλάδα. Αποτελούν μοναδικό σώμα καλλιτεχνικής παραγωγής στο εικαστικό απόθεμα της ζωγραφικής στην Ελλάδα, αφού εκτός από τη

στυλιστική τους καινοτομία, παρουσιάζουν και σημαντικό ανθρωπολογικό ενδιαφέρον: ο καλλιτέχνης απεικόνισε τους δρόμους της Αθήνας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, αποτυπώνοντας αντικείμενα και περιστατικά της καθημερινότητάς τους ανάμεσα στο 1927 και το 1942. Αγάπησε την Πλάκα, το Μοναστηράκι, το λιμάνι του Πειραιά, την άνω πόλη της Θεσσαλονίκης και συνέδεσε την εφήμερη όψη τους με τη διαχρονική τους παρουσία.

Η γενική επιμέλεια της έκθεσης και του καταλόγου ανήκει στον ιστορικό Δημήτρη Πόρτολη, γενικό γραμματέα του ΕΛΙΑ, ενώ η επιστημονική εποπτεία στον Αντώνη Κωττίδη, καθηγητή Ιστορίας της Τέχνης στο ΑΠΘ. Τη συγκέντρωση του υλικού ανέλαβε ο θανάσης Γιαννούκος και το σχεδιασμό του καταλόγου η Λούση Μηρατζιώτη.

Τα παιδιά γνωρίζουν τον αρχαίο πολιτισμό

Στα δεκατέσσερα χρόνια λειτουργίας του Μουσείου Κυκλαδικής Τέχνης, περισσότεροι από 150.000 μαθητές είχαν την ευκαιρία να συμμετάσχουν στα

εκπαιδευτικά προγράμματα του μουσείου που έχουν στόχο τη δημιουργική επαφή των παιδιών με τον αρχαίο πολιτισμό. Παράλληλα, η λειτουργία τμήματος δανειστικού υλικού για τα σχολεία κυρίως των απομακρυσμένων περιοχών της Ελλάδας, αλλά και του εξωτερικού, έδωσε την ευκαιρία σε πολλούς μαθητές και εκπαιδευτικούς να έλθουν πιο κοντά στον κόσμο των μουσείων. Η προσπάθεια αυτή του Μουσείου Κυκλαδικής Τέχνης ολοκληρώνεται

με το σχεδιασμό μιας σειράς βιβλίων και εκπαιδευτικών παιχνιδιών, τα οποία διατίθενται από το πωλητήριο του Μουσείου. Το υλικό απευθύνεται κυρίως στα παιδιά, αλλά και στους εκπαιδευτικούς που αναζητούν έναν πιο δημιουργικό τρόπο διδασκαλίας. Τόσο τα βιβλία όσο και τα παιχνίδια έχουν μεταφραστεί στα αγγλικά.





Από αριστερά ο γεν. γραμ. Α. Βατίστας, ο ταμίας Κ. Λυμπουσάκης, ο πρόεδρος Στ. Καραπιέρης και τα μέλη Π. Μελέκος και Χ. Γεμιτζόγλου

Στα γραφεία της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιοκτητών - Εφοπλιστών Π/Κ-Ν/Γ Πλοίων «Άγιος Νικόλαος», πραγματοποιήθηκε η κοπή της πίτας για το έτος 2000.

Στη γιορτή παρευρέθηκαν τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης κ. Ανδρέας Βατίστας, Κωνσταντίνος Λυμπουσάκης, Χρήστος Γεμιτζόγλου, Πολύκαρπος Μελέκος και στελέχη των εταιρειών που απαρτίζουν την Ένωση.

Μετά την κοπή απονεμήθηκε από τον πρόεδρο Σταύρο Καραπιέρη στον υποναύαρχο Λιμενικού Σώματος Γεώργιο Καβαλιάρη (τ. κεντρικό λιμενάρχη Πειραιά) τιμητική πλάκα για τις υπηρεσίες του στην ελληνική ναυτιλία.

Ο καπετάν Π.Ν. Τσάκος επιδίδοντας βραβείο στον έγκριτο δικηγόρο κ. Ian McLachlan



Επιβραβεύοντας τη ναυτική παράδοση των Ελλήνων, πραγματοποιήθηκε η κοπή της πίτας για το 2000 του Ομίλου Τσάκου παρουσία παραγόντων του ναυτιλιακού και πολιτικού κόσμου. Οι τιμητικές πλάκες απονεμήθηκαν προς εκείνους οι οποίοι προσέφεραν εξαιρετικές υπηρεσίες στον όμιλο.



Στιγμιότυπο από την κοπή της πίτας του Ομίλου Τσάκου. Αριστερά διακρίνονται η Μαρία και ο Νίκος Τσάκος



Από την επίσκεψη του πρωθυπουργού στο λιμάνι του Πειραιά



Τον Πειραιά επισκέφθηκε ο πρωθυπουργός κ. Σημίτης συνοδευόμενος από τους υπουργούς ΠΕΧΩΔΕ Κ. Λαλιώτη, Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη, το δήμαρχο Πειραιά Χρ. Αγραπίδη, βουλευτές και την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος. Η ομιλία του πρωθυπουργού διεξήχθη στο μέγαρο του ΟΛΠ.

Ο ναός του Ολυμπίου Διός στην Κόρινθο, έργο του Nicholas Egon



«Fishing boats», Λέσβος, έργο του Nicholas Egon



Από αριστερά ο κ. Nicholas Egon, ο Sir Steven Runciman ο καθηγητής Νικόλαος Οικονομίδης και η κ. Matti Egon-Ξυλά

Άγγλοι φιλέλληνες

Στις 3 Φεβρουαρίου έγινε, όπως κάθε χρόνο, στη Μεγάλη Αίθουσα του King's College του Λονδίνου, με ακροατήριο εκλεκτούς καθηγητές και διανοούμενους, η ετήσια Διάλεξη Ράνσιμαν (Runciman Lecture) με ομιλητή τον καθηγητή του Πανεπιστημίου Αθηνών Νικόλαο Οικονομίδη, ο οποίος μίλησε με θέμα «Η βιβλιοθήκη της Μονής του Αγίου Ιωάννου στην Πάτμο».

Ο θεσμός Runciman Lecture, που φέρει τιμητικά το όνομα του διεθνούς φήμης Άγγλου βυζαντινολόγου και γνωστού φιλέλληνα Sir Steven Runciman, ιδρύθηκε το 1989 από τον κορυφαίο Άγγλο ζωγράφο, πνευματικό άνθρωπο και φιλέλληνα Nicholas Egon. Το Runciman Lecture κάθε χρόνο παρουσιάζει μια προσωπικότητα των γραμμάτων, Έλληνα ή Άγγλο, με θέμα τις διαχρονικές πολιτισμικές σχέσεις της Ελλάδας με τις γειτονικές της χώρες.

Η διάλεξη εντάσσεται στις δραστηριότητες του Κέντρου Ελληνικών Σπουδών του King's College. Το Κέντρο Ελληνικών Σπουδών ιδρύθηκε το 1989 ταυτόχρονα με το θεσμό του Runciman Lecture, με

πρώτο ομιλητή τον αείμνηστο καθηγητή Γεώργιο Σαββίδη και στην επίσημη έναρξή του, το 1989, τον καθηγητή Σπυρίδωνα Βρυώνη.

Για τον επόμενο χρόνο έχει προγραμματιστεί να μιλήσει ο γνωστός συγγραφέας και φιλέλληνας, πρώην πρέσβης της Μ. Βρετανίας στην Αθήνα, Sir Michael Lewellyn-Smith.

Ιδρυτής, εμπνευστής, μόνιμος και αποκλειστικός χορηγός του Runciman Lecture είναι όπως είπαμε στην αρχή ο κ. Nicholas Egon. Ο κ. Egon έχει από πολύ παλιά στενούς δεσμούς με την Ελλάδα, είναι παντρεμένος δε με τη Μάτι Ξυλά (κόρη του αείμνηστου εφοπλιστή και πνευματικού ανθρώπου Μιχάλη Ξυλά, ιδρυτή του «Ομήριου» στη Χίο). Ο κ. Egon έχει φιλοτεχνήσει πορτρέτα βασιλέων και πριγκίπων καθώς και ωραίων κυριών της βρετανικής κοινωνίας με τέτοια επιτυχία, ώστε ο Maurice Collis του Art News and Review έγραφε, ήδη από το 1950, ότι κανείς άλλος στην Αγγλία δεν έχει δημιουργήσει πορτρέτα τέτοιας εξαιρετικής ποιότητας. Έχει όμως ζωγραφίσει και πολλή τοπία από την Ιορδανία και τις αραβικές χώρες γενικότερα, αλλιά και από την Ελλάδα, στα οποία καθρεφτίζεται η αγάπη του για τη χώρα μας, για τη φύση και το φως της. Οι δεσμοί του κ. Egon με την Ελλάδα χρονολογούνται από το 1948 όταν το κύριο χαρακτηριστικό στην Ελλάδα, μετά την Κατοχή και τον Εμφύλιο, ήταν τα ερείπια και η πείνα.

Το ζωγραφικό έργο, λοιπόν, αυτής της περιόδου δείχνει πεινασμένες και σκελετωμένες φιγούρες τόσο παραστατικά, για τις οποίες ο William Gibson της Εθνικής Πινακοθήκης της Αγγλίας έγραψε ότι ο κ. Egon έχει προικιστεί από τη φύση να δημιουργεί με τη ρεαλιστική παράδοση της προσωπογραφίας των αρχών της Αναγέννησης.

Η πρώτη δουλειά του κ. Egon -προσωπογραφίες και σχέδια στρατιωτών και ανταρτών- παρουσιάστηκε στο Cartier του Λονδίνου το 1950.

Ακολούθησαν και άλλες εκθέσεις σε Αραβία, Ιορδανία και Ιταλία με πολύ μεγάλη επιτυχία.

Ανυπομονούμε να δούμε την επόμενη έκθεση του κ. Nicholas Egon, που μάλιστα προγραμματίζεται να γίνει στην Ελλάδα, με έργα που φιλοτέχνησε τα τελευταία είκοσι χρόνια και η πλειονότητα των οποίων θα είναι τοπία της χώρας μας.

Το Ελληνοβρετανικό Εμπορικό Επιμελητήριο σε συνεργασία με την εταιρεία KPMG Ορκωτοί Λογιστές Α.Ε. διοργάνωσε γεύμα προς τιμήν της προέδρου του Ινστιτούτου Ορκωτών Λογιστών της Αγγλίας και Ουαλίας (ICAEW), Dame Sheila Masters DBE.

Στο γεύμα παρευρέθησαν πολλοί επίσημοι, μεταξύ των οποίων και ο Βρετανός πρέσβης κ. D.C.A. Madden CMG.



Η κ. Dame Sheila Masters

DO LAWYERS PROMOTE THE SEARCH FOR **SAFETY** OR ONLY THE SEARCH FOR **COMPENSATION?**

by Tim Brymer
Cameron McKenna, London

FORUM SHOPPING - AN AVIATION PERSPECTIVE

INTRODUCTION

For half a century air carriers have for the most part enjoyed the benefit and protection of limited liability. This has ranged from the original limit of approximately US\$8,300 imposed by the Warsaw Convention in 1929 to SDR100,000 approximately (US\$153,000) in recent times. In certain cases, limits have been extended by special contract to higher values.

Not surprisingly, any attempt to limit liability in this way has been widely condemned as unrealistic and inadequate in failing to provide appropriate compensation. Many artificial legal actions have been brought in unrelated jurisdictions in order to circumvent or avoid capped damages. Unlike airlines, manufacturers have been the primary focus of attention as they have traditionally been subject to unlimited liability exposure.

Because of the essentially global nature of air travel, the subject of "forum shopping" has therefore in recent years become of increasing interest and concern to both manufacturers of aviation products and also their insurers who face claims arising out of aircraft accidents.

Plaintiffs' lawyers have always been under a duty to do the best they can for their clients. A report from the Law Society's Civil Litigation Committee in September 1995 entitled "Group Actions Made Easier" positively recommends the use of other jurisdictions.

In particular, the Committee encourages use of proceedings in the United States for class actions. In the summary of main recommendations, they concluded that:-

"Potential claimants should remain free to forum shop and we should accept that limitation in the UK continues to run while they do so or while they pursue a claim in another jurisdiction."

Given the recent attempts to waive and abolish liability limits,² it is interesting to consider what impact these changes will have in promoting or discouraging forum shopping, if any?

This paper gives a brief overview of the history of jurisdictional disputes together with recent guidance given by the English Courts as to the extent to which forum shopping can be resisted.

HISTORICAL BACKGROUND

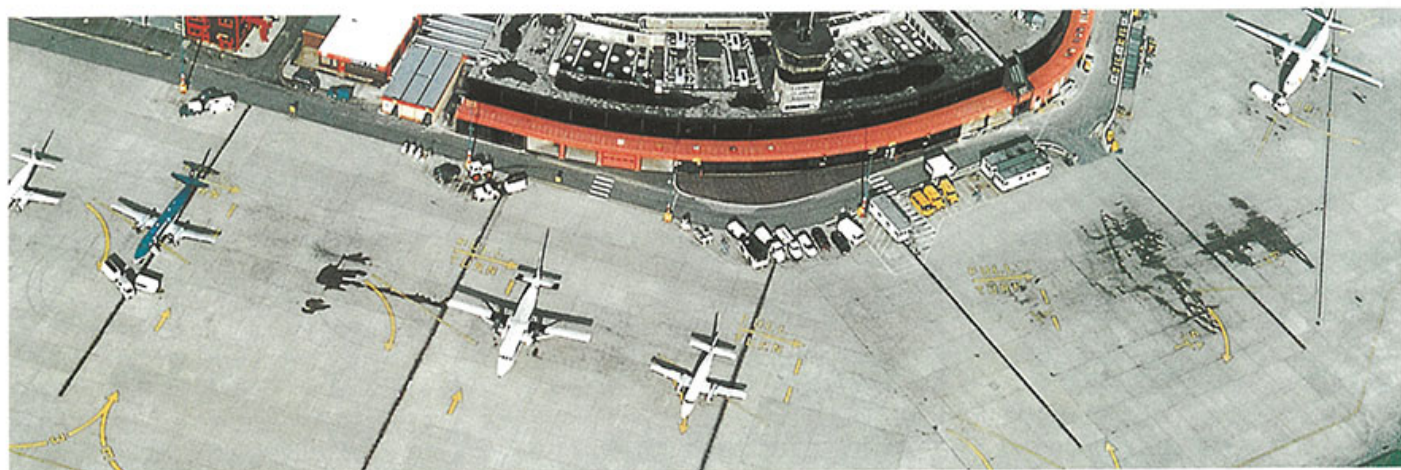
The term 'forum shopping' was first used in America. It has been judicially defined in the English Courts by Lord Pearson as:- "a plaintiff bypassing his natural forum and bringing his action in some alien forum which would give him relief or benefits which would not be available to him in the natural forum."³ Obvious examples include a higher level of damages, a power to award preferential interest, a broader ability to inspect the other party's documents or a longer time limit to bring an action.

In England forum shopping has not been solely a 20th century preoccupation. The first examples occurred in the late 18th and early 19th century. These mostly involved proceedings brought in a foreign court concerning an English security or property partially located abroad in an attempt by one of many interested parties to gain an advantage. In all these early cases the English Court restrained supposedly 'unfair' foreign proceedings where they were considered to be 'vexatious' or 'oppressive'.

These concepts were never judicially defined although basically the Courts were concerned to establish the motives of a plaintiff and whether these were strictly bona fide. However, analysis of early 19th century case law does not reveal any consistency in the Courts approach. In many cases the subjective attitude adopted appears to have been highly nationalistic and insular in protecting and preserving the jurisdiction of the English Court, as opposed to involving a detailed analysis of plaintiffs' motives.

In theory the existence of multiple proceedings in England and abroad was not in itself considered vexatious or oppressive. As such, there were two alternatives open to a defendant: either to obtain an order staying English domestic proceedings or alternatively apply for an injunction to restrain prosecution of foreign litigation.

In order to succeed, the concepts of



vexation and oppression had to be proved. This resulted in the Courts being placed in a quandary. On the one hand there was a general desire to control the forum shopper. On the other hand there was a reluctance to be seen, even indirectly, to be interfering with a foreign Court in the interests of comity.

The early judgments therefore went to some length to stress that the English Courts did not intend any interference with the foreign Court as the injunction acted 'in personam', that is against the individual who laid himself open for punishment for contempt if he disobeyed. Nevertheless, because of the sensitivity of the English Court to any possible criticism, jurisdiction to grant injunctions to restrain foreign proceedings was only exercised with extreme caution.

In the 20th century, development of the Courts' response continued the previous nationalistic attitude to protect English jurisdiction. Review of decided cases clearly indicates the presence of a lingering concept that English justice was in some way superior to that administered in other countries. As a result of this chauvinistic attitude, foreign plaintiffs were actually encouraged to use the English Courts. Lord Denning refused to disapprove of forum shopping in England on the basis that "it is a good place to shop in both for quality of goods and speed of service."⁴

However, during the 1970s the criteria of 'oppression' and 'vexation' were gradually replaced by the Courts giving more consideration to balancing the advantages to the plaintiff and disadvantages to the defendant in staying or restraining proceedings. Perhaps self-evidently any advantage to one party necessarily involved a corresponding disadvantage to the other. The Courts therefore attempted a balancing exercise in weighing all the relevant factors in order to see in which direction the scales tipped in pointing to the appropriate or natural forum.

This eventually boiled down to two questions. First, was there another Court to

which the parties could go in which justice could be achieved more conveniently and cheaply? Second, would the plaintiff be deprived of a legitimate personal or juridical advantage if compelled to litigate in one jurisdiction, as opposed to another?

For the first time the English Courts began to accept the concept of 'forum non conveniens' which until this time had only been recognised in Scotland. It was also a radical change from the previous chauvinistic attitude of the Courts in exercising discretion solely to preserve English jurisdiction. In theory it should have provided an opportunity to develop far more precise criteria for assessing the appropriateness of a particular forum and highlighting awareness of forum shopping. However, in practice this simply did not occur.

As a consequence, English law remained in a continual state of development largely as a result of many other outside influences. Undoubtedly the most significant of these emerged from the United States of America.

U.S. INFLUENCES

The impact of the USA on the English Courts has been judicially recognised. In 1983 Lord Denning commented:

"As a moth is drawn to the light, so is a litigant drawn to the United States. If he can only get his case into their Courts, he stands to win a fortune. At no cost to himself; and at no risk at having to pay anything to the other side all this means that the defendant can be readily forced into a settlement. The plaintiff holds all the cards."⁵

In order to subject a defendant to U.S. jurisdiction, in the past it has only been necessary to establish certain minimum contacts with the chosen forum state. There are a variety of 'long-arm statutes' and guidelines which have been adopted by certain states although only regarded as potentially influential in others.

The significance for aviation is well known. Forum shopping has become a standard feature of mass tort litigation arising from aviation disasters (see above). In order to

avoid criticism and possible allegations of negligence by transgressing Law Society Guidelines,¹ plaintiffs' lawyers strive to establish U.S. jurisdiction at all costs, irrespective of where an accident occurs. Self-evidently this is encouraged by the more radical and unpredictable 'maverick' U.S. jurisdictions where the local system is prone to generate exorbitant awards going beyond mere compensation.

The position in Texas before 1993 is a prime example. Under the local Wrongful Death Statute, jurisdiction could be established simply if a foreign defendant could be shown to be 'doing business' in Texas. This did not involve demonstrating a business establishment - simply that the defendant sold his products to purchasers in Texas.

This 'open courts' philosophy was the subject of comment by the 5th Circuit Court of Appeals who at the time observed: "Texas has constituted itself the world's forum of final resort where suits for personal injury or death may always be filed if nowhere else."⁶

Thereafter the Supreme Court of Texas held that legislation had statutorily abolished the doctrine of forum non conveniens in wrongful death and personal injury actions arising out of an incident in a foreign state or country.⁷

As personal injury cases in Texas are generally tried by juries the sum awarded was always solely for the jury. It has never been the practice of Texas judges to instruct the jury or provide any quantum guidance. As is well known, jury awards are not easily upset on appeal. There was therefore no applicable tariff of awards for death or injury and ultimately the size of an award generally depended upon the skill of the trial lawyer in presenting his case. Inevitably this resulted in exorbitant sums being awarded which are out of all proportion to the loss actually suffered.⁸

Eventually in 1993 the Senate intervened and stipulated that:

"With respect of a claimant who is not a legal resident of the United States, if a court of this state, on written motion of a party, finds that in the interest of justice an action

to which this section applies will be more properly heard in a forum outside this state, the court may decline to exercise jurisdiction under the doctrine of *forum non conveniens* and may stay or dismiss the action in whole or in part on any conditions that may be just.⁹ (Emphasis added) Self-evidently, this involves an exercise of discretion which can never be definitively analysed or predicted. As contingency fees generated by the plaintiffs' bar represent a sizeable contribution to the local community, there is little doubt that the Texas courts have a vested interest in maintaining jurisdiction in "the world's forum of last resort". The extent to which self-restraint is exercised in the future remains to be seen.



Nevertheless, leaving aside Texas, ability to establish U.S. jurisdiction in other states such as Florida, Illinois and Michigan (the basis for which is outside the scope of this paper) to name but a few, has reinforced what is known as the 'mid-atlantic multiplier'. This is a disproportionately high settlement agreed on a median basis (usually somewhere between US and UK levels of damages - hence the label) brought about by pressure exerted by plaintiffs on defendants to avoid the uncertainties and irrecoverable costs exposure inherent in US litigation.

Such undue influence and pressure has not gone unnoticed by those involved in investigating accidents. In his practical experience, Mr William Tench, as former UK Chief Inspector of Accidents, summed it up as follows:-

"The influence of the USA is such that American lawyers seek to impose the effect of US law (which of course varies from State to State within the Union) upon the rest of the world. A classic example of this was an action brought by the defendants of a US citizen killed in the BEA Trident which collided with a Yugoslavian DC-9 over Zagreb.

In order to bring the action within the US courts the dependants sued McDonnell

Douglas in the Californian courts for significant damages, citing the inadequate view afforded to the pilots as a result of the configuration of windows and pillars between windows in the cockpit.

Although the case did not succeed, it illustrates how American lawyers will contrive to have civil cases arising from aircraft accidents anywhere in the world heard in a US court. The basic reason for this trend is that in general very much more money is awarded in the US courts than anywhere else; also the courts there tend to favour the individual against the big organisation.¹⁰

In view of the artificial situations which can result, given continuing doubt which exists concerning the US Courts approach to forum shopping, restraints imposed by common law Courts have become progressively more aggressive.

COMMON LAW RESTRAINTS

Unlike America, the English Courts have not been besieged by unwarranted personal injury plaintiffs or, as Lord Denning would say, 'transatlantic moths'.¹¹ Nevertheless, it is understandable that

certain foreign claimants who have used the English Courts have been desirable commercial litigants and (as in Texas) related litigation has constituted a valuable source of invisible export.

Until the beginning of the 1980's, most jurisdictional disputes involved applications to stay English domestic proceedings. Thereafter, as elsewhere, improved communications and travel facilities, together with greater public awareness of foreign laws and a tendency of some foreign Courts to attempt to extend their jurisdiction resulted in a proliferation in forum shopping.

The English Courts were therefore increasingly faced with the sensitive task of being asked to decide whether a plaintiff should be enjoined from indulging in proceedings abroad. This meant transposition of the previous formula (page 3 supra) in that an injunction would only be granted if the English Court was a forum to whose jurisdiction the party seeking the injunction was amenable and justice could be done there at substantially less inconvenience and expense than in the foreign court. As before, it was an additional requirement that the injunction should not deprive a plaintiff of a juridical advantage which would be

available if the foreign jurisdiction were used.¹²

However, there was no suggested method of assessing trial convenience or what constituted an allowable advantage. Potential therefore still existed for the Courts to re-state the law. Although the Latin tag is 'forum non conveniens' the English Court emphasised that such an expression should not mislead parties into believing that the question at issue was one of 'mere practical convenience' in determining appropriateness. Nevertheless, the position was thoroughly confusing for practitioners in that no clear guidance was given as to how the issues were to be practically weighed in any particular case.

Nobody understood what was meant by 'appropriateness' with the result that an attempt was eventually made to judicially define this as:-

"The fundamental principle being the proper identification of which as between two competing tribunals is the more appropriate forum in which the case may be tried more suitably for the interests of all the parties and for the ends of justice".¹³

Clearly this was not much help!

Subsequently, the pivotal authority on forum shopping was delivered by the Privy Council¹⁴ in 1987. This concerned claims arising from a fatal helicopter accident in the Far East. Because it constituted a landmark decision in forum cases, the facts merit consideration in a little detail.

On the 16th December 1980 an Aerospatiale Puma helicopter crashed in Brunei. Sadly all passengers and crew were killed. The helicopter was manufactured by Aerospatiale in France and owned and operated by a local Malaysian company. At the time the helicopter was engaged in off-shore oil support and was transporting catering personnel to the mainland of Brunei.

An investigation into accident cause was conducted by the Brunei DCA who, requested assistance from the UK AAIB. Despite the fact that the accident occurred in Brunei and the helicopter was registered in Malaysia, the operator was a subsidiary of Bristow Helicopters in the UK. The investigation was carried out in the most difficult circumstances because the helicopter had crashed at high speed into swampy marshland close to the coast of Brunei.

Ultimately the main rotor gearbox was removed. Examination indicated that the gearbox was 'making metal' (a term used to describe the presence of metal particles attached to the magnetic plug in the gearbox). However, despite detailed tests, ultimate findings with regard to causation

Lloyd's List



...for **all** your business information needs

Lloyd's List is **the** daily newspaper which keeps you up-to-date with vital information for your business - everything that's happening in global shipping, freight, energy, insurance, law and logistics. Now available online, lloydslist.com gives you instant access to the latest news and put the facts you need at your fingertips.

Read by professionals in the maritime industry worldwide, Lloyd's List provides you with comprehensive, detailed and up-to-date information, ensuring you stay ahead of the competition in the global marketplace.

Experience the benefits of Lloyd's List now!

We're so confident that Lloyd's List will prove invaluable to you as a source of news, views and information that we'd like to invite you to receive one week's subscription free. Once the week is up, we'll contact you to find out your impressions, but you're under no obligation to subscribe.

Simply photocopy this form, complete your details and fax it back to us on the number below, and look forward to receiving Lloyd's List direct to your desk!

Yes, I'd like to register for a ONE WEEK FREE TRIAL to Lloyd's List

☐ Please tick here if you would prefer an online trial to lloydslist.com

Title: Mr/Mrs/Ms/Other: First name: Surname:

E-mail:

Job Title: Company:

Nature of business:

Address:

Post Code: Country:

Tel: Fax:

FAX THIS FORM BACK TO: +44 (0)20 7553 1105 TODAY

Ref: 2AK01AJ055

were inconclusive. In layman's terms the gearbox had seized up. The question, which remain unanswered, was whether this was due to a design defect or maintenance deficiency?

One of the deceased passengers was an extremely successful entrepreneur and local catering contractor. Proceedings were issued in Brunei by his widow and relatives against Aerospatiale and the Operator. The pleadings contained unparticularised allegations of maintenance deficiency and design defects.

At about the same time, proceedings were started in Harris County Texas (where previous exorbitant sums had been awarded by the courts) using a New York Attorney as a nominal plaintiff who had no personal interest in the action. The defendants in the Texas action included Aerospatiale and their local subsidiary involved in marketing and selling helicopters. The operator and their American subsidiaries were also named.

Despite the absence of any apparent connection or nexus with Texas, and prior to any effective doctrine of forum non conveniens⁹, Aerospatiale were caught by the 'minimum contacts' theories in that they were effectively demonstrated to be 'doing business' in Texas through their marketing subsidiary. However, neither the operator nor any of their subsidiaries were subject to Texas jurisdiction and, perhaps not surprisingly, declined to submit to that jurisdiction.

In the subsequent jurisdictional dispute which arose, the plaintiffs went on record as stating that proceedings were brought in Texas because of the difference of law with particular regard to strict product liability, which was not available in Brunei, as well as the higher damages awarded by the United States Courts. Little progress, however, was made in the Texas litigation although the plaintiffs eventually entered into a global compromise settlement with the operator, subject to a full release. Despite this, proceedings against Aerospatiale remained alive in both Texas and Brunei.

All attempts to use the Texas Courts at this time to have the action dismissed on the grounds of forum non conveniens were successfully resisted and failed. No reasoned judgment was given and eventually a petition to The Texas Supreme Court for a rehearing was turned down. The result therefore was that there were no further remedies possible in Texas.

This brought into focus whether any relief could be obtained from the Brunei Court, which applies common law. The question was whether an injunction could be obtained restraining the plaintiffs from continuing the Texas proceedings having due regard to the

appropriateness of the Texas forum insofar as the ends of justice were concerned.

With this in mind, it is perhaps hard to imagine a more distant, far flung, inconvenient and inappropriate forum than Texas bearing in mind that the accident occurred on the other side of the world in Brunei. In view of the balancing exercise to be carried out by the Court in determining the most appropriate forum by weighing advantages and disadvantages to plaintiff and defendant, each side drew up a balance sheet for and against Brunei.

In favour of Brunei, the proper law as to both liability and quantum was that of Brunei. It was argued that the difference between Texas and Brunei law would be difficult, if not impossible, for a Texas Judge to appreciate

economy and performance of the deceased's business could only be obtained through Brunei witnesses. On the other hand, the Plaintiffs argued that witnesses as to gearbox design and maintenance resided in France and England and that, in view of the international entrepreneurial activities of the deceased, many quantum witnesses resided worldwide.

These were all largely superficial factors. However, one of the claimant's strongest arguments against Brunei was that Aerospatiale had no assets within the jurisdiction to which any judgment could potentially attach. Conversely judgment in Texas could be enforced against their marketing subsidiary which had considerable plant and property within the Texas



and apply. As such, it was entirely likely that a disproportionate high award, at the very least on a mid-atlantic multiplier scale, (page 6 supra) would result.

On the other hand, the plaintiffs argued that their Texas Lawyers had already accumulated significant technical expertise and knowledge during the course of the Texas action which would be lost and that the attendant "learning curve" difficulties in instructing fresh lawyers in Brunei constituted an unacceptable disadvantage to the plaintiffs. Furthermore, it was argued that the plaintiffs would be inconvenienced by incurring irrecoverable costs and out of pocket expenses associated with the disruption involved in moving the trial from Texas to Brunei.

On the contrary the majority of liability and quantum witnesses were present in Brunei. In particular local accident investigators, eye witnesses together with some of the remains of the wreckage were physically located in Brunei, whereas none were present in Texas. Furthermore, evidence as to the local

jurisdiction.

To counterbalance this, it was argued on behalf of Aerospatiale that the absence of the operator in Texas and their refusal to accede to Texas jurisdiction would entail inevitable multiplicity of proceedings in that separate contribution action would have to be instituted in Brunei. There was a serious risk of inconsistent judgments. If Aerospatiale were found liable by the Texas court this judgment did not in itself give the right to seek contribution from the operator.¹⁴

In such circumstances, Aerospatiale would have been compelled to satisfy the Brunei Court, independently of any evidence provided to the Texas Court, that they were in law liable for such damage. In essence they would have been in the ludicrous position of having to prove their own culpability or guilt.

The plaintiffs went on to argue certain alleged procedural deficiencies in Brunei, including absence of contingency fees, inferior discovery processes and comparatively disadvantageous costs

penalties in the event that they were ultimately unsuccessful. These were all maintained to be allowable juridical advantages which would be lost to the plaintiffs in the event that they were compelled to proceed in Brunei.

On the other side of the scale it was argued that the Court timetable in Brunei was flexible. It was therefore conceivable that an even earlier date could be obtained in Brunei than in Texas due to absence of congestion.

It can therefore be seen that the scales were relatively equally balanced at this stage. However, the Brunei Court dismissed the application for an injunction. The basis given was that, although initially Brunei had been the jurisdiction with the closest and most real connection with the dispute, subsequent events had resulted in Texas becoming the most appropriate forum largely on the basis of the acquired expertise and knowledge obtained by the Texas lawyers involved. Surprisingly the Court held that an injunction was too late to serve the ends of justice.

On appeal, in an attempt to alter the balance, further undertakings were given by the parties as follows:-

On behalf of Aerospatiale undertakings were given to provide the plaintiffs with irrevocable letters of credit drawn in their favour. It was agreed that Texas proceedings could continue until completion of pre-trial discovery and that a trial date would be obtained in Brunei as soon as convenient to the Court. It was further agreed that Aerospatiale would co-operate in the admission to the Bar of Brunei of the Texas Attorneys in charge of the conduct of the case and that the plaintiffs could use any documents obtained by means of Texas discovery in the Brunei action.

Conversely the plaintiffs gave formal undertakings to abandon their claim under Texas strict liability law together with their expectation of punitive damages. They also formally agreed to abandon their claim for trial by jury.

Despite the scales tilting in favour of Brunei, this did not impress the Court of Appeal who upheld the lower Court's decision. It was against this background that Aerospatiale issued an ultimate appeal to the Judicial Committee of the Privy Council in London who heard the matter *de novo*.

The judgment given involved an extremely careful analysis of historical English authorities and development of the law which it was stressed remains in a continuous state of development. Nevertheless, the principles which emerged were significant. A distinction was drawn between a domestic stay and foreign injunction proceedings. In a situation where a remedy was available both

in an English and foreign court, it was held that the English court should only restrain a plaintiff from pursuing proceedings in the foreign court if such pursuit was "vexatious" or "oppressive" thereby reverting to the concepts dating back to the early 19th century (page 2 *supra*). However, this presupposed that the English or Brunei court (in this instance) provided the natural forum for the trial of the action.

The Privy Council concluded that the progress made by the plaintiffs' Texas lawyers due to the local general Texas pre-trial discovery together with the other advantages such as contingency fees and superior means of gathering evidence did not constitute overwhelming connecting factors with Texas. Furthermore, it was considered that it would not be unjust to deprive the plaintiffs of such advantages in that the disadvantages in Brunei had been effectively neutralised by the additional undertakings given by Aerospatiale. The simple conclusion therefore was that Brunei remained as it always had been the natural forum for the trial of the action.

However, this in itself was not enough. To justify the grant of an injunction it was also necessary to demonstrate that this was necessary to prevent "injustice". Aerospatiale therefore had to show that Texas proceedings were, in the particular circumstances of this case, vexatious or oppressive. At this point the delicacy of the balancing exercise can be seen by virtue of the plaintiffs' undertakings to drop their claim in strict liability, relinquish expectation of punitive damages and abandon jury trial.

It was the involvement of the operator which was decisive. The fact that Aerospatiale would have been compelled to institute separate contribution proceedings in Brunei with the possibility of inconsistent results and the prospect of having to prove their own guilt was held by the Privy Council to be oppressive. It was considered that it could lead to serious injustice in the event that the plaintiffs were allowed to continue in Texas. As the disadvantages to the plaintiff in having to proceed in Brunei were effectively neutralised by the undertakings given by Aerospatiale, these were adopted as conditions to the injunction granted.

The rationale in this judgment¹⁵ has been upheld by common law courts for the past 12 years. However, the limits of such a remedy have been defined by virtue of an



accident which occurred in India. This involved an Indian Airlines A320 registration VT-EPN which crashed on an internal flight from Bombay whilst approaching to land at Bangalore on 14th February 1990. Sadly over 90 people lost their lives and the remainder sustained injuries of varying severity.

Claims were brought against the carrier by certain claimants who were British citizens living in England. They included injured passengers as well as relatives and dependants of those who had perished. Claims against the carrier were limited by the Warsaw Convention to the rupee equivalent of a few thousand pounds. Consequently the claimants started proceedings against the aircraft manufacturer, Airbus Industrie Gie, in Brazoria County, Texas. As in the *Aerospatiale* case¹⁶ the potential advantages again included punitive damages, access to lawyers on a contingency fee basis, jury trial as well as strict liability in the event that a fault in the aircraft could be demonstrated.

As such actions predated the Senate Reform 9 (page 6 *supra*), it was not possible to argue *forum non conveniens* on behalf of Airbus. Furthermore, whilst Airbus had no regular place of business in Texas, by virtue of the airlines which utilised its products there it plainly had significant business contacts. Consequently it was not possible to resist Texas jurisdiction on constitutional grounds.

On the strength of the *Aerospatiale* decision, in April 1995 Airbus obtained an injunction from the courts of Bangalore that the claimants were not entitled to proceed against it in any court in the world other than in India/Bangalore. However, unlike *Aerospatiale*, whilst breach of the injunction constituted contempt of court this could not be enforced as the claimants were not subject to Indian jurisdiction and could not be compelled to submit to the Indian courts.

In an attempt to enforce the Indian injunction, Airbus thereafter approached a second forum, in this case England, where the claimants were domiciled, seeking a declaration that the claimants were bound by

the Indian court order as well as a further injunction to restrain them from claiming damages in any courts save those in India.

At first instance Mr Justice Colman refused to grant the declaration. This was primarily on the basis that only quantified Indian money judgments were enforceable by virtue of the reciprocal treaty arrangements between England and India. Nevertheless, more fundamentally he indicated that he did not believe that this was an appropriate case in which to exercise his discretion to grant such an injunction as he did not believe that the continued pursuit of Texas proceedings was vexatious or oppressive.

This was overturned by the Court of Appeal who held that the absence of any doctrine of *forum non conveniens* in Texas was essentially unfair and unjust insofar as Airbus were concerned, particularly as the carrier (Indian Airlines) was not amenable to that jurisdiction.

In the subsequent appeal to the House of Lords,¹⁵ Lord Goff held that for the Courts to exercise their discretion to grant an injunction, England should, as a general rule, be the natural forum for the resolution of the dispute. Furthermore the circumstances must be such as to justify an indirect interference with a foreign court. He added that the mere non recognition of the doctrine of *forum non conveniens* did not in itself entitle an English court to interfere.

Whilst the principles inherent in the *Aerospatiale* decision¹⁵ remain unaffected, in the peculiar circumstances of this case, forum shopping received a measure of judicial respectability to complement that afforded by the Law Society.¹ It is therefore clear that the common law response to forum shopping has been tempered by the continued need to exercise extreme caution and comply with the interests of comity.

It is too early to predict the way in which this House of Lords ruling¹⁵ will be followed in other jurisdictions. However, the general message is that where a difference exists between two jurisdictions as to the jurisdictional test to be applied, a third forum (in this case England) cannot arrogate to itself the power to decide which of the competing courts is superior.

EUROPEAN CONSIDERATIONS

Continental civil law jurisdictions have historically regarded discretionary *forum non conveniens* with scepticism. Whilst this doctrine was developing in the USA and England, the original countries forming the European Economic Community (EEC) realised the need for uniformity in both jurisdiction and cross-border judgment enforcement.

This resulted in the Brussels Convention on Jurisdiction and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial matters of 27th September 1968. The foundations for this Convention can be found in Article 220 of the 1957 Treaty of Rome which provided that member states should enter into negotiations with a view to the simplification and clarification of procedures for recognition and enforcement of foreign judgments. Clearly this involved a wish within EEC states for uniform judicial interpretation and equal treatment of domiciliaries. The Convention was eventually given force of law in England, effective 1st January 1987.¹⁶

Jurisdiction under the convention is fundamentally governed by the domicile of the defendant in disputes concerning 'civil and commercial matters' and matters of convention interpretation are dealt with by the European Court of Justice ('ECJ'). Whilst the concept of domicile, which is central to the Convention, is not particularly sophisticated, it should be simple and clear enough to be effective. However, one of the difficulties is that, in order to establish domicile, the Convention provides that the internal law of each state should be applied.

In England, there is a unique requirement for 'residence' or 'substantial connection' in order to establish domicile.¹⁷ Three months residence constitutes such a substantial connection. In the case of a corporation or association, domicile is deemed to be the seat of the corporation which is usually its registered office or some other official address.¹⁸

The aim of the Convention is to establish jurisdiction 'as of right' thereby removing inherent discretion and doubt. Perhaps not surprisingly this EEC initiative has continued to cause considerable concern in America particularly with regard to US citizens or companies who have assets in Europe.

The removal of doubtful discretion or instinct and replacement by an inflexible uniform jurisdiction based on domicile appears to be wholly logical and sensible. However, the Convention contains a number of exceptions to the general rule. Despite an intention to simplify formalities, the result is a Convention which Lord Hailsham once described as so complex that "it should be accompanied by a government health warning!"

In contractual disputes, as an alternative to the general rule, jurisdiction is given to the Court of the place of performance of the obligation in question.¹⁹ However, the difficult is in establishing which is the obligation in question.²⁰ There has been considerable litigation before the European Court of Justice. The only way to avoid

doubt is to expressly stipulate the place of performance.²¹ In the case of actions relating to tort it is provided that the plaintiff may sue in the place where the harmful event occurs. However, identification of what is meant by 'place' has caused great difficulty. It has now been resolved that this includes both the place where the harmful act occurred and the place where the harm was ultimately suffered.²² Plainly proceedings arising may therefore be brought in more than one jurisdiction.

In situations where multiple proceedings are instituted involving the same cause of action, the basic rule is that the first court validly seised has jurisdiction.²³ However, this in itself poses problems as to when is a Court validly seised and which is first? Does this involve issue or service of proceedings? The Convention leaves this open to national procedural law and it is entirely silent as to how these questions can be resolved.

THE FUTURE

It remains to be seen how the recent initiative taken by the European Council² will affect forum shopping in the future.

Without the constraints of unrealistic liability limits, the plaintiffs' bar may consider that there is now no need to seek out distant and unrelated jurisdictions in order to comply with their duty to do the best for their client in compliance with Law Society guidelines. On the other hand they may continue to wrestle with their consciences in sharing contingency fee arrangements with lawyers in "maverick" states such as Florida, Illinois and Michigan where the doctrine of *forum non conveniens* has little practical application. Given recent reforms³ such states have succeeded Texas in providing the world's fora of last resort.

With this in mind, plainly a continued clear and uniform approach by the English and European courts in dealing with jurisdictional disputes is necessary. It is manifestly ludicrously time consuming and expensive for parties to 'litigate in order to determine where they should litigate'.²⁴ In truth remote and unconnected jurisdictions such as those referred to in the authorities analysed above^{15,16} cannot be said to be motivated by the search for safety. It is only the avaricious search for disproportionate compensation and fees which provides the energy to promote forum shopping activities.

Until universal abolition of liability limits occurs, as a moth is drawn to a light then so inexorably will a litigant be drawn to the United States. Time will tell whether the mid-atlantic multiplier is relegated to the realms of fiction.

DIARY OF EVENTS

MARCH 2000

4th March 2000, Royal Lancaster Hotel, London
The London Hellenic Ball
Organised by the London Hellenic Society
Tel.: 020 7488 0331

4-5 March 2000, Alexandra Palace, London
Sailboat & Windsurf
Organised by the Royal Yachting Association
Tel.: 0044 2380 627 425 Fax.: 0044 2380 629 924

7-9 March 2000, Dubai, UAE
The 4th Terminal Operations Conference & Exhibition in Asia
Organised by IIR Exhibitions Ltd
Tel.: +44 207 4535309 Fax.: +44 207 4535306

7-10 March 2000, Florida
Seatrade Cruise Shipping Convention
The Seatrade Organisation
Tel.: +44 1206 545121 Fax.: +44 1206 545190

13 March 2000, London
The Byzantine & Modern Greek Seminar
Organised by the Centre for Hellenic Studies
King's College London
Tel.: +4420 - 7848 2360

21st March 2000, The Hellenic Center, London
Annual General Meeting
Tel.: 020 7488 0331

21st March 2000, Chandris Hotel, Athens
Presentation on Derbyshire Accident Investigation
Organised by Intertanko
Tel.: 947 1381 Fax.: 9471210

22 March 2000, London
Practicalities of Maximising Airport Capacity Utilisation
Organised by IIR Limited
Tel.: +44 20 7915055 Fax.: +44 20 7915056

23-24 March 2000, London
Practical Strategies for Maximising Airport Capacity
Organised by IIR Limited
Tel.: +44 20 7915055 Fax.: +44 20 7915056

5-7 April 2000, Tokyo
Sea Japan 2000
Tel.: +81 3 3669 5811 Fax.: +81 3 3669 5830
6-9 April 2000, Istanbul
Shipping Eurasia 2000
Fax.: +90 212 2812713

9-12 April 2000, Monte Carlo
The Monte Carlo Tanker Event
Conference and Exhibition
Organised by Intertanko
Tel.: +47 2212 2640 Fax.: +47 2212 2641

9-13 April 2000, Dubai
Training Course in P & I Insurance and Loss Prevention
Organised by North of England P & I Association
Tel.: +44191 2325221

10-14 April 2000, Cyprus
International Law Congress
Organised by IBC Global conference Limited
Tel. +44171 637 4383 Fax.: +44171 - 631 3214

18-19 April 2000, Solecent Conference Centre, Southampton
R.V. 'Triton': Trimaran Demonstrator Project
Organised by the Royal Institution of Naval Architects
Tel.: +44171 235 4622

24-27 May 2000, Helsinki
Transport-Logistics 2000
Organised by The Finnish Fair Corporation
Tel.: 358 9150 91

28 April - 3 May 2000, Dubai
The 2nd Congress of the International Harbour
Masters' Association
Organised by Event & Exhibitions Department,
Dubai Ports Authority
Tel.: 9714 8040371 Fax.: 9714 817722

31 May - 4 June 2000, Beirut
Beirut Boat 2000
Organised by Messe Dusseldorf
Tel.: +49 (0)211/4560-01

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

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

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

Εξωτερικό: ☐ Ευρώπη: US \$ 110 ☐ Λοιπά κράτη: US \$ 120
Στις παραπάνω τιμές περιλαμβάνεται Φ.Π.Α. και αεροπορική αποστολή.

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

☐ Ταχυδρομική επιταγή GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε

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

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



Στοιχεία συνδρομητή

ΟΝΟΜΑ/ΝΥΜΟ:

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: Δ.Ο.Υ: Α.Φ.Μ.:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: FAX:

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

Ημερομηνία / /

Υπογραφή

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

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

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

☐ Europe: US \$ 110 ☐ All other countries: US \$ 120
All prices include airmail postage & VAT

METHOD OF PAYMENT

☐ Cheques payable to GRATIA PUBLICATIONS LTD

☐ Remittances to GRATIA PUBLICATIONS LTD, with ERGOBANK S.A.,
7 Tsamadou Str., Piraeus (A/C. No002/62047-00/40)



NAME: (Mr/Mrs/Miss/Ms)

COMPANY:

ADDRESS:

POST CODE:

TELEPHONE: FAX:

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

Date / /

Signature



TURBOTECHNICA

★ SERVICE ★ DYNAMIC BALANCE

★ SPARE PARTS ALL TYPES

★ TURBOCHARGERS

239 DIMOKRATIAS Av. GR-18863 PERAMA

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

MOBILE: (094) 304863

TLX: 240582 PTS GR

FAX: (01) 44 14 104



TOTAL TURBOCHARGER SERVICES

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΕΧΝΟ- ΓΝΩΣΙΑ!

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

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

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



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

TURBOMED

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

