



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 26 - ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2000 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

**Στο στόχαστρο
τα ελληνικά
δεξαμενόπλοια**

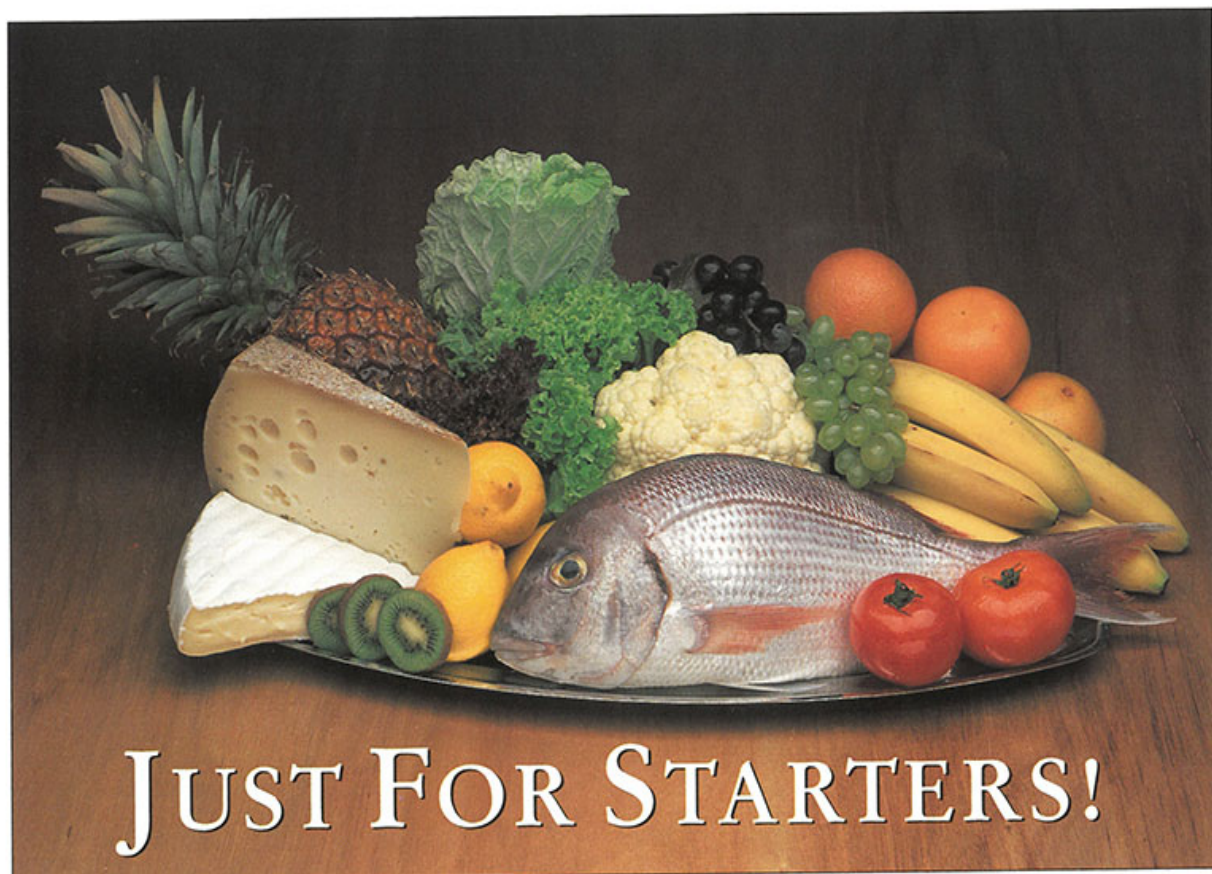
**Οι Έλληνες
προτιμούν
τα τάνκερ**

Δ. Προκοπίου:
**Αισιοδοξώ
για το μέλλον
της ναυτιλαίας**

Β. Βενέτης:
**Το πρόβλημα
των αλληλοδοσών
δικηγόρων**

**Η «κληρονομιά»
οκτώ υπουργών
Ναυτιλίας**

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ:
**Το νέο σχέδιο νόμου
για τα ναυάγια**



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.



MAERSK AIR



*Celebrating our
first anniversary
in Greece*

COPENHAGEN

Dep 11.00

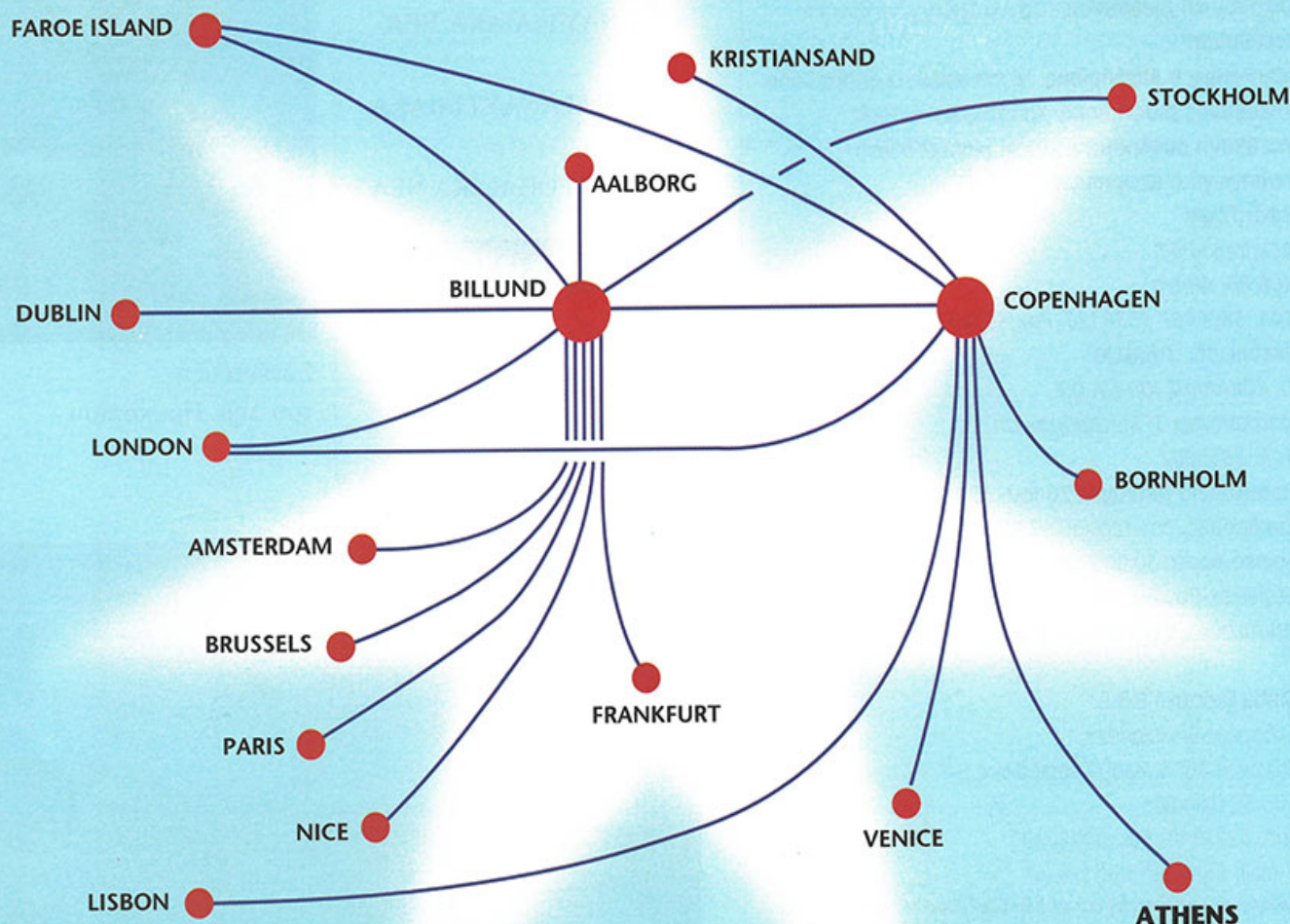
ATHENS

Arr 15.20 Dep 16.10

COPENHAGEN

Arr 18.25

*Daily direct flights to Copenhagen
with transfer connections to Scandinavia and the Baltic*



General sales agent for MAERSK AIR



APG HELLAS S.A.
AIR PROMOTION GROUP

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 26

Απρίλιος 2000

Ιδρυτής: Δ.Ν. Κωττάκης

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέθου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιας

Συντακτική Ομάδα:

Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουθακίδας

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: Χρήστος Καπάντας

Υπεύθυνη συνδρομών: Μαρία Μαστροδούκα

Παραγωγή διαχωρισμών:

Αφοι Τζίφα

Ασκήπιου 61

106 80, Αθήνα

Τηλ. 3636497, 3636186, Fax: 3618172

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ

Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ 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

10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

22. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

30. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

32. ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΔΕΝ

ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΝΟΗΣΕΙ ΤΙΣ
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



Συνέντευξη
του Δημ. Προκοπίου



σελ. 44

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

36. Η «ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ»

ΟΚΤΩ ΥΠΟΥΡΓΩΝ

40. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:

ΑΥΞΗΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΤΟΝ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ

44. ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

ΠΡΟΤΙΜΟΥΝ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡ

46. Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

48. ΣΤΟ ΣΤΟΧΑΣΤΡΟ ΤΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

50. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ

ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΔΙΚΗΓΟΡΩΝ

Άρθρο του Βασ. Βενέτη, προέ-
δρου του Δικηγορικού Συλλόγου
Πειραιώς

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

52. ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΕΩΣ ΚΑΙ 4,5%

Η ΠΙΝΟ ΓΙΑ ΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

56. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες»
της ναυτιλίας μας

58. Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΑΡΧΕΙΟΥ ΓΑ-
ΛΛΞΕΙΔΙΩΤΩΝ ΚΑΠΕΤΑΝΑΙΩΝ

Της Τζελίνας Χαρλαύτη

62. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

66. ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ ΓΙΑ

ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ
ΤΩΝ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

72. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟ-

ΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ
ΑΔΙΑΦΟΡΙΑ

74. AIR NEWS

78. FORUM

82. ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ

84. ENGLISH SUPPLEMENT



σελ.52



σελ.40



σελ.6



σελ.72



M I F LIMITED



with a young fleet
of 1.5m dwt

NAVIGATING TO THE NEW MILLENNIUM



Tsakos Shipping & Trading S.A

Προκλητική αδιαφορία

του Νίκου Σίμου

Πολλά ακούσθηκαν κατά τη διάρκεια της προεκλογικής περιόδου από τους δύο πολιτικούς αρχηγούς και τα κορυφαία στελέχη τους για την πολιτική που θα ακολουθήσουν στην περίπτωση που το κόμμα τους κερδίσει τις εκλογές της 9ης Απριλίου. Όλοι οι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας είχαν την τιμητική τους, με υποσχέσεις και δεσμεύσεις για την προώθηση όσων θα έπρεπε να γίνουν αλλά δεν έγιναν, αλλά και για την κρατική μέριμνα στους κλάδους αυτούς. Παγερή σιωπή, όμως, καλύπτει τον κλάδο της ναυτιλίας και των ανθρώπων της. Ενός κλάδου που, διαχρονικά, έχει προσφέρει πολύ περισσότερα στη χώρα απ' ό,τι έχει εισπράξει, σε εποχές μάλιστα που το κράτος εκλιπαρούσε για ναυτιλιακό συνάλλαγμα προκειμένου να αντιμετωπίσει τα ανοίγματα του ισοζυγίου των εξωτερικών πληρωμών.

Δεν θέλουμε να πιστεύουμε ότι η κυβέρνηση είναι ευχαριστημένη με τη ναυτιλιακή πολιτική της σε σημείο ώστε να κρίνει ότι περιττεύει, μετά τα όσα έχει κάνει για την ελληνική ναυτιλία, οποιαδήποτε ειδική αναφορά στον πρώτο συναλλαγματοφόρο κλάδο της χώρας, και μάλιστα σε καιρούς χαλεπούς. Ούτε θέλουμε να πιστέψουμε ότι το σημερινό κόμμα της αξιωματικής αντιπολίτευσης, που διεκδικεί την εξουσία, είναι ικανοποιημένο από την ασκηθείσα μέχρι σήμερα κυβερνητική πολιτική, έτσι ώστε να μην αισθάνεται την ανάγκη να προσθέσει κάτι για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της ελληνικής ναυτιλίας. Είτε, τέλος πάντων, ότι δεν διαθέτει ναυτιλιακή πολιτική.

Ασφαλώς η υποβάθμιση, στις προτεραιότητες των δύο μεγάλων κομμάτων, της ελληνικής ναυτιλίας μόνον πικρία μπορεί να προκαλέσει. Σε επιχειρηματίες και ναυτικούς. Και τούτο, διότι σε μία περίοδο που ο υπόλοιπος κόσμος ανακαλύπτει τη σημασία της διατήρησης, από οικονομικής αλλά και πολιτικής πλευράς, ενός μεγάλου ει δυνατόν εθνικού εμπορικού στόλου, εμείς, αν και πρωτοπόροι κάποτε στο ναυτιλιακό στίβο, δείχνουμε να αγνοούμε τη σημασία αυτή. Και μόνον η ανάγνωση της πτωτικής εξέλιξης του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου τα τελευταία χρόνια πιστοποιεί την αδιαφορία του ελληνικού κράτους και των κυβερνήσεών του απέναντι στο μόνο κλάδο για τον οποίον είναι η Ελλάδα γνωστή με θετικές κρίσεις. Διότι οι αρνητικές, για τις επιδόσεις μας ως χώρας, μάλλον περισσεύουν. Όμως, όπως έλεγε και ο Γεώργιος Παπανδρέου, τα πλοία έχουν προπέλα και είναι πολύ εύκολο να αναζητήσουν άλλα λιμάνια.

πρόσωπα του μήνα



**Κώστας
Σκανδαλίδης**

**Άρης
Σπηλιωτόπουλος**



Δύο κορυφαία στελέχη του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, αντιστοίχως, ο Κώστας Σκανδαλίδης και ο Άρης Σπηλιωτόπουλος έχουν αποδυθεί σε έναν σκληρό προεκλογικό αγώνα ώστε να συμβάλουν και αυτοί στη νίκη του κόμματός τους. Ο γραμματέας του κυβερνώντος κόμματος και ο εκπρόσωπος Τύπου της Νέας Δημοκρατίας είναι φυσικό να αξιολογούν από διαφορετικό πρίσμα τόσο τις δημοσκοπήσεις όσο και τις εκλογικές προοπτικές των δύο παρατάξεων. Τις συνεντεύξεις τους δημοσιεύουν τα «Ν.Χ.» κατά παρέκκλιση, στη θέση «Τα Πρόσωπα του Μήνα», για λόγους επικαιρότητας με αφορμή τις εκλογές της 9ης Απριλίου.

ΚΩΣΤΑΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ

Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του ΠΑΣΟΚ

Όλες οι δημοσκοπήσεις εμφανίζουν μέχρι σήμερα το ΠΑΣΟΚ να υστερεί στα κοινωνικά, όπως λέγονται, θέματα. Υπήρξε ανάλογη ομοιογένεια και στο παρελθόν, του ιδίου του πρωθυπουργού. Πόσο θα επηρεάσει το «έλλειμμα» αυτό τους ψηφοφόρους;

Είναι γεγονός ότι οι δημοσκοπήσεις αποτυπώνουν την αγωνία του εκλογικού σώματος για τα προβλήματα της καθημερινότητας και την εντολή, αν θέλετε, να υπάρξουν συγκεκριμένες πολιτικές παρεμβάσεις που θα οδηγήσουν στην επίλυσή τους και κατ' επέκτασιν στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Δεν θα πρέπει, όμως, να σας διαφεύγει το γεγονός ότι οι πολίτες, σε όλες τις δημοσκοπήσεις, θεωρούν την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ την καταλληλότερη για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών.

Δεν είναι τυχαίο. Το ΠΑΣΟΚ και στις εκλογές του '96 και τώρα παρουσίασε μια συγκεκριμένη πολιτική και συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ενεργειών στους τομείς της καθημερινότητας. Όταν λάβαμε τη λαϊκή εντολή το '96, είχαμε θέσει βασικό στόχο την ένταξη της χώρας στην ΟΝΕ. Πετύχαμε το στόχο μας διαφυλάσσοντας την κοινωνική συνοχή.

Ήδη η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ έχει δεσμευθεί ότι η επόμενη τετραετία, μετά το «νοικοκύρεμα» της οικονομίας, θα είναι η τετραετία της οικοδόμησης ενός σύγχρονου κοινωνικού κράτους, η τετραετία της απα-

ΑΡΗΣ ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

Εκπρόσωπος Τύπου της Νέας Δημοκρατίας

Οι δημοσκοπήσεις δείχνουν μια ελαφρά υστέρηση της Νέας Δημοκρατίας έναντι του ΠΑΣΟΚ. Πιστεύετε ότι το προβάδισμα του κόμματός σας στην επαρχία αρκεί για να ανατρέψει την εικόνα αυτή;

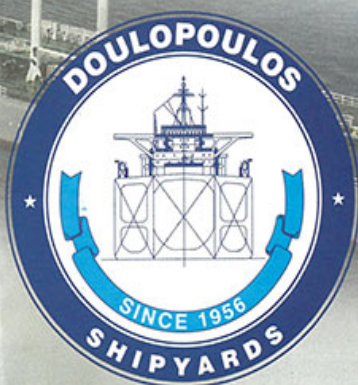
Κατ' αρχάς να τονίσω, για μία ακόμη φορά, πως οι δημοσκοπήσεις είναι ένα χρήσιμο εργαλείο δουλειάς, καθώς καταγράφουν κάποιες τάσεις μιας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου. Γνωρίζετε πολύ καλά πόσο εύκολα μπορούν να διαψευσθούν όσοι βλέπουν τις δημοσκοπήσεις ως θέατρο. Μόλις πριν από λίγες μέρες, στην Ισπανία αποδείχθηκε ότι οι διεργασίες που συντελούνται σε μια κοινωνία δεν είναι πάντα μετρήσιμες. Αυτή την ώρα η Νέα Δημοκρατία είναι η πρώτη πολιτική δύναμη στη χώρα. Είμαστε η ήρεμη πολιτική δύναμη που συγκροτείται από ένα ισχυρό κοινωνικό μέτωπο, που έχει στόχο την αντιμετώπιση των καυτών προβλημάτων που βιώνουν όλοι οι Έλληνες πολίτες. Η χώρα χρειάζεται σήμερα ένα νέο ξεκίνημα για να αντεπεξέλθει στις προκλήσεις της νέας εποχής. Με νέους ανθρώπους, ξεκούραστους, άφθαρτους, με όρεξη για δουλειά. Αυτό το νέο ξεκίνημα που απαιτεί ο ελληνικός λαός, η Νέα Δημοκρατία είναι η μόνη πολιτική δύναμη που μπορεί να το εγγυηθεί.

Port of
Simply

Call

Piraeus?
Doulopoulos.

HIGH QUALITY



LOW BUDGET

Hard times, hard selling? All you need is sailing through with the Doulopoulos 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 Doulopoulos' Data Evaluation, Project and Construction Management, and meet the total shipping perfection. Give more value to your money.

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

For gaining the best economical terms, please call: Mr John K. Doulopoulos, 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



αχόλησης, η τετραετία που θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Έχουμε πρόγραμμα, έχουμε σχέδιο και το κυριότερο, οι πολίτες ξέρουν ότι είμαστε σε θέση να υλοποιούμε αυτά για τα οποία δεσμευόμαστε.

Πού πιστεύετε ότι θα κριθούν οι εκλογές, όταν μάλλον και εσείς ο ίδιος τις έχετε χαρακτηρίσει κρίσιμες;

Κατ' αρχάς, θέλω να σας πω ότι είμαι βέβαιος για τη νίκη του ΠΑΣΟΚ στις εκλογές, όπως είμαι βέβαιος ότι για την επίτευξη της χρειάζεται μια μεγάλη μάχη. Είμαι αισιόδοξος γιατί αυτή τη στιγμή όλες οι δυνάμεις, μπροστά στην κρισιμότητα της αναμέτρησης, εμφανίζονται συσπειρωμένες και ενωμένες να δίνουν τη μάχη πόρτα-πόρτα, λεπτό προς λεπτό. Το δίλημμα των εκλογών, το ερώτημα στο οποίο καλείται να δώσει απάντηση ο πολίτης και που σε τελευταία ανάλυση θα κρίνει το αποτέλεσμα των εκλογών, είναι «ποια παράταξη, ποια κυβέρνηση, ποιος πρωθυπουργός μπορεί να οδηγήσουν τη χώρα με σιγουριά και ασφάλεια σε μια νέα εποχή». Νομίζω ότι η υπεροχή του ΠΑΣΟΚ, σε προγραμματικό επίπεδο και σε επίπεδο στελεχών που μπορούν να υλοποιήσουν με αξιόπιστο και αποτελεσματικό τρόπο το πρόγραμμα αυτό, είναι συντριπτική.

Ποιο θεωρείτε σημαντικότερο πλεονέκτημα για το ΠΑΣΟΚ και ποιο θεωρείτε ότι είναι το μειονέκτημα της Νέας Δημοκρατίας;

Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα του ΠΑΣΟΚ είναι το ίδιο του το έργο. Είναι το πρόσωπο της Ελλάδας που αλληλάγει μορφή. Είναι η ίδια η καλύτερη ποιότητα ζωής των πολιτών.

Σε αυτές τις εκλογές ζητούμε καθαρή εντολή διακυβέρνησης για να ολοκληρώσουμε το τεράστιο έργο που επιτελούμε σε όλη τη χώρα, με τη βοήθεια του ελληνικού λαού.

Έχουμε συγκεκριμένο πρόγραμμα, στόχους, αυτοπεποίθηση, γνωρίζουμε το πώς ακριβώς θα οδηγήσουμε την Ελλάδα στο δρόμο της ανάπτυξης, της ευημερίας. Ανέναντί μας, ως εναλλακτική πρόταση εξουσίας, προβάλλει μια παράταξη που, λίγες μέρες πριν από τις εκλογές, αναζητεί ακόμα πρόγραμμα και εκλογική ταυτότητα. Δεν νομίζω ότι πείθει. Άλλωστε, ακόμα και στο πρόσφατο συνέδριό της, που ονομάστηκε προγραμματικό, εξελίχθηκε τελικά σε ένα σόου, σε ένα σκηνικό που περιέσπαν ο ήχος, η εικόνα, το θέαμα. Πρόγραμμα δεν είδα.

Τελικώς αληθεύει ότι η πώληση ευνοεί το ΠΑΣΟΚ, υπό την έννοια ότι θα αποφευχθεί διαρροή ψηφοφόρων προς το ΔΗΚΚΙ ή σε άλλα κόμματα της Αριστεράς;

Η πώληση, αν με τον όρο αυτόν εννοείται το έντονο ενδιαφέρον του εκλογικού σώματος για την επερχόμενη μάχη, αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο μιας εκλογικής αναμέτρησης.

Αλίμονο εάν κάποιος πολίτης προσέληθε στην κλίση χωρίς να έχει προηγουμένως ακούσει και συγκρίνει τα προγράμματα αυτών που ζητούν να αναλάβουν τη διαχείριση του μέλλοντός του. Δεν επιδιώκουμε την πώληση. Επιδιώκουμε αντιπαράθεση προγραμμάτων. Προβάλλουμε το έργο μας. Δεν σκεφτήκαμε ούτε μια στιγμή να καταφύγουμε σε αρνητική διαφήμιση. Ζητούμε θετική ψήφο, καθαρή εντολή. Δεν ζητούμε την αποδοκιμασία των άλλων. Όσον αφορά τη διαρροή ψήφων από τα κόμματα της Αριστεράς προς το ΠΑΣΟΚ, δεν νομίζω ότι αποτελεί τον κεντρικό μας προεκλογικό στόχο. Το ΠΑΣΟΚ ζητεί εντολή διακυβέρνησης από όλους τους πολίτες που θεωρούν ότι συμφωνούν με τις θέσεις του, που πιστεύουν ότι αυτή τη στιγμή πραγματοποιείται με σοβαρότητα μια τεράστια προσπάθεια, η οποία αλληλάγει το πρόσωπο της χώρας.

Οι δυσανεκτικότεροι από το Χρηματιστήριο είναι πολλοί, γεγονός που φαίνεται ότι υπήρξε και αντικείμενο τριβών, ως προς την τακτική που πρέπει να ακολουθηθεί, και μέσα στο ΠΑΣΟΚ. Τελικώς, η Σοφοκλέους θα επηρεάσει τους ψηφοφόρους;

Έχω επανειλημμένως τονίσει ότι όσο λιγότερο μιλούν οι πολιτικοί για το Χρηματιστήριο, τόσο το καλύτερο. Ότι αυτήν την ώρα δεν χρειάζονται ούτε διεκδικητές εκλογικών κερδών εκ της ανόδου ούτε διεκδικητές εκλογικών κερδών εκ του οράματος της καθόδου του Δείκτη. Ότι χρειάζεται μια εκκεντρική σιωπή. Σε αυτές τις θέσεις εμμένω.

Θέλω, όμως, να επισημάνω, αν θέλετε ακόμη και να προειδοποιήσω, ότι όποιος νομίζει ότι ψαρεύοντας σε θολά νερά που ο ίδιος δημιουργεί στο Χρηματιστήριο κερδίζει εκλογική πελατεία, πηλανάτα πηλάνη οικτράν. ➡



Απόδειξη της πρωτοπορίας της Ν.Δ. είναι ο πανικός της κυβέρνησης: Η υιοθέτηση εκ μέρους της πρακτικών που αποβλήσουν στην πρόκληση οξυγόνου, φανατισμού και πόλης. Το καθέστώς τους επιστρατεύει αυτούς και δεμένους. Επιλέγει τις ύβρεις. Η μαύρη προπαγάνδα τους δεν σέβεται τίποτα, ξεπερνά κάθε όριο. Παίζουν με τα πάντα. Επιστρατεύουν επαίσχυντα σενάρια, αδιαφορώντας για το ότι καταστρέφουν ανθρώπους. Βρισκόμαστε στην τελική ευθεία. Απλώνουμε το χέρι μας σε όλους. Φέρνουμε κοντά μας όσους μέχρι χτες δίσταζαν. Ενώνουμε τις δυνάμεις μας και προχωρούμε μπροστά.

Στην περίπτωση που γίνει κυβέρνηση η Νέα Δημοκρατία θα αντιμετωπίσει μια σειρά προβλημάτων, των αποκαλούμενων μετα-ΟΝΕ προβλημάτων. Με δεδομένο ότι η Νέα Δημοκρατία είχε πάντα το συνδικαλισμό εναντίον της και της εδίδετο μικρότερη πίστωση χρόνο από τον κόσμο, πώς θα αντιμετωπίσετε την κατάσταση;

Οφείλω να τονίσω ότι τα προβλήματα υπάρχουν γύρω μας επί χρόνια και συνεχώς επιδεινώνονται. Δεν θα προκύψουν μετά την ένταξη στην ΟΝΕ. Τα προβλήματα που αφορούν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας, το υπέρογκο αναποτελεσματικό κράτος, τη διαφθορά, την ανεργία, τις ανισότητες, την εγκληματικότητα, χρόνια τώρα διογκώνονται από την αντίληψη μιας κυβέρνησης που λειτούργησε σ' ένα πλαίσιο μικρολογιστικής διαχείρισης για την επίτευξη της ονομαστικής σύγκλισης. Όλα αυτά είναι ζητήματα που πρέπει άμεσα να αντιμετωπισθούν. Η Ν.Δ. έχει την πολιτική βούληση. Και πιστεύουμε ότι αν κάνουμε το σωστό, στην ουσία θα έχουμε μόνο όφελος. Ασφαλώς και θα υπάρχουν κάποιες αντιδράσεις.

Είμαι όμως βέβαιος ότι για τη συντριπτική πλειοψηφία των πολιτών θα είναι ανακουφιστικό και ευεργετικό, ως πολιτικό μήνυμα, να αποδείξουμε ότι υπάρχει μια κυβέρνηση που είναι αποφασισμένη να βάλει τα πράγματα στη θέση τους. Αντιδράσεις παρατηρούνται όταν οι πολίτες αισθάνονται πως αιφνιδιάζονται ή όταν αντιλαμβάνονται πως η κυβέρνηση τους στήνει παγίδες. Και βέβαια πρακτικές σαν αυτές που ζήσαμε τα τελευταία χρόνια, με την κυβέρνηση του κ. Σημίτη, ενισχύουν την προκατάληψη. Στη νέα εποχή είναι καιρός να δούμε ξανά και με άλλη οπτική την αντιστοιχία πολιτικού οφέλους και πολιτικού κόστους. Μ' αυτήν την έννοια είμαστε αποφασισμένοι να πάρουμε σκληρές αποφάσεις. Οι σκληρές αποφάσεις όταν είναι σωστές δεν είναι αντιληπτικές.

Πιστεύουμε -και αυτό αποτελεί βασικό άξονα πολιτικής μας- στην ανάγκη της σύνθεσης και της συναίνεσης. Σε πολλούς τομείς θεωρούμε αναγκαίο να προχωρήσουμε σε διάλογο με τους πολίτες. Το κάνουμε ήδη και θα συνεχίσουμε και αύριο, ως κυβέρνηση. Σεβόμαστε τον πολίτη, του μιλάμε καθαρά, του εξηγούμε το τι πιστεύουμε. Αποδεικνύουμε την καλή μας διάθεση καθημερινά, συζητώντας μαζί του, επιζητώντας την άποψή του, αναζητώντας τη σύνθεση και τις κοινά αποδεκτές λύσεις.

Ποια πιστεύετε πράγματι ότι είναι τα ζητήματα που θα ανακύψουν μετά την αποδοχή της συμμετοχής της χώρας μας στην ΟΝΕ;

Ουσιαστικά, η κυβέρνηση τα τελευταία χρόνια δεν έκανε τίποτα άλλο για την ΟΝΕ παρά να ακολουθήσει τον αυτόματο πιλότο. Εφήρμοσε, δηλαδή, μια σφικτή νομισματική πολιτική και εξαπέλυσε μια χωρίς προηγούμενο εισπρακτική επιδρομή, επιβάλλοντας ταυτόχρονα αυστηρή εισοδηματική πολιτική εις βάρος των μισθωτών και των συνταξιούχων.

Ούτε επεδίωξε με σταθερότητα ούτε βεβαίως πέτυχε ουσιαστική εξυγίανση του δημόσιου τομέα. Η κατάσταση που επικρατεί, για παράδειγμα, στις συγκοινωνίες, στις αερομεταφορές, στις κρατικές πολεμικές βιομηχανίες, στους συνεταιρισμούς, είναι τουλάχιστον απειληστική. Όχι μόνο δεν προσφέρουν, αλλά επιβαρύνουν σωρευτικά τους Έλληνες φορολογούμενους με 400 δισ. ετησίως. Σ' όλη αυτή την περίοδο η προσαρμογή της οικονομίας μας και η ονομαστική σύγκλιση επιδιώχθηκε με μέτρα που μαθηματικά απομάκρυναν την ουσιαστική σύγκλιση. Αντί να ακολουθηθεί το παράδειγμα της Ιρλανδίας ή της Πορτογαλίας, η κυβέρνηση επέλεξε τη λογιστική ευημερία, την ευημερία των δεικτών.

Σήμερα, οι βασικοί τομείς της οικονομίας που θα έπρεπε να είναι ήδη ανοικτοί στον ανταγωνισμό, στραγγαλίζονται από τον ασφυκτικό κρατικό εναγκαλισμό. Αν η κυβέρνηση το ήμουν να προχωρήσει στη δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού και πολύ πιο γρήγορα θα είχε ικανοποιήσει το κριτήριο του πληθωρισμού και, κυρίως, θα είχαν δημιουργηθεί χιλιάδες θέσεις εργασίας. Μόνο από την απελευθέρωση της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών μπορούν να δημιουργηθούν 60.000 νέες θέσεις εργασίας.

Η κυβέρνηση επέδειξε αδικαιολόγητη και εξαιρετικά επιζήμια ολιγωρία στην προώθηση των αναγκαίων διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων. Οι μετοχοποιήσεις που προώθησε σε ορισμένους τομείς, κατευθύνονταν με γνώμονα εισπρακτικές λογικές και όχι τις ανάγκες της νέας εποχής. Σήμερα είναι ανάγκη να φύγουμε από την εισπρακτική πολιτική της μετοχοποίησης και να προχωρήσουμε σε πολιτική πραγματικής αποκρικοποίησης, με διαφανείς διαδικασίες, δίνοντας βάρος στην τόνωση της απασχόλησης. Να προχωρήσουμε σε μια πολιτική απελευθέρωσης της οικονομίας και ενίσχυσης της παραγωγικής δομής της χώρας. Να κάνουμε τα βήματα που πρέπει για να καταπολεμήσουμε την ανεργία.

Στη μετα-ΟΝΕ εποχή, η χώρα δεν μπορεί να παραμείνει στη διαχειριστική αντίληψη ούτε να εγκλωβισθεί στη διατηρησιμότητα. Είναι ανάγκη να προχωρήσει σε μια νέα πολιτική για την ουσιαστική σύγκλιση, σε μια πολιτική δυναμικής και ισόρροπης ανάπτυξης, σε μια πολιτική οικονομικής αλήθειας και κοινωνικής σύγκλισης.

Ποια θεωρείτε ότι είναι τα πλεονεκτήματα της Νέας Δημοκρατίας έναντι του ΠΑΣΟΚ και ποια τα μειονεκτήματα του κυβερνώντος κόμματος;

Η Νέα Δημοκρατία, έγκαιρα και πειστικά, έχοντας εντοπίσει τα αίτια που παράγουν και ανακυκλώνουν τα προβλήματα, χαράσσει σήμερα τους εθνικούς στόχους για τη νέα εποχή. Σκοπός μας είναι να σπάσουμε το φαύλο κύκλο που καθηλώνει τον τόπο.

Με βασικά μας αρχή τη σύνθεση και τη συναίνεση στο χώρο της κοινωνίας και της πολιτικής, χωρίς δογματισμούς, αγκυλώσεις και εξαρτήσεις είμαστε έτοιμοι να δώσουμε το νέο ξεκίνημα που χρειάζεται ο τόπος. Από την άλλη πλευρά, είναι σήμερα φανερό πως αυτοί που κυβερνούν για 20 ολόκληρα χρόνια ό,τι είχαν να δώσουν, το έχουν δώσει. Χρωστούσαν πολύ περισσότερα στον τόπο και στο λαό μας. Είτε δεν θέλησαν είτε δεν μπόρεσαν, το σίγουρο είναι πως κουράστηκαν και κούρασαν.

Από το 1981 βρίσκονται περίπου οι ίδιοι στις ίδιες θέσεις. Δεν μπορούν να πείσουν πλέον κανέναν πως όσα δεν κατάφεραν στα 20 χρόνια που κυβερνούν θα τα καταφέρουν τώρα. Αφήνοντας για τους άλλους το προνόμιο της αλαζονείας και την αντίληψη του κατεστημένου, της ασυδοσίας και της αυθαιρεσίας, η Νέα Δημοκρατία πείθει, μέρα με τη μέρα, ότι μπορεί καλύτερα ως κυβέρνηση, ότι η Ελλάδα ως χώρα μπορεί καλύτερα, ότι όλοι μαζί ως κοινωνία μπορούμε καλύτερα.



ΕΝ ΠΛΩ

Γράφει ο Νίκος Σίμος



Διπλή «πύλη»

Διπλή ήυση φαίνεται ότι έχει βρεθεί για την εισαγωγή των εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Εν πρώτοις, έχει συνταχθεί νομοσχέδιο από τα υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο θα κατατεθεί στη Βουλή, κατά τα φαινόμενα, μετά τις εκλογές της 9ης Απριλίου και το οποίο ανοίγει το δρόμο στις ναυτιλιακές εταιρείες να αναζητήσουν κεφάλαια μέσω του ελληνικού Χρηματιστηρίου, παρακαμπτομένων όλων των σημείων εκείνων που δημιουργούσαν επιφυλάξεις στον ελληνικό εφοπλισμό.

Ειδικότερα, το νομοσχέδιο αυτό προβλέπει την εισαγωγή όχι των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αυτών καθαυτών, αλλά εταιρειών επενδύσεων οι οποίες κατέχουν μετοχές εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας. Αυτό σημαίνει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες θα αντλούν τα κεφάλαια από την ελληνική κεφαλαιαγορά μέσω μιας εταιρείας-οχήματος.

Οι προϋποθέσεις για να εισαχθούν οι εταιρείες αυτές επενδύσεων στο Χρηματιστήριο είναι οι εξής: Πρέπει να είναι ανώνυμες εταιρείες που να λειτουργούν επί τη βάση του νόμου 2190/20, όπως απαιτεί η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, διότι δεν θα ήταν δυνατόν να υπάρχουν δύο διαφορετικές κατηγορίες εταιρειών που θα είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο. Όμως, έχει βρεθεί η φόρμουλα όπως η μεν δομή των εταιρειών-οχημάτων να διέπεται από το καθεστώς που διέπει τις ανώνυμες εταιρείες που είναι εισηγμένες στο ΧΑΑ, όσον αφορά όμως το φορολογικό καθεστώς τους, οι εταιρείες-οχήματα θα διέ-

πονται ως προς τις φορολογικές υποχρεώσεις τους από τις διατάξεις του νόμου 27/75. Δηλαδή, η εταιρεία επενδύσεων θα καταβάλλει τους φόρους που προβλέπονται από το συγκεκριμένο νόμο και εκεί θα εξαντλείται και οποιαδήποτε φορολογική υποχρέωση. Έτσι οι ναυτιλιακές εταιρείες θα διατηρούν τα φορολογικά προνόμιά τους.

Ενδιαφέρον όμως έχουν και άλλες διατάξεις του νομοσχεδίου. Έτσι, προβλέπεται ότι το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον σε 10 δισ. δρχ. καταβλητέων ολοσχερώς, καθώς και ότι τα κεφάλαια της εταιρείας που θα είναι εισηγμένη στη Σοφοκλήους, πρέπει να έχουν επενδυθεί κατά 65% σε μετοχές ηλαιοκτητριών εταιρειών ή σε μετοχές εταιρειών των οποίων το 90% των ιδίων κεφαλαίων έχει επενδυθεί σε μετοχές ηλαιοκτητριών εταιρειών. Επίσης, οι ηλαιοκτήτριες εταιρείες, σε μετοχές των οποίων έχουν επενδύσει οι εταιρείες που θα είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, πρέπει να έχουν στην κυριότητά τους, κατά την ημέρα εισαγωγής της εταιρείας-οχήματος στο Χρηματιστήριο, τουλάχιστον έξι ποντοπόρα πλοία. Η ηλικία των πλοίων αυτών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 15 έτη. Βεβαίως, το σχετικό νομοσχέδιο προβλέπει και μία σειρά από άλλες εγγυήσεις για την προστασία των επενδυτών.

Η άλλη δυνατότητα

Μία δεύτερη «πύλη» για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών με ποντοπόρα πλοία, στο Χρηματιστήριο Αθηνών, ανοίγει με το σύστημα των Ελληνικών Πιστοποιητικών (ΕΛΠΙΣ), που πρόκειται να καθιερωθεί.

Τα πιστοποιητικά αυτά θα είναι ισοδύναμα με κινητές αξίες που είναι ήδη εισηγμένες στο ελληνικό Χρηματιστήριο και μέσω αυτών θα μπορούν να εισάγονται στη Σοφοκλήδους και ξένες εταιρείες. Μία από τις βασικές προϋποθέσεις για να πάρει μία ξένη εταιρεία ένα τέτοιο πιστοποιητικό, που θα της επιτρέψει να αντλή κεφάλαια από το ελληνικό Χρηματιστήριο, είναι να είναι εισηγμένη σε τουλάχιστον ένα Χρηματιστήριο χώρας, μη μέλους της Ευρωπαϊκής Ενωσης και να έχει επαρκή διασπορά μετοχών στο Χρηματιστήριο που είναι εισηγμένη. Επιπλέον, η συγκεκριμένη εταιρεία πρέπει να είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της χώρας που είναι η έδρα της ή στη χώρα όπου είναι η κύρια παρουσία της.

Βεβαίως, τα Ελληνικά Πιστοποιητικά είχαν αφετηρία την ανάγκη να εισαχθούν στο ελληνικό Χρηματιστήριο μεγάλες εταιρείες των Βαλκανίων. Όμως το θεσμό αυτόν μπορούν να τον αξιοποιήσουν και ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες είναι εισηγμένες στα Χρηματιστήρια του Όσλο και της Νέας Υόρκης. Πολύ περισσότερο, μάλιστα, όταν μία από τις προϋποθέσεις είναι η εταιρεία που θα λάβει το πιστοποιητικό, να έχει κατά τις δύο τελευταίες χρήσεις ίδια κεφάλαια άνω του ενός δις. δρχ. για την Κύρια Αγορά, όταν το νομοσχέδιο που προαναφέραμε για την εισαγωγή στο ΧΑΑ εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας, απαιτεί κεφάλαια κατατεθειμένα ομοσχερώς 10 δις. δρχ.

Στο χείλος της κατάρρευσης, πάντα

Να δούμε τι επιφυλάσσει η κυβέρνηση, όποια και αν είναι αυτή που θα προκύψει από τις εκλογές της 9ης Απριλίου, για το ασφαλιστικό σύστημα των ναυτικών.

Ούτως ή άλλως, είμαστε υποχρεωμένοι ως χώρα, μόλις γίνουμε αποδεκτοί στην οικονομική και νομισματική ενοποίηση της Ευρώπης και στο ενιαίο νόμισμα, να προχωρήσουμε σε εκτεταμένες διαρθρωτικές αλλαγές που θα εξυγιάνουν το νοσηρό καθεστώς που επικρατεί στον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Έναν εκ των πλέων νοσούντων τομέων, δε, αποτελεί ο ασφαλιστικός.

Τι θα γίνει όσον αφορά στο ΝΑΤ, ουδείς γνωρίζει. Καλό είναι να υπενθυμίσουμε την τραγική κατάστασή του. Τα οργανικά ελλείμματα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και του Οίκου Ναύτου αυξάνονται από χρόνο σε χρόνο. Το 1999 είχαν προϋπολογισθεί σε 144 δις. δρχ. Τα 123 αφορούσαν το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Τα ελλείμματα για το 2000 αναμένεται βεβαίως να είναι αυξημένα. Ειδικότερα, τα αφορώντα στο ΝΑΤ υπολογίζεται ότι θα ανέλθουν σε

133,5.

Και κάτι ακόμη σημαντικό για τη σχέση εργαζομένων και συνταξιούχων. Κατά το πρώτο εξάμηνο του περασμένου χρόνου, οι συνταξιούχοι του ΝΑΤ ανέρχονταν σε 63.550. Κατά τους υπολογισμούς του Ταμείου οι θέσεις εργασίας το ίδιο διάστημα ανέρχονταν σε 25.100, οι δε εν ενεργεία ναυτικοί σε 40.500 περίπου. Τούτο σημαίνει ότι η σχέση συνταξιούχων προς θέσεις εργασίας διαμορφωνόταν σε 1 προς 0,4. Η δε σχέση συνταξιούχων προς εν ενεργεία ναυτικούς σε 1 προς 0,65. Με άλλα λόγια, οι συνθήκες της οικονομικής κατάστασης των ασφαλιστικών φορέων των ναυτικών βαίνουν συνεχώς επιδεινούμενες. Και, βεβαίως συνιστούν άληθον ένα λόγο αποτρεπτικό της προσέληψης νέων ανθρώπων στο ναυτικό επάγγελμα.

Οι αλλοδαποί δικηγόροι

Το ζήτημα της νομίμου εργασίας αλλοδαπών δικηγόρων στη χώρα μας, και ειδικότερα σε θέματα ναυτιλίας, ήλθε η ώρα να ρυθμισθεί οριστικά.

Η πρωτοβουλία του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς να απευθυνθεί στον εισαγγελέα, προκειμένου να διερευνηθεί η νομιμότητα άσκησης του δικηγορικού επαγγέλματος από αλλοδαπούς δικηγόρους στη χώρα μας, μέσω της λειτουργίας εμπορικών εταιρειών στις οποίες μετέχουν, ήταν τελικώς επιβεβλημένη, αφού οι οχλήσεις προς τις βρετανικές επαγγελματικές ενώσεις για τη ρύθμιση του θέματος έχουν αποβεί άκαρπες. Κατ' αυτόν τον τρόπο, όμως, καταστρατηγούνται ουσιαστικά οι κοινοτικές οδηγίες, τις οποίες εφαρμόζει η χώρα μας και οι οποίες καθορίζουν τις προϋποθέσεις για την αναγνώριση των διπλωμάτων στις χώρες-μέλη, έτσι ώστε

να μπορεί να ασκείται στις κοινοτικές χώρες το δικηγορικό επάγγελμα από οιονδήποτε Ευρωπαίο με τα σχετικά προσόντα.

Θα πρέπει να εγγράφονται οι Ευρωπαίοι δικηγόροι στα επαγγελματικά σώματα του τόπου όπου θέλουν να ασκήσουν το επάγγελμά τους, να το ασκούν επί μία τριετία και έπειτα από τριετή δικηγορική δραστηριότητα και υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις να εντάσσονται καθ' ολοκληρίαν στο δικηγορικό επάγγελμα. Πρόκειται για μία διαδικασία που βασίζεται άληθως σε κοινοτική οδηγία, για την εφαρμογή της οποίας η Ελλάδα έχει ήδη ετοιμάσει το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα.

Διαγ(κ)ωνισμός στο Λ.Σ.

Πλησιάζουν οι κρίσεις στο Λιμενικό Σώμα. Φτάνει η ώρα της κρίσεως... «Ανάβουν» τα τηλέφωνα, οι περισσότεροι αξιωματικοί ελπίζουν σε πολιτική στήριξη και οι υποσχέσεις δίνουν και παίρνουν.

Όταν είναι μαζί οι υπό κρίση ανώτατοι και ανώτεροι αξιωματικοί, είναι όλο χαρές και συναδελφική αλληλεγγύη. Ο διαγ(κ)ωνισμός γίνεται όταν είναι κατά μόνας. Τότε τα κοσμητικά επίθετα δίνουν και παίρνουν. Βρε, τι κάνει ο κόμμος για τις... κλήρες.

Θα τραβήξουν κουπί;

Φέτος προβλέπω ότι στις προβλήτες θα δούμε σκηνές ανάλογες με αυτές του '92, του '95, του 1996... Τότε, που έπεφτε ξύλο στα λιμάνια, όταν οι επιβάτες κρέμονταν σαν σταφύλια στα ακτοπλοϊκά και οι πλοίαρχοι συναγωνίζονταν με τις περίφημες «κόντρες».

Θα μου πείτε, γιατί τέτοια απαισιόδοξη πρόβλεψη; Μα, ήδη τα πρώτα μηνύματα του τριημέρου της Καθαρής Δευτέρας, προς αυτήν την κατεύθυνση έδειξαν. Ανοργανωσιά, υπεράριθμοι και καθυστερήσεις στον απόηχο.

Θα δούμε, λοιπόν, το καλοκαίρι για την ακτοπλοΐα και ιδιαίτερα για τη ΜΦΔ, «πόσα απίδια πιάνει ο σάκος»... Όσο για τους λιμενικούς; Αυτοί πάλη θα τραβήξουν κουπί...

Μικρό καλάθι...

Όλες οι παροιμίες σωστές είναι... «Όπου ακούς για πολλή κεράσια, κράτα μικρό καλάθι», λέει ο σοφός λαός. Φαίνεται πως ο Ι. Αντωνίου, της ΝΕΛ, δεν την ήξερε την παροιμία και ξαφνικά βρέθηκε εκτός της προεδρίας της εταιρείας.

Απ' ό,τι αποδείχτηκε, ήθελε να παίξει «το παιχνίδι» με τη ΜΦΔ, όμως, από την πλευρά του στρατηγικού επενδυτή, δηλαδή της ΑΝΕΚ, είχαν άλλη άποψη και του έδειξαν του φίλητου κ. Αντωνίου την πόρτα εξόδου.

Έτσι είναι, κύριε πρόεδρε... Όποιος θέλει τα πολλά, χάνει και τα λίγα.

Ο έλεγχος στην είσοδο του ΥΕΝ

Αυτό το... διαβολομηχάνημα στην είσοδο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας γιατί τελικά το τοποθέτησαν; Ποιος θα μου λύσει την απορία;

Δύο μήνες τώρα, ούτε έλεγχος γίνεται ούτε τίποτα. Όποιος μπαίνει και βγαίνει, ακούει μονίμως ένα «μπιπ» και ένα κόκκινο φωτάκι αναβοσβήνει... Γιατί κόκκινο φωτάκι; Δηλαδή, τι θέλατε; Να αναβοσβήνει φωτάκι άηλο χρώματος;

Βρε, μην πάει το μυαλό σας στο πονηρό... Το κόκκινο είναι λόγω Πειραιά και Θρύλλου... Έτσι δεν είναι;

Όλα τώρα τα θυμήθηκαν

Να τελειώνουμε και με αυτές τις εκλογές, γιατί ξαφνικά στο ΥΕΝ θυμήθηκαν τη λέξη «εγκαίνια»...

Εγκαίνια για το θάλαμο επιχειρήσεων, εγκαίνια για το σύστημα VTMS, εγκαίνια για τμήμα του λιμανιού.

Άντε, παιδιά, να τελειώνουμε με τις... κορδέλες. Όλες οι άλλες εκδηλώσεις για «εγκαίνια» να προγραμματιστούν για τις επόμενες βουλευτικές εκλογές, το... 2004!

Γνωστό το έργο

Πού ήταν όλοι αυτοί κρυμμένοι τόσα χρόνια; Για αρκετούς βουλευτές και πολίτες, λέω, οι οποίοι έναν - δύο μήνες πριν από τις εκλογές θυμήθηκαν ότι υπάρχει ναυτιλία και Έλληνες ναυτικοί.

Ερωτήσεις επί ερωτήσεων στο Κοινοβούλιο, ανακοινώσεις επί ανακοινώσεων και πάει λέγοντας. Όλοι μιλούσαν για τη ναυτιλία μας, για τον Έλληνα ναυτικό, για το ΝΑΤ, για τον Οίκο Ναύτου...

Βέβαια όλοι -ή μάλλον οι περισσότεροι- μετά τις 9 Απριλίου, θα ξεχάσουν τη ναυτιλία... Αυτό το έργο το έχουμε ξαναδεί.

Ο Ξανθόπουλος



YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD

Marine Auxiliary Diesel Engines
Marine Propulsion Diesel Engines

 **YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD.**

TSUJI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD

Cranes, Hatch Covers, Boat Davits,
Ro-Ro Equipment



NANIWA PUMP MFG. CO., LTD

Marine Pumps, Spare Parts



CONSILIUM US, INC.

Metritape Tank Level Gauging Systems



FRIEDRICH KOCKS GMBH

Deck Machinery



KYMA AS

Engine Performance Monitoring Systems
Torque Meters, M.I.P. Systems



YANMAR ENGINEERING CO., LTD

Supply of Yanmar Genuine Spare Parts, Related Equipment
of Engines & Service

 **YANMAR ENGINEERING CO., LTD.**

TSUJI MARINE SERVICES CO., LTD

Supply of Tsuji Genuine Spare Parts
& Service



TANABE PNEUMATIC MACHINERY CO., LTD

Marine Compressors, Spare Parts



CONSILIUM SELESMAR S.r.l.

IBS, ARPA Radars & ECDIS



SMIT GAS SYSTEMS B.V.

Inert Gas Systems, Nitrogen Generators



BMT SEATECH LTD

Hull Stress Monitoring Systems
& Real Time Manoeuvring, Berthing and
Training Simulators



A FRANGOULIS COMPANY

220 SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72, GREECE. Tel.: (301) 95.32.350, Fax: (301) 95.32.355,
TLX: 21.40.92 FRAN GR, e-mail: Info@franman.gr <http://www.franman.gr>
ISO 9002 CERTIFIED BY ABS (RAB) AND DNV (RvA)

Το πρόβλημα του «Έρικα»

Οι εξελίξεις για τη σοβαρή ρύπανση των γαλιλικών ακτών που σημειώθηκε μετά το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου «Έρικα», στις 14 Δεκεμβρίου 1999, παρακολουθούνται με ιδιαίτερη ανησυχία από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Η ανησυχία αυτή δικαιολογείται από το γεγονός των πολιτικών πιέσεων που ασκούνται για τη λήψη βεβαιασμένων μέτρων τα οποία σύμφωνα με τις υπάρχουσες ενδείξεις δεν θα διαθέτουν

επαρκή τεχνική αιτιολόγηση, με αποτέλεσμα να έχουν σοβαρό αντίκτυπο για τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος (αντιπροσωπεύουν το 68% του παγκόσμιου στόλου) και τα ηλικίας άνω των 20 ετών (που αντιπροσωπεύουν το 36% του παγκόσμιου στόλου). Η πρόθεση επίσημης του χρονοδιαγράμματος της διεθνούς Συμβάσεως MARPOL που ήδη

εξαγγέλθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την απόσυρση των πλοίων των κατηγοριών αυτών, μόνο με κοινοτική ρύθμιση, και όχι με τη διαδικασία της τροποποίησής της, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), προβλέπεται ότι θα έχει δραματικές επιπτώσεις. Και αυτό γιατί η συγκεκριμένη κοινοτική ενέργεια θα υπονομεύσει το κύρος του ΙΜΟ και θα πλήξει ανεπανόρθωτα το καθεστώς της διεθνούς νομοθεσίας, δεδομένου ότι εκ-

φράζονται φόβοι, θιγόμενες χώρες και περιοχές από τα μέτρα αυτά να προχωρήσουν σε αντίμετρα.

Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο ανατροπής της ομαλής μεταφοράς πετρελαιοειδών ειδικότερα προς την Ευρώπη, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους αυτής και κατ'επέκταση την επιβάρυνση του Ευρωπαϊκού καταναλωτή.

Εξάλλου, η προβλεπόμενη υποχρεωτική εφαρμογή του μέτρου επί του κοινοτικού στόλου θα εξανάγκαζε μεγάλο αριθμό δεξαμενόπλοιων να αληθίσουν σημαία, με τα γνωστά επακόλουθα για την ανάπτυξη της κοινοτικής ναυτιλίας.

Η ΕΕΕ θεωρεί απολύτως αναγκαία την πλήρη διευκρίνιση των συνθηκών και των αιτιών του ατυχήματος καθώς και τη ρεαλιστική αντιμετώπιση του προβλήματος συμμετέ-



χουσα σε όλες τις σχετικές διεργασίες, τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο.

Η ΕΕΕ πιστεύει, επιπλέον, ότι είναι απαραίτητη η παραπομπή προτάσεων που τυχόν θα υποβληθούν για αναγκαία μέτρα στον ΙΜΟ, ώστε να δοθεί ρεαλιστική λύση στο πρόβλημα με δυνατότητα οικουμενικής εφαρμογής, προκειμένου να αποτρέψει ανατροπές και παρενέργειες που εγκυμονούν τυχόν κρίσιμα περιφερειακά αντίμετρα.

Κοινή σύσκεψη ΕΕΕ και Committee

Η πρώτη κοινή συνεδρίαση για το 2000 των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και του Greek Shipping Co-Operation

Committee πραγματοποιήθηκε στις 27 Μαρτίου στο Λονδίνο. Οι εκπρόσωποι των δύο εφοπλιστικών οργανώσεων συζητήσαν στη βάση ημερήσιας διάταξης, η οποία περιλάμβανε όλη τα θέματα που απασχολούν το πλοίο και τη ναυτιλιακή επιχείρηση, καθώς και τη γενικότερη πορεία της ελληνικής ναυτιλίας στο πλαίσιο της διεθνούς οικονομικής συγκυρίας των κοινοτικών εξελίξεων και της ακολουθούμενης στην Ελλάδα ναυτιλιακής πολιτικής.

Κοινοπραξίες και «mega carriers»



Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ενωσης (ΟΚΕ) κατά την πρόσφατη (1-2/2/2000) σύνοδο της ολομέλειάς της, υιοθέτησε τη γνωμοδότηση της εισηγήτριας Δρος Άννας Μπρεδέμα Σαββονούλου, εκπαιδευτού της Ομάδας Εργοδοτών, αναφορικά με σχέδιο κανονισμού που πρότείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με αντικείμενο την ανανέωση της «εξαιρέσεως» η οποία χορηγείται στις ναυτιλιακές κοινοπραξίες (Consortia) των τακτικών γραμμών. Πρόκειται για «εξαιρέση» από τους ισχύοντες κοινοτικούς κανόνες, περί ανταγωνισμού.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η εισήγηση της Δρος Άννας Μπρεδέμα Σαββονούλου με εμπειρογνώμονα τον κ. Alfons Guinier, γενικό γραμματέα της Ενωσης Ευρωπαίων Εφοπλιστών, ενεκρίθη από την ολομέλεια της ΟΚΕ με 121 ψήφους υπέρ, 1 κατά και 1 αποχή.

Αναλυτικότερα:

Στις 20 Απριλίου 2000 λήγει η ισχύς του κανονισμού 870 του 1995, βάσει του οποίου έχει χορηγηθεί πενταετής «εξαιρέση» των κοινοπραξιών αυτών από τους κανόνες ανταγωνισμού του άρθρου 85 (π. 3) της Συνθήκης της ΕΟΚ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκτιμώντας ότι οι λόγοι που οδήγησαν στην υιοθέτηση του Κανονισμού 870 εξακολουθούν να υφίστανται, πρότείνει με νέο σχέδιο κανονισμού την ανανέωση της «εξαιρέσεως» και για την πενταετία μέχρι την 20ή Απριλίου του 2005.

Η ΟΚΕ επικρότησε την παρόταση της ισχύος του Κανονισμού γιατί πιστεύει ότι εφαρμόσθηκε αποτελεσματικά στην πράξη μέχρι σήμερα.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι οκτώ χρόνια μετά την έγκριση του πρώτου κανονισμού για τις κοινοπραξίες, η ΟΚΕ διαπιστώνει τις ευρείες και ραγδαίες αλλαγές που συντελούνται στη διεθνή αγορά τακτικών ναυτιλιακών γραμμών.

Συγκεκριμένα, επισημαίνονται η μείωση του ρόλου των conferences τακτικών γραμμών, η αυξανόμενη χρησιμοποίηση containers, η αύξηση της σημασίας των consortia και η συγκέντρωση σε μεγάλες μονάδες. Ο τομέας των τακτικών γραμμών χαρακτηρίζεται από συνεχείς συγχωνεύσεις και εξαγορές επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ναυτιλιακών «κολλοσσών» (mega carriers) που εκμεταλλεύονται εκατοντάδες πλοία και έχουν δίκτυα διανομής σε παγκόσμια κλίμακα.

Η εξέλιξη αυτή των αποκαλούμενων «κολλοσσών» έρχεται σε αντίθεση με την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά της μεταφοράς φορτίων κύδην, όπου το μικρό μέγεθος της εταιρείας δεν αποτελεί εξαίρεση, αλλά κανόνα. Η ΟΚΕ επισημαίνει, επίσης, ότι ενώ οι κοινοπραξίες αποτελούν θετικό φαινόμενο, το οποίο μπορεί να διευκολύνει την επιβίωση των επιχειρήσεων μικρού και μεσαίου μεγέθους με την ενοποίηση των δραστηριοτήτων τους, ως εξέλιξη θα πρέπει να ελέγχεται όταν οι «κολλοσσοί» καθίστανται μέλη κοινοπραξιών. Στις περιπτώσεις αυτές, τα συμ-

φέροντα των μικρού και μεσαίου μεγέθους μελών μιας κοινοπραξίας επιβάλλεται να προστατεύονται έναντι των «κολλοσσών» που είναι μέλη κοινοπραξιών. Διαφορετικά ενδέχεται οι κοινοπραξίες να καταστούν ένα από τα οχήματα ενισχύσεως των τάσεων προς συγκέντρωση.

Με βάση τις διαπιστώσεις αυτές, η ΟΚΕ αποδέχεται την άποψη ότι το θέμα των κοινοπραξιών πρέπει να παρακολουθείται εφεξής σε ευρύτατο πλαίσιο, λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων και των συγκυριών κατά την εκτίμηση του νομικού καθεστώτος των κανόνων ανταγωνισμού στο μέλλον.

Συγχρόνως όμως, εκφράζει σκεπτικισμό για τη μετά το 2005 νομική αντιμετώπιση των consortia τακτικών γραμμών όταν σε αυτά μετέχουν «mega carriers» και εφιστά την προσοχή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ότι στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να διαφυλαχθούν τα δικαιώματα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που θα είναι μέλη στο ίδιο κονσόρτιουμ. Ακριβώς αυτός είναι ο λόγος που η γνωμοδότηση της Δρος Άννας Μπρεδέμα Σαββονούλου όπως υιοθετήθηκε από την ΟΚΕ, συνιστά τη στενή παρακολούθηση από σήμερα της εξέλιξης του φαινομένου των «mega carriers».

Θα πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι την παρόταση ισχύος του κανονισμού, και συνακόλουθα της «εξαιρέσεως» επί μια πενταετία, υποστηρίζει και η Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA).

Ο «Θρύλος του Αιγαίου»



Στις 3 Απριλίου 2000 έγινε η παράδοση του Δ/Ε «Aegean Legend» από τα ναυπηγεία της Samsung Heavy Industries Co. Ltd, Koje Island, στους πλοιοκτήτες του Alfa Hellenic Maritime Inc., το οποίο και νοηοδηγήθηκε στο νοηόγιο Πειραιά. Το πλοίο είναι Crude Oil Carrier, τελεί υπό τη διαχείριση της Arcadia Shipmanagement Co. Ltd, είναι δε χρονοναυλωμένο στην εταιρεία Skaugen Petrotrans Inc. που εδρεύει στο Χιούστον των ΗΠΑ και θα εκτελεί ταξίδια εντός του US Gulf. Το πλοίο κατευθύνεται προς Σιγκαπούρη για φόρτωση με προορισμό US Gulf.

Το 105.000 τόνων dwt έχει ναυπηγηθεί σύμφωνα με

τις αυστηρές προδιαγραφές ασφαλούς ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι Double Hull, ταξινομημένο στον νορβηγικό νοηόγιο Det Norske Veritas και πλήρως εξοπλισμένο για τη μεταφορά όλων των ειδών υγρών φορτίων. Παρόντες στο εγκαίνια ήταν οι δύο γιοι του Κωνσταντίνου Π. Αγγελόπουλου, προέδρου της Arcadia, Γεώργιος και Παναγιώτης, ο γενικός διευθυντής της εταιρείας Β. Γιαμουρίστας, η νονά του πλοίου κ. Ελένη Μπρατίμου κ.ά.

Με την παραλαβή του «Aegean Legend», τα πλοία που διαχειρίζεται η εταιρεία Arcadia Shipmanagement Co. Ltd ανέρχονται σήμερα σε οκτώ, ενώ επίκεινται οι παραλαβές τεσσάρων Bulk Carriers συνολικής χωρητικότητας 300.000 τόνων dwt (75.000 έκαστο), που ανεβάζουν τη συνολική χωρητικότητα του ομίλου σε ένα εκατομμύριο τόνους.



Από αριστερά οι κ. Φώτης Μπρατίμος, Β. Γιαμουρίστας, οι κ. Γ. & Π. Αγγελόπουλος, η νονά κ. Ελένη Μπρατίμου και ο πρόεδρος του ναυπηγείου μετά της συζύγου του. Στο κέντρο ο Οικουμενικός Πατριάρχης Κωνσταντινουπόλεως Παναγιώτατος Βαρθολομαίος

Εθιμοτυπική επίσκεψη

Η νέα διοίκηση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, που προήλθε από τις αρχαιρεσίες της 24ης Φεβρουαρίου 2000, συνάντησε την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ, κ. Στ. Σουμάκη υπουργό, Αθ. Τσουροπλή γενικό γραμματέα και Θεοδ. Παπακωνσταντίνου αρχηγό Λιμενικού Σώματος. Επικεφαλής της επίσκεψης ήταν ο πρόεδρος του Επιμελητηρίου Σπ. Αλεξανδράτος, οι αντιπρόεδροι Α. Φαφαλιός και Β. Λογοθέτης καθώς και τα μέλη της διοικούσης επιτροπής Γ. Γαβριήλ, Ι. Πλατσοδάκης, Γ. Στρίντζης και Μ. Φόρος. Κατά τη διάρκεια της εθιμοτυπικής επίσκεψης ανταλλάχθηκαν απόψεις επί πολλών εκκρεμών θεμάτων της ναυτιλίας και τονίστηκε από τις δύο πλευρές ότι πρέπει για να βοηθηθούν στην επίλυσή τους τα υπάρχοντα προβλήματα και να υπάρχει ένα κλίμα αλληλοκατανόησης.

Νέα ρότα για το Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης

Ανακαινισμένο πλήρως, παραδόθηκε στις 16 Μαρτίου στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, από τον υπουργό Εμπ. Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη, το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης.

Σκοπός του είναι ο αποτελεσματικότερος συντονισμός των ναυτικών και αεροπορικών επιχειρήσεων έρευνας - διάσωσης και η παροχή βοήθειας σε πλοία ή άτομα που κινδυνεύουν εντός της περιοχής ευθύνης της χώρας μας. Το Κέντρο του ΥΕΝ λειτουργεί σε



Άποψη από το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης

24ωρη βάση, είναι στελεχωμένο με αξιωματικούς και βαθμοφόρους του Λιμενικού και της Αεροπορίας και συνεργάζεται με τα αντίστοιχα Κέντρα Έρευνας σε παγκόσμια βάση, με τα οποία ανταλλάσσει πληροφορίες σχετικά με πλοία που κινδυνεύουν σε όλες τις θαλάσσιες

περιοχές της υφηλίου, για την ταχύτερη παροχή συνδρομής.

Σε εθνικό επίπεδο, υποστηρίζεται από 5 υποκέντρα έρευνας - διάσωσης τα οποία βρίσκονται σε Θεσσαλονίκη, Μυτιλήνη, Ρόδο, Χανιά και Πάτρα. Το Κέντρο διαθέτει πλωτά και εναέρια μέσα έρευνας - διάσωσης (συνεπικουρείται και από τα εμπορικά και ακτοπλοϊκά σκάφη) που ανά πάσα στιγμή επεμβαίνουν σε ακτογραμμή 16.000 χιλιομέτρων και σε περίπου 3.000 νησιά και βραχονησίδες,

με πυκνή κίνηση πλοίων κάθε μεγέθους και είδους. Να σημειωθεί ότι κατά τη μεγαλύτερη διάρκεια του χρόνου οι ελληνικές θαλάσσιες δόγες των δυσμενών καιρικών συνθηκών αποτελούν έναν πολύ ευαίσθητο, από πλευράς ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, χώρο.

Την τελευταία διετία, το Κέντρο Έρευνας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας επιλήφθηκε 860 περιστατικών, από αυτά τα 721 εντός του FIR Αθηνών και τα υπόλοιπα 139 εκτός. Πέρυσι υπήρξαν 94 ακυβερνησιές πλοίων, 22 άνθρωποι βρέθηκαν στη θάλασσα και ζητήθηκε η συνδρομή πλωτών μέσων για τη διάσωσή τους, ακόμη είχαμε 32 βυθίσεις, 15 εισροές υδάτων, 4 εγκαταλείψεις πλοίων, 29 μεταφορές ασθενών, 24 μηχανικές βλάβες, 81 προσάξεις, 29 πυρκαγιές κ.ά.



Ο κ. Σουμάκης χαιρετάει τους επικεφαλής του Κέντρου



elvictor

SHIPPING Co SA

1977 - 2000 23 χρόνια πρωτοπόροι κτίζουμε το μέλλον επενδύοντας στον άνθρωπο

*Εκπαιδεύουμε τους ναυ-
τικούς μας για την
ασφάλεια τους,
την ασφάλεια
των πλοίων
και την προστασία
των θαλασσών.
Γι αυτό τους κρατάμε
κοντά μας.*



WORLDWIDE OFFICES

GREECE: PIRAEUS
UKRAINE: ODESSA
RUSSIA: NOVOROSIYSK
POLAND: WARSAW
EGYPT: ALEXANDRIA - DAMIETTA
SINGAPORE
INDONESIA: JAKARTA
MALDIVES: MALE
PHILIPPINES: MANILA
VIETNAM: SAIGON (HCM)

MAIN ACTIVITIES

- SHIPMANAGEMENT
- CREW MANAGEMENT
- AGENCY SERVICES
- MARINE TRAVEL

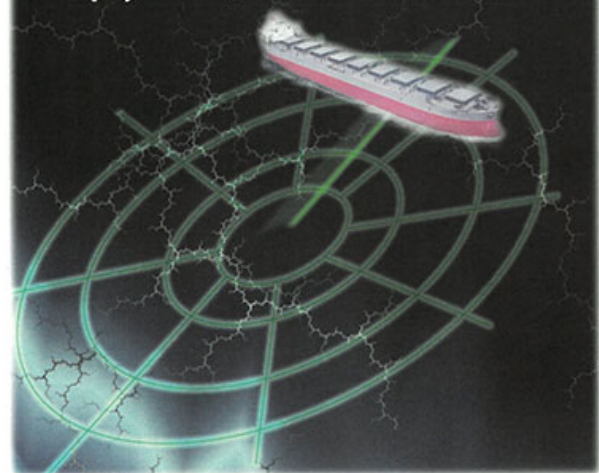
GALANAKIS BUILDING: 3 Kassandras str. Kastella, 185 33 Piraeus Greece
Tel.: 422 4220 Fax: 417 3728, 422 4229
Telexes: 213392 / 1770 / 2456 GALA GR
BIMCOM-mail: 19772201
e-mail: elvictor@hol.gr



Προξενείο στη Λιθουανία

Άρχισε τη λειτουργία του το πρώτο ελληνικό προξενείο με έδρα το Βίλνους της Λιθουανίας και με πρόξενο τον κ. Θεόδωρο Κοντογιώργη. Το προξενείο αυτό έχει στις αρμοδιότητές του το λιμάνι Klaipėda και οι Έλληνες πλοίαρχοι θα μπορούν να επικοινωνούν για υποθέσεις των πλοίων τους στο τηλέφωνο 003702-757017 και στο φαξ 003 02- 731767.

Το συνέδριο της 2ας Ιουνίου



Διεθνές συνέδριο για την πορεία της ναυτιλίας στη νέα χιλιετία θα πραγματοποιηθεί τη 2α Ιουνίου 2000 στο Μέγαρο Μουσικής, υπό την αιγίδα της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και του Greek Shipping Co-Operation Committee, στο πλαίσιο των εκδηλώσεων της 17ης εκθέσεως των Ποσειδωνίων. Σε εγκύκλιό του προς τα μέλη της ΕΕΕ, ο πρόεδρος Γιάννης Κ. Λύρας αναφέρει για το συνέδριο μεταξύ των άλλων και το εξής: «Πρόκειται για γεγονός βαρύτητας σημασίας το οποίο θα επαναλαμβάνεται στη χώρα μας ανά διετία και κατά τη διάρκειά του, θα αναπτύσσεται υψηλού επιπέδου διεθνής προβληματισμός για τη βιομηχανία των θαλασσιών μεταφορών, στην έδρα της μεγαλύτερης πλοιοκτησίας που σήμερα δραστηριοποιείται στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο».

Το συνέδριο της 2ας Ιουνίου

στο Μέγαρο Μουσικής, με τη συμμετοχή περίπου 1.500 συνέδρων από την Ελλάδα και το εξωτερικό, θα αποτελέσει τον πρόδρομο των εκδηλώσεων της Διεθνούς Εκθέσεως που θα εγκαινιασθεί στο χώρο του ΟΛΠ την 5ην Ιουνίου.

Πρόεδρος και εισηγητής αυτού του συνεδρίου θα είναι ο πρόεδρος της ΕΕΕ και ομιλητές διακεκριμένες προσωπικότητες από το διεθνή χώρο και την Ελλάδα μεταξύ των οποίων και οι:

- Loyola de Palacio, αντιπρόεδρος της Commission, αρμόδια για τις Μεταφορές
- William O' Neil, γενικός γραμματέας του IMO
- Frederick Chavalit Tsao, πρόεδρος του Intercargo
- Harold J. Greel Jr, πρόεδρος της Federal Maritime Commission των ΗΠΑ
- Clive Davidson, γενικός διευθυντής της Australian Maritime Safety Authority.

Διαχείριση θαλασσιού έρματος

Για το πρόβλημα της διαχείρισης του θαλασσιού έρματος των πλοίων στο πλαίσιο των κατά χώρας εθνικών απαιτήσεων, η ΕΕΕ ενημέρωσε τα μέλη της με σχετική εγκύκλιο στην οποία μεταξύ των άλλων δίδονται και τα ακόλουθα στοιχεία:

- Την 1-7-1999, οι Ηνωμένες Πολιτείες άρχισαν την εφαρμογή της εθνικής πολιτικής η οποία είναι

βληθεί υποχρεωτικά.

- Η πολιτεία της Καλιφόρνιας εγκαινίασε την 1/1/2000 τη μονομερή απαίτησή της για την υποχρεωτική αλληλαγή έρματος στην ανοικτή θάλασσα από πλοία προοριζόμενα για λιμένες της πολιτείας και προερχόμενα από λιμένες εκτός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης των ΗΠΑ. Επέβαλε επίσης τέλος για τα πλοία που εισέρχονται στους λιμένες της με έρμα. Τα τέλη (προς το παρόν \$600 για κάθε ταξίδι) προορίζονται για τη χρηματοδότηση έρευνας περί διαχείρισης του έρματος.

- Ο Καναδάς θα καθιερώσει εθνικές απαιτήσεις που θα αντικατα-



ακόμη αντικείμενο προσωρινής νομοθεσίας. Η έκδοση οριστικής νομοθεσίας θα εξαρτηθεί από το βαθμό εθελοντικής συμμορφώσεως των πλοίων στην τριετή δοκιμαστική περίοδο. Προς το παρόν, η αναφορά για το μεταφερόμενο έρμα και τις διαδικασίες διαχείρισής του είναι υποχρεωτική και η αλληλαγή έρματος στην ανοικτή θάλασσα προαιρετική. Ωστόσο, θεωρείται βέβαιον ότι εάν η πρακτική δεν ακολουθηθεί σε ικανοποιητική έκταση, το μέτρο θα επι-

στήσουν τις σχετικές οδηγίες για τις Μεγάλες Λίμνες και τον ποταμό Άγιο Λαυρέντιο. Η νομοθεσία θα τεθεί σε ισχύ την 1-4-2000. Όπως και με το σύστημα των ΗΠΑ, οι αναφορές θα είναι υποχρεωτικές και η αλληλαγή έρματος προαιρετική. Ο λιμένας του Βανκούβερ θα εναρμονίσει τις απαιτήσεις του με τις αντίστοιχες εθνικές, όταν τεθούν σε εφαρμογή, θα διατηρήσει όμως υποχρεωτική την αλληλαγή έρματος στην ανοικτή θάλασσα.





Πρωτοποριακές προτάσεις

Προτάσεις για πιλοτικές δραστηριότητες στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών ζητεί με προκήρυξη σχετικού διαγωνισμού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από τα κράτη-μέλη και φυσικά ή νομικά πρόσωπα με έδρα την Κοινότητα. Ο διαγωνισμός αυτός, που διενεργείται στο πλαίσιο προγραμμάτων για τις συνδυασμένες μεταφορές (PACT), αποσκοπεί σε προτάσεις για «καινοτόμα επιχειρηματικά μέτρα» καθώς και για μελέτη σκοπιμότητας που προγραμματίζουν τα μέτρα αυτά. Ειδικότερα, στη σχετική προκήρυξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφέρονται οι προτάσεις για έργα που θα επιλεγούν με βάση:

α. Τον καινοτόμο χαρακτήρα του έργου, είτε από πλευράς τεχνολογίας είτε από πλευράς δημιουργίας γραμμών συνδυασμένων μεταφορών, στις περιπτώσεις που μέχρι τώρα υπήρχαν μόνο γραμμές οδικής μεταφοράς.
β. Τη συμβολή που πραγματοποιεί το έργο στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών. Η συμβολή αυτή μετράται κυρίως με στροφή του κυκλοφοριακού φόρτου από την οδική γραμμή στην αντίστοιχη συνδυασμένων μεταφορών και με την παρουσίαση προβλέψεων βιωσιμότητας για το έργο.

Τα έργα οφείλουν να μην οδηγούν σε απαράδεκτη στρέβλωση του ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές, μεταξύ μη οδικών μεταφορικών μέσων ή σημείων μεταφορτώσεως. Η στροφή του κυκλοφοριακού φόρτου πρέπει να αφορά την αλληλαγία από οδική σε συνδυασμένη μεταφορά.

Ως κύριο στόχο του προτεινόμενου έργου η προκήρυξη της επιτροπής αναφέρει τη συμβολή του στην κοινή πολιτική μεταφορών: Τα οφέλη για το περιβάλλον και στην ασφάλεια σε σύγκριση με την υφιστάμενη κατάσταση, ειδικότερα από πλευράς ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, ώστε να καθίσταται δυνατή η ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών μακράς αποστάσεως. Οι επιδράσεις σε άλλες ανταγωνιστικές μεταφορικές γραμμές στην οικεία αγορά. Η συμβολή του έργου στην ανάπτυξη και χρήση διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των σιδηροδρομικών οδών εμπορευματικών μεταφορών.

Παραίτηση προέδρου

Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων κ. Σπύρος Αλεξανδράτος παραιτήθηκε από το αξίωμα του προέδρου παραμένοντας απλώς μέλος του διοικητικού συμβουλίου, λόγω της εκλογής του στο αξίωμα του προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Η ανασυγκρότηση του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης έχει ως εξής:

Πρόεδρος Βαρβατές Νικόλαος, Α' αντιπρόεδρος Κορρές Άλκης, Β' αντιπρόεδρος Τσάκος Δημήτριος, γεν. γραμματέας Λεονάρδος Παναγιώτης, ταμίας Μανώλης Χρήστος και σύμβουλοι οι κ. Αλεξανδράτος Σπύρος, Καραγιάννης Μιχαήλ, Σαρλής Μιχαήλ, Φακανάς Λεωνίδας.



Νεότευκτο για τη Ceres Hellenic

Η εταιρεία Hyundai Heavy Ltd και οι πελάτες της Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd υπέγραψαν συμβόλαιο για την κατασκευή ενός (1) suezmax tanker, βάρους 160.000 dwt. Το πλοίο θα παραδοθεί τέλος του 2001/αρχές 2002 και θα κατασκευαστεί με τις ειδικές προδιαγραφές της Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd και των πελατών της.

Η κατασκευή θα είναι πολύ υψηλών προδιαγραφών για ένα πλοίο τέτοιου τύπου και αυτό αντανακλάται στην τιμή του, η οποία είναι περίπου 25% υψηλότερη από την τιμή ενός καθιερωμένου suezmax tanker.

Το σχέδιο συμπεριλαμβάνει διάφορα χαρακτηριστικά για την περιβαλλοντολογική ασφάλεια, τα οποία είναι επιπλέον των κανονισμών. Επίσης το πλοίο θα έχει απολύτως απομονωμένη χωρητικότητα έρματος, η οποία θα ξεπερνά το 50% του deadweight του πλοίου, δηλαδή σε πολύ άσχημες καιρικές συνθήκες δεν θα χρησιμοποιούνται οι δεξαμενές φορτίου, οπότε έτσι αποκλείεται ο κίνδυνος της ρύπανσης.

Συμφωνία για την παράνομη διακίνηση ναρκωτικών

Υπεγράφη συμφωνία μεταξύ του BIMCO και των τελωνειακών αρχών της Φινλανδίας και του Βελγίου, βάσει της οποίας θα επιδιωχθεί αμοιβαία συνεργασία για τον περιορισμό της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών μέσω και των πλοίων που προσεγγίζουν τους λιμένες των χωρών αυτών.

ΟΓΑ Κατάργηση εισφοράς

Στο νόμο 2768, που ψηφίστηκε από τη Βουλή και καταχωρίστηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, περιελήφθη το άρθρο 94 «περί ρυθμίσεως ειδικών θεμάτων» με το οποίο καταργούνται οι εισφορές υπέρ ΟΓΑ, για τις αμοιβές των αξιωματικών και των πληρωμάτων του εμπορικού ναυτικού.

— Νέο διοικητικό συμβούλιο

Μετά τις εκλογές στην Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, στις 27 Ιανουαρίου 2000, συγκροτήθηκε σε σώμα το διοικητικό συμβούλιο το οποίο απαρτίζεται από τους εξής: Πρόεδρος Αντώνης Αντάπσης, αντιπρόεδροι Αίλη Κιάντου-Παμπούκη και Νικόλαος Σκορίνης, γενικός γραμματέας Κωνσταντίνος Ανδρεόπουλος, αναπληρωτής γενικός γραμματέας Αθανάσιος Θεοφλογίτης, ειδικοί γραμματείς Ιωάννης Μαρκιανός-Δανιήλ και Δευκαλίων Ρεδιάδης, ταμίας Πέτρος Καμπάνης, και μέλη οι Παναγιώτης Σωτηρόπουλος, Λία Αθανασίου, Γρηγόριος Τιμαγένης, Ιωάννης Χαμηλοθώρης, Παναγιώτης Μαυρογιάννης, Ιωάννης Κοροτζίης, Στέλιος Στυλιανού.

Το συμβούλιο της Ένωσης Ναυτικού Δικαίου αποφάσισε, για την καλύτερη αντιμετώπιση των ζητημάτων που τίθενται ιδίως από το Comité Maritime International, τη σύσταση τριών επιτροπών από μέλη της ως εξής:

Α) Επιτροπή Δικαίου Θαλάσσιας Μεταφοράς (πραγμάτων και επιβατών): Π. Σωτηρόπουλος (συντονιστής), Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ν. Γερασίμου, Ι. Κοροτζίης και Σ. Στυλιανού.

Β) Επιτροπή Δικαίου Θαλάσσιων Περιστατικών (περιορισμός ευθύνης, θαλάσσια ασφάλιση, γενική αβάρια, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή): Ν. Σκορίνης (συντονιστής), Λ. Αθανασίου, Ι. Μαρκιανός, Ι. Ρόκας και Κ. Σπαινιώτης.

Γ) Επιτροπή Δικαίου Νομικού Καθεστώτος του Πλοίου (πλοία - πλωτά ναυπηγήματα, εμπράγματα δικαιώματα, κατασχέσεις, ασφάλεια πλοίου, προσωπικό, προνόμια ελληνικών πλοίων κ.λπ.): Α. Αντάπσης (συντονιστής), Λ. Τιμαγένης, Αθ. Θεοφλογίτης, Θ. Μητράκος, Δ. Ρεδιάδης και Γ. Σιάμος.



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 —

Αναβολή Διεθνούς Συμποσίου

Ανεβλήθη το 15ο Διεθνές Συμπόσιο της ευρωπαϊκής διάσκεψης των υπουργών Μεταφορών (ΕΔΥΜ), που επρόκειτο να διεξαχθεί στη Θεσσαλονίκη στις 5-7 Απριλίου, λόγω των βουλευτικών εκλογών στις 9 Απριλίου. Η νέα ημερομηνία του 15ου Διεθνούς Συμποσίου, το οποίο διοργανώνεται κάθε τρία χρόνια από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ορίστηκε για τις 7-9 Ιουνίου.

Η πρωτοβουλία της οργάνωσης ανήκει στο τμήμα Οικονομικών Επιστημών και υποστηρίχθηκε θερμά από την πρυτανεία του Πανεπιστημίου καθώς και από το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Το συμπόσιο συγκεντρώνει εκπροσώπους κυβερνήσεων και δημοσίων διοικήσεων, διακεκριμένους επιστήμονες από διάφορα πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα καθώς και ανώτερα στελέχη διεθνών οργανισμών, γραφείων συμβούλων, επαγγελματικών συνδέσμων και μεταφορικών εταιρειών από περίπου 50 κράτη ανά τον κόσμο.

Για περισσότερες πληροφορίες, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν στο τμήμα συνεδρίων της ΔΕΘ, Εγνατία 154, 546 36 Θεσσαλονίκη.

Τηλ: (031) 291.572, (031) 291.203.

Fax: (031) 233.779, (031) 229.116.

e-mail: congresses@helexpo.gr http: www.helexpo.gr



Ο Γ. Βερνίκος εξελέγη για 5η συνεχή τετραετία

Στις εκλογές που διεξήχθησαν στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, ο Γ. Βερνίκος, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Vernicos Yachts, εξελέγη για πέμπτη συνεχή τετραετία εκπρόσωπος της κατηγορίας «σκάφη επαγγελματικής αναψυχής». Μετά την εκλογή του, ο κ. Βερνίκος, μεταξύ άλλων, μίλησε για τα 25 χρόνια αγώνων για την ανάδειξη του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού καθώς και την ανάδειξη του κλάδου των τουριστικών σκαφών σαν μια σημαντική οικονομική δραστηριότητα.

Αναφέρθηκε στα έργα υποδομής, όπως είναι οι μαρίνες, όσο και στη δημιουργία μιας αποτελεσματικής δημόσιας διοίκησης η οποία θα μπορεί να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ενός κόσμου που κινείται ταχύτητα. Για το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, ο κ. Βερνίκος τόνισε ότι θα πρέπει τη νέα τετραετία να αναδείξει περισσότερο το ρόλο του ως συνδυαστικού κρίκου όλης της ελληνικής ναυτιλίας, να αναβαθμίσει ακόμα περισσότερο τη θέση του ως συμβούλου του κράτους και να σταθεί με θάρρος και δικαιοσύνη δίπλα στο επαγγελματικό σκάφος αναψυχής, το οποίο του προσφέρει πολλαπλά.

Η «Κυριακούλης» επεκτείνεται σε πανευρωπαϊκό δίκτυο για μαρίνες

Παρουσία του υπουργού Αιγαίου Σταύρου Μπένου, πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της μαρίνας στην Καλαμάτα.

Η μαρίνα έχει εκμισθωθεί για 24 χρόνια από την εταιρεία Μαρίνα Καλαμάτας Α.Ε. και συμμετέχει η Κυριακούλης Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. με ποσοστό 60%, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό ανήκει στο Συνεταιρισμό Τουριστικής Εκμετάλλευσης - Ανάπτυξης Μεσσηνίας ΣΠΕ.

Με τη συμμετοχή της στη μαρίνα Καλαμάτας και στη μαρίνα στα Γουβιά της Κέρκυρας, η εταιρεία Κυριακούλης Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. παρέχει τη δυνατότητα ελλιμενισμού σε 1.185 σκάφη. Μετά, δε, την ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος

ύψους 9,3 δισ. δρχ. στη μαρίνα Λευκάδας, η μέγιστη δυνατότητα ελλιμενισμού θα ανέλθει σε 1.785 σκάφη.

Άμεσος στόχος της εταιρείας είναι να επεκταθεί το δίκτυο των μαρινών τόσο στον ελλαδικό χώρο όσο και στο εξωτερικό. Στην προσπάθεια αυτή θα συμβάλλουν σημαντικά η Τράπεζα Πειραιώς και η Σίγμα Χρηματοπιστωτική, που έχουν αναλάβει στην Κυριακούλης Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. το ρόλο των χρηματοοικονομικών συμβούλων για διεκδίκηση με τις μεγαλύτερες πιθανότητες επιτυχίας διαχείρισης των σημαντικότερων μαρινών που πρόκειται να κατασκευαστούν, βρίσκονται υπό κατασκευή ή λειτουργούν ήδη στην Ελλάδα.



Το χαμόγελο 600 παιδιών φώτισε τα συντρίμια

Ενας από τους βαρύτατα πληγέντες δήμους της Αττικής από το σεισμό του Σεπτεμβρίου 1999, ο δήμος των Άνω Λιοσίων, απέκτησε έναν πρότυπο χώρο δημιουργικής απασχόλησης, προσφορά αγάπης του κ. Βαρθή Βαρδινογιάννη και της συζύγου του, πρέσβειρας Καλής Θεήσεως, κ. Μαρίας Βαρδινογιάννη.

Ο χώρος που εκτείνεται σε 210 τ.μ., είναι άρτια εξοπλισμένος και στεγάζονται εργαστήρια κεραμικής, ζωγραφικής, παιδικής βιβλιοθήκης, χώρος για παιχνίδι και άλλες δημιουργικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Παρουσία 600 παιδιών, η κ. Μαρίας Βαρδινογιάννη εγκαινίασε το πρότυπο κέντρο και μοίρασε παιχνίδια στα παιδιά.

Τον αγιασμό τέλεσε ο σεβασμιότατος μητροπολίτης Αττικής Παντελεήμων.

Στην τελετή των εγκαινίων παρέστησαν ο υπουργός ΠΕ-ΧΩΔΕ Κώστας Λαλιώτης, οι βουλευτές Θεόδωρος Πάγκαλος και Παναγιώτης Φωτιάδης, η αντινομάρχης Αθηνών κ. Βαϊσσομάκη, ο αναπληρωτής νομάρχης Αττικής κ. Μηρέμπος, η πρόεδρος του νομαρχιακού συμβουλίου κ. Δήμου κ.ά.

Η κ. Βαρδινογιάννη παρέδωσε στο δήμαρχο Άνω Λιοσίων, Νίκο Παπαδήμα, το κλειδί του χώρου δημιουργικής απασχόλησης παιδιών και εκείνος την ευχαρίστησε για τη μεγάλη προσφορά της στα παιδιά του δήμου.



Η τουριστική σεζόν άρχισε

Με 42 ιστιοπλοϊκά σκάφη του γαλλικού ναυπηγείου Beneteau, μοντέλα Oceanic και First, εγκαινίασε τη φετινή σεζόν η Vernicos Yachts. Τα σκάφη απέπλευσαν από τη μαρίνα Αθήνας προς τον Αργοσαρωνικό και το Αιγαίο με επιβάτες τους 371 φοιτητές πανεπιστημίου του Παρισιού, που αποφάσισαν να κάνουν αυτήν την εποχή διακοπές στις ελληνικές θάλασσες, επιλέγοντας τη Vernicos Yachts για τη ναύλωση των σκαφών.



— ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ —



**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**

Επαγγελματικά ναυτικά σεμινάρια

Σεμινάρια με θέμα «Carriage of Goods by Sea», με τη δυνατότητα πλήρους επιδότησης από τον ΟΑΕΔ, πραγματοποιεί η Icon International Training από τις 13/4 έως τις 23/5.

Στόχος των σεμιναρίων είναι οι συμμετέχοντες να εμβαθύνουν στα εν λόγω θέματα, να ενημερωθούν και να ανανεώ-

σουν τις γνώσεις τους.

Στα σεμινάρια θα δοθεί η ευκαιρία στους συμμετέχοντες, πέραν της θεωρητικής κατεύθυνσης, να κατανοήσουν ακόμη και τα πιο σύνθετα σημεία με πρακτικά παραδείγματα, έτσι ώστε να μπορούν να θέσουν τις γνώσεις τους σε πρακτική βάση. Οι εκπαιδευτές είναι επιλεγμένα στελέχη του ναυτιλιακού χώρου και με την

ολοκλήρωση του σεμιναρίου θα χορηγηθεί πιστοποιητικό παρακολούθησης.

Διαδοχικά θα ακολουθήσουν σεμινάρια σε θέματα «Marine Insurance» και «Shipping Finance». Σε περίπτωση συμμετοχής σε περισσότερα από ένα σεμινάρια, προσφέρεται ειδικό οικονομικό πακέτο. Τη διαδικασία επιδότησης του ΟΑΕΔ αναλαμβάνει η Icon.

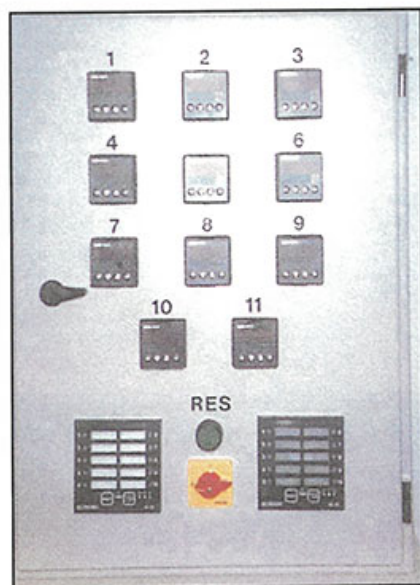


Σύστημα παρακολούθησης πιέσεων δεξαμενών

Για τη γενικότερη ασφάλεια των πλοίων και ειδικότερα των τάνκερ, βάσει της νέας ευρωπαϊκής και διεθνούς νομοθεσίας επιβάλλεται, μεταξύ άλλων, και η λειτουργία ενός συστήματος παρακολούθησης της υποπίεσης - πίεσης των δεξαμενών μεταφοράς καυσίμων.

Για το λόγο αυτόν η εταιρεία ΟΥΤΕΚΟ ΑΒΕΕ κατασκεύασε ένα σύστημα παρακολούθησης πιέσεων δεξαμενών - Tank pressure monitoring panel, το οποίο καλύπτει όλην το κύκλο παρακολούθησης και σηματοδότησης (alarm) των υποπίεσεων και πιέσεων στις δεξαμενές μεταφοράς καυσίμων.

Το σύστημα, που έχει ήδη εγκατασταθεί με επιτυχία σε πλοία της εμπορικής ναυτιλίας, έχει εγκριθεί από τον ελληνικό νηογνώμονα και από τους φορείς Lloyd's και Class N.K.





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 ΙΜΟ απαγορεύει τη χρήση τοξικών υφαλοχρωμάτων

Την απαγόρευση της χρήσης υφαλοχρωμάτων που περιέχουν την τοξική ουσία ΤΒΤ, από 1-1-2003 σε όλα τα πλοία, ζήτησε η Επιτροπή Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), που συνεδρίασε στο Λονδίνο από 6 έως 13 Μαρτίου. Κι ενώ εκκρεμεί η τυπική επικύρωση αυτής της απόφασης από τα μέλη του ΙΜΟ, η γερμανική κυβέρνηση ανακοίνωσε πως προχωρεί σε παρόμοια απαγόρευση σε εθνικό επίπεδο. Παράλληλα, Έλληνες πλοιοκτήτες ανακοίνωσαν στην Greenpeace την πρόθεσή τους να υποκαταστήσουν τα τοξικά υφαλοχρώματα, που περιέχουν ΤΒΤ, στα υπό κατασκευή πλοία τους.

Ο τριβουτυλο-κασσίτερος (ΤΒΤ) είναι ένα ισχυρό βιοκτόνο που χρησιμοποιείται ως πρόσθετο σε υφαλοχρώματα πλοίων από τη δεκαετία του 1970. Λόγω της τοξικής του δράσης εμποδίζει την ανάπτυξη αλγών, οστράκων και άλλων θαλάσσιων οργανισμών στα ύφαλα των πλοίων. Δυστυχώς όμως, η ουσία αυτή διαφεύγει από τα υφαλοχρώματα και διασπείρεται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Έτσι, συσσωρεύεται στα ιζήματα του βυθού, ιδιαίτερα σε περιοχές με μεγάλη κίνηση πλοίων όπως λιμάνια και μαρίνες. Η τοξική δράση του ΤΒΤ γίνεται επίσης εμφανής και κατά μήκος πολυσύχναστων διαδρομών στην ανοικτή θάλασσα.

Το ΤΒΤ προκαλεί διαταραχές του ενδοκρινικού συστήματος σε οστρακοειδή. Το φαινόμενο αυτό είναι γνωστό ως «imposex» και σημαίνει στην πράξη ότι θηλυκοί οργανισμοί αναπτύσσουν αρσενικά χαρακτηριστικά, λόγω προφανώς της δράσης του ΤΒΤ στο ορμονικό σύστημα. Μετά τη λήξη της συνάντησης του ΙΜΟ, ο Γερμανός υπουργός Περιβάλλοντος Γιούργκεν Τρίτιν ανακοίνωσε πως η Γερμανία προχωρεί μονομερώς στην απαγόρευση του ΤΒΤ από 1-1-2003. Η γερμανική ρύθμιση δεν θα περιοριστεί στην απαγόρευση του ΤΒΤ σε υφαλοχρώματα, αλλά θα καλύψει και άλλες χρήσεις των οργανικών ενώσεων του κασσίτερου, όπως π.χ. τον καθαρισμό και την επεξεργασία υγρών αποβλήτων και νερών, τη χρήση τους ως απολυμαντικά, ως πρόσθετα σε υφάσματα κ.λπ.

Παράλληλα, με επιστολή της στην Greenpeace, η εταιρεία Strintzis Lines ανακοίνωσε την πρόθεσή της να απομακρύνει, μέσα στην επόμενη χρονιά, τα χρώματα με ΤΒΤ από το νεοαποκτηθέν πλοίο της «Blue Star 2», η ναυπήγηση του οποίου ολοκληρώνεται στην Ολλανδία στα τέλη Μαρτίου.



Οι προοπτικές του ευρώ στο μέλλον

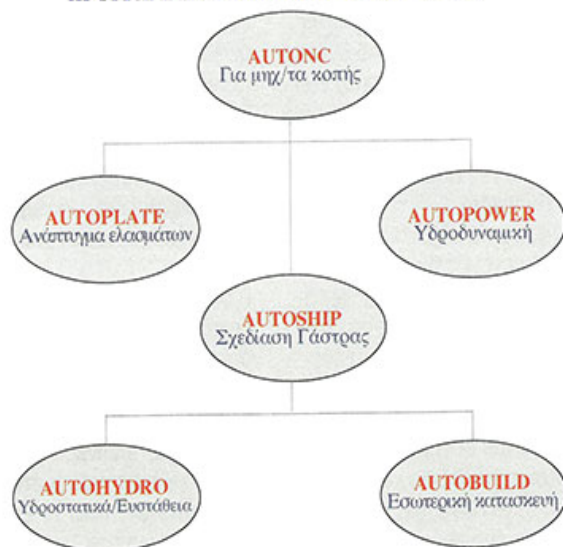
Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε η διάλεξη με θέμα «Η σύγχρονη χρηματοοικονομική αντίληψη στην ανατολή της νέας χιλιετίας» με πρωτοβουλία της Delegation Project, εικονικής εταιρείας πρακτικής άσκησης του τομέα Οικονομίας-Διοίκησης του ΙΕΚ Ξυθή Πειραιά. Στη διάλεξη συζητήθηκαν η αντικατάσταση του εθνικού νομίσματος από το ευρώ, οι επιπτώσεις στην εθνική οικονομία και στις καθημερινές μας συναλλαγές, καθώς και οι προοπτικές του νέου νομίσματος στο μέλλον. Επίσης, αναλύθηκαν οι εξελίξεις με τους επενδυτές στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, ποιος είναι ο «σωστός» επενδυτής και πώς ξεχωρίζουν οι «καλές» μετοχές. Τέλος, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην ίδρυση νέας επιχείρησης, στο κόστος κεφαλαίου ως βάση για την αξιολόγηση επενδυτικών αποφάσεων και στην επίδραση της λήψης χρηματοοικονομικών αποφάσεων στο marketing. Εισηγητές της διάλεξης ήταν ο κ. Αν. Σούγιαννης, επίκουρος καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιά, ο κ. Γ. Κασσιμάτης, πρόεδρος ΕΒΕΠ, και ο κ. Κ. Χατζιωάννου, γενικός διευθυντής του Εκπαιδευτικού Ομίλου Ξυθή. Συντονιστής ήταν ο δημοσιογράφος κ. Γ. Σκορδίλης.



AUTOSHIP ADVANCED SOFTWARE

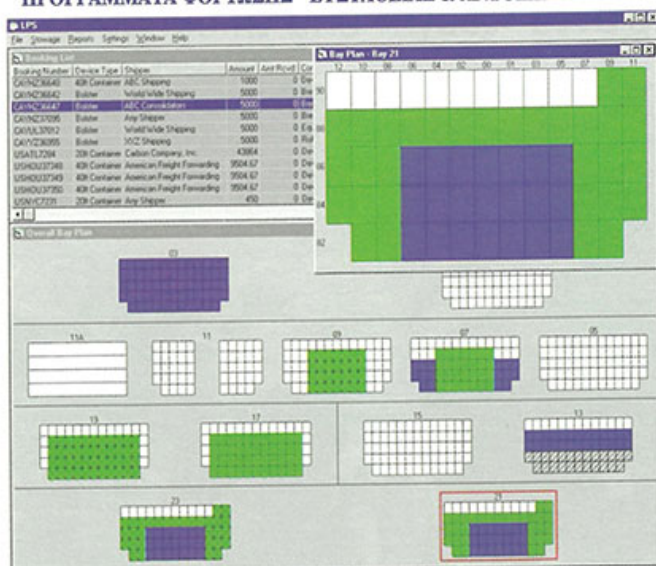
ΣΕΙΡΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ (ΓΕΝΙΚΕΣ & ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ)

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΗΣ



- ✓ Υποστηρίζουν την σχεδίαση μέχρι την τελική κατασκευή, από ένα Super Tanker έως μία φουσκωτή λέμβο.
- ✓ Λειτουργούν σε συμβατά PC.
- ✓ Κατέχουν το 30% της παγκόσμιας αγοράς.
- ✓ Χρησιμοποιούνται από μεγάλα Ναυπηγεία ανά τον κόσμο.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΦΟΡΤΩΣΗΣ - ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ & ΑΝΤΟΧΗΣ ΠΛΟΙΟΥ



- ✓ Διαχείριση φορτίων σε:
 - Break Bulk Carriers (χύδην / παλεταρισμένα φορτία)
 - Container vessels
 - Ro-Ro Carriers
- ✓ Εξειδικευμένες λύσεις για τις επιχειρησιακές ανάγκες του δικού σας πλοίου.
- ✓ Αποδεκτά από όλους τους κρατικούς φορείς.

SIMSMART™

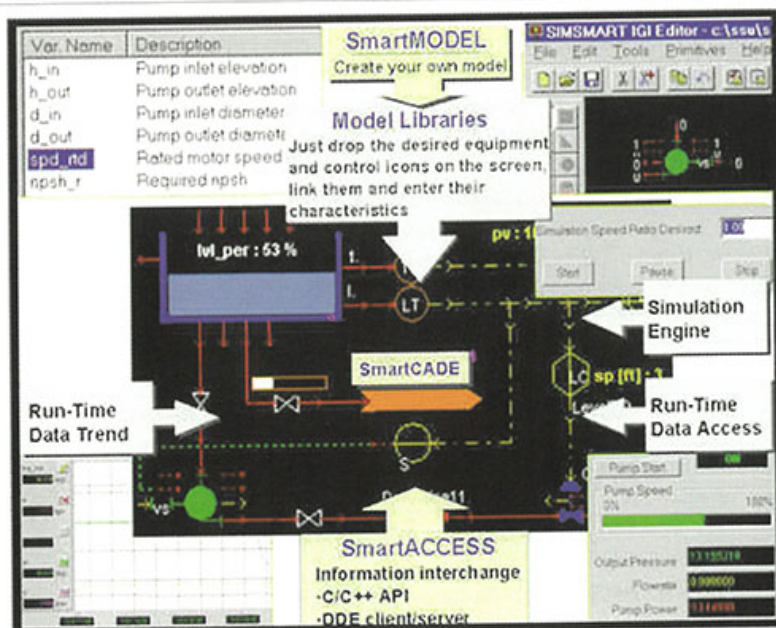
Applied High Technology AHT CORP

ΣΧΕΔΙΑΣΗ - ΕΞΟΜΟΙΩΣΗ - ΕΛΕΓΧΟΣ - ΑΝΑΛΥΣΗ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΕ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

ΛΟΓΙΣΜΙΚΟ ΕΞΟΜΟΙΩΣΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΣΕ ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΕΙΚΟΝΙΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

- ♦ ΣΧΕΔΙΑΣΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ
(ρευστών, αερίων υπό πίεση, HVAC, AC/DC κυκλώματα, λογικά & αναλογικά στοιχεία ελέγχου).
- ♦ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ
- ♦ ΠΡΟΩΣΗΣ
- ♦ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
- ♦ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

- ✓ Επεκτάσιμες βιβλιοθήκες σχεδίασης.
- ✓ Πραγματικού χρόνου συνεργασία με PLC/SCADA



ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΙΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



DIMITRIOS THOMAS MARINE LTD

Surveyors - Ship Studies - Marine Software - Ultrasonic Gauging



106, Ag. Orous str. 185 46 Piraeus
TEL. (01) 461.8987 (6 lines) FAX: 463.7590
www.dthomasmarine.com
e-mail: dthomas@otenet.gr

Τριάντα «ζεύγη» υπό τη θάλασσα...



Την ημέρα του Αγίου Βαλεντίνου, 30 νεαρά ζευγάρια, από όλην τον κόσμο, ξεκίνησαν τον έγγαμο βίο τους με μια θεαματική βουτιά στα νερά της θάλασσας του Anaman, στο Trang στην Ταϊλάνδη!

Το πρωτότυπο όσο και ευρηματικό αυτό γεγονός διοργανώθηκε με πρωτοβουλία της ταϊλανδέζικης αεροπορικής εταιρείας Thai Airways International PCL. Έτσι, στο νησάκι Kradan, ένα από τα 46 συνοηικά νησιά της περιοχής του Trang, έγιναν οι γάμοι που θα γραφτούν στο βιβλίο των ρεκόρ Γκίνες, τόσο λόγω της πρωτότυπης ιδέας όσο και για τον αριθμό των 30 ζευγαριών, ανάμεσά τους και ένα ελληνικό, που συμμετείχαν. Η γαμήλια τελετή έγινε σε βάθος 14 μέτρων. Γύρω από το καθορισμένο σημείο της τελετής

περισσότερες από 300 βάρκες με θεατές παρακολούθησαν το «χάπενινγκ». Οι μελλόνυμφοι, φορώντας στολή κατάδυσης, βούτηξαν στο νερό σε ομάδες 10 ζευγαριών και παρέλαβαν από το βατραχάνθρωπο... ηνξάρχο το αδιάβροχο πιστοποιητικό του γάμου τους.

Η όλη εκδήλωση έκλεισε με ένα μεγάλο παραθαλάσσιο πάρτι όπου ζευγάρια, καλεσμένοι και εκπρόσωποι των μέσων μαζικής ενημέρωσης διασκέδασαν μέχρι τις πρώτες πρωινές ώρες. Στη διοργάνωση συμμετείχαν εκτός από την Thai, το Εμπορικό Επιμελητήριο του Trang, το Ξενοδοχείο Thumrin Thana Hotel (στο Trang), το Ξενοδοχείο Grand China Princess Hotel (στην Μπανγκόκ) και το περιοδικό Asian Diver.

Τα παιδιά της HELMEPA μιλούν στην ολομέλεια του MEPC

Για πρώτη φορά στην ιστορία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, IMO, δύο Ελληνόπουλα παρουσίασαν στην ολομέλεια της Επιτροπής Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC), στο Λονδίνο, το έργο της Παιδικής HELMEPA.

Η Δέσποινα Νικολαΐδου, 14 ετών από την Ξάνθη, και ο Στάθης Κωστόπουλος, 13 ετών από το Βόλο, ήταν τα δύο παιδιά που αντιπροσώπευαν τα 15.000 παιδιά-μέλη της οργάνωσης. Μιλώντας από τα έδρανα της ελληνικής αντιπροσωπίας στα αγγλικά, σε 160 χώρες και διεθνείς οργανισμούς, αναφέρθηκαν στις εθελοντικές τους προσπάθειες, στα όσα μέχρι σήμερα έχουν καταφέρει στην Παιδική HELMEPA και στις ανησυχίες τους για τη ρύπανση των θαλασσών και ακτών.

Η Δέσποινα και ο Στάθης ζήτησαν από τις αντιπροσωπίες των χωρών-μελών του IMO να βοηθήσουν τα παιδιά στις πατρίδες τους να ξεκινήσουν παρόμοια προγράμματα για να προστατευτεί στο μέλλον «ο γαλάζιος πλανήτης που η ασφάλειά του, όπως ενός πλοίου, εξαρτάται από όλους εμάς που ταξιδεύουμε πάνω του».

Οι εθνικοί αντιπρόσωποι, αναγνωρίζοντας ως ιστορική στιγμή για τον IMO την παρουσίαση των παιδιών, δεσμεύτηκαν να δώσουν τις κατάλληλες πληροφορίες στις χώρες τους για το πρόγραμμα της Παιδικής HELMEPA, ενώ με πρόταση των Ηνωμένων Πολιτειών αποφασίστηκε να καταγραφεί η εκτίμηση του IMO στο έργο των παιδιών σε επίσημο έγγραφο της MEPC και να διανεμηθεί σε όλες τις χώρες.

Το δε Διεθνές Ωκεανολογικό Ινστιτούτο (IOI) ανέφερε ότι ήδη τα 12 κέντρα του ανά τον κόσμο ξεκίνησαν συνεργασία με τη HELMEPA για την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των νέων.

Τέλος, ο γενικός γραμματέας του IMO κ. W.A. O' Neil ευχαρίστησε την ελληνική ναυτική οικογένεια για την υποστήριξη που έδωσε στα παιδιά και ιδιαίτερα στη HELMEPA η οποία, όχι πάντα σε εύκολες συγκυρίες, συνεχίζει με πίστη και επιτυχία το έργο της.



The Posidonia Congress

A special event for an historic occasion

Friday 2nd June 2000

At Megaron, the Athens Concert Hall



Congress Chairman

John C Lyras

President of the Union
of Greek Shipowners

Sponsored by

The Union of
Greek Shipowners

The Greek Shipping
Co-operation Committee

The regulatory environment for international shipping will be the theme for the morning 'keynote' session of this year's Posidonia Congress. Hear the opinions of a truly outstanding panel of speakers giving a global view of the industry and its future direction.

The speakers for the morning session are:

- **HAROLD CREEL**, Chairman, Federal Maritime Commission, USA
- **CLIVE DAVIDSON**, Chief Executive, Australian Maritime Safety Authority
- **LOYOLA DE PALACIO**, Vice President of the European Commission
- **WILLIAM O'NEIL**, Secretary-General, International Maritime Organization
- **FREDERICK CHAVALIT TSAO**, Chairman, Intercargo, and Chairman, IMC Pan Asia Alliance Co (Pte) Ltd



The buffet lunch will provide attendees with the opportunity to mix, meet and discuss the Posidonia week ahead.



The afternoon's parliamentary debate, on the merits and effects of consolidation for bulk shipping companies, will give delegates the opportunity to evaluate presentations by leading industry personalities for and against the motion, and to then take an active and vocal part in the floor discussion and the concluding vote.

This is the last call for delegates, so please register now.

A unique opportunity

Posidonia is one of the largest gatherings in the shipping calendar and an unmissable event every two years for the market leaders.

The hospitality of the Greek hosts, the informal atmosphere and buzzing social scene cannot disguise the serious business being done. Multi-million dollar deals are regularly concluded during Posidonia week, new contacts made and long-standing relationships nurtured.

Attend the Posidonia Congress and be part of this special occasion.

For further information: Posidonia Exhibitions SA, 4-6 Efplias Street, 185 37 Piraeus, Greece
Tel: +30 1 428 3608 Fax: +30 1 428 3610 Email: congress@posidonia-events.com
Website: www.posidonia-events.com

Νέα πορεία πλεύσης χαράσσουν NEL - ANEK

Νέοι ορίζοντες ανοίγονται στη συνεργασία NEL και ANEK Lines, μετά την έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων της εταιρείας της Λέσβου και την παραίτηση του προέδρου της Ι. Αντωνίου στις 12 Μαρτίου. Η συνέλευση έγινε σε κλίμα συναίνεσης, ενώ είχε προηγηθεί η παραίτηση Αντωνίου. Οι Κυκλάδες είναι το επιχειρηματικό πεδίο όπου θα μεταφέρουν το «παιχνίδι» τους οι διοικήσεις των δύο εταιρειών. Όπως είναι γνωστό, προ μηνός, ο τότε πρόεδρος της NEL Ι. Αντωνίου είχε ανακοινώσει κατ' αρχήν συμφωνία με τη διοίκηση της Minoan Flying Dolphins για συνεργασία στις Β. Σποράδες και στις Κυκλάδες. Από πλειυράς ANEK - η οποία κατέχει περίπου το 17% του μετοχικού κεφαλαίου της NEL - αυτή η κατ' αρχήν συμφωνία θεωρήθηκε «χτύπημα κάτω από τη ζώνη», αφού έγινε χωρίς να γνωρίζει η διοίκησή της το

παραμικρό. «Αν σε αυτή τη συμφωνία η NEL θα είχε το 51% στις θυγατρικές εταιρείες που θα δημιουργούνταν για εκμετάλλευση των γραμμών, ίσως να είχαμε διαφορετική γνώμη. Όμως, όταν πληροφορηθήκαμε πως το ποσοστό συμμετοχής NEL και MFD ήταν 50-50, δεν υπήρχε περίπτωση από την πλευρά μας να το εγκρίνουμε», υποστήριξε ο διευθύνων σύμβουλος της ANEK Στ. Ζαμπετάκης. Η διοίκηση της πολυμετοχικής εταιρείας των Χανίων είχε ζητήσει για τις 12 Μαρτίου τη σύγκληση έκτακτης γενικής συνέλευσης των μετόχων της NEL, φροντίζοντας να ελέγχει ταυτόχρονα εκατοντάδες χιλιάδες μετοχές περισσότερες απ' όσες η διοίκηση της NEL. Η MFD, από τη Δευτέρα 6 Μαρτίου, είχε κάνει γνωστή με ανακοίνωσή της στα μέσα επικοινωνίας την απόφασή της να μην προχωρήσει η συμφωνία με τη NEL, υποστηρίζοντας πως δεν θέλει να υπεισέρχεται σε ενδοεταιρικές διαφορές.

Πριν από την έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων της NEL, από πλειυράς ANEK ζητήθηκε η παραίτηση του διοικητικού συμβουλίου ή του προέδρου της εταιρείας της Λέσβου. Ο κ. Αντωνίου, ύστερα από 15 χρόνια ενσχόλησης με τα κοινά της εταιρείας, έκρινε πως ήταν σκόπιμο να υποβάλει μόνον αυτός την παραίτησή του, κάτι που έγινε αποδεκτό. Στη συνέλευση ακούστηκαν θέσεις για το μέλλον συνεργασίας των NEL και ANEK, για την προοπτική των γραμμών των Κυκλάδων, για τον κατάληθο του νέου αποκτήματος του Corsaire 12000 από τη Γαλλία κ.ά. Θέμα ψηφοφορίας για το πρόβλημα που είχε προκύψει με τη MFD δεν τέθηκε. «Βαδίζουμε πλέον σε στέρεες βάσεις για την επέκταση των δραστηριοτήτων μας με τη NEL. Η ιστορία με τη MFD ήταν μία μικρή παρένθεση και τίποτα περισσότερο. Όλα κυλούν ήρεμα», δήλωσε στα «Ν.Χ.» ο Στ. Ζαμπετάκης.



Μια «ανάσα» από το ταμπλό πάλι η ΔΑΝΕ

Εντός του Απριλίου, κατά πάσα πιθανότητα, θα παίξει πάλι στο ταμπλό της Σοφοκλέους η μετοχή της ΔΑΝΕ, όπως υποστηρίζουν στελέχη της εταιρείας.

Ο φάκελος για επαναδιαπραγμάτευση της μετοχής έχει κατατεθεί στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και αυτές τις ημέρες αναμένεται να δοθεί το «πράσινο φως».

«Η εταιρεία βαδίζει πλέον με σταθερά βήματα και οι περιπέτειες ανήκουν στο παρελθόν», δήλωσε στα «Ν.Χ.» ο Ι. Ιωαννίδης, αντιπρόεδρος της δωδεκανησιακής εταιρείας. Για την εξυγίανση της εταιρείας σημαντικό ρόλο έπαιξε η Εγνατία Τράπεζα, ενώ η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 15 δισ. δραχμές έχει επιτευχθεί προ πολλού.

Από πλευράς ΔΑΝΕ, κρατείται μυστικότητα ως προς την απόκτηση των δύο πλοίων -πληκίας μέχρι 10 ετών- από ξένες αγορές. Πριν από λίγες ημέρες... ναυάγησαν την τελευταία στιγμή οι διαπραγματεύσεις για την αγορά των δύο πλοίων από χώρα της Ευρώπης, ενώ κρούσεις έχουν γίνει και στην Άπω Ανατολή. Η διοίκηση της ΔΑΝΕ πιστεύει πως σύντομα θα έχει καταλήξει για την απόκτηση των πλοίων, ώστε να υπογραφούν και τα σχετικά συμβόλαια.

Στο μεταξύ, τελείωσαν οι εργασίες της ετήσιας επιθεώρησης στο πλοίο «Ρόδος» το οποίο ξεκίνησε τα δρομολόγια, όπως και στο «Ιαθυσός». Από την Κυριακή, 2 Απριλίου, έχει προγραμματιστεί να αντικαταστήσει το «Κάντια», το πλοίο «Πρέβελη». Η σχετική άδεια για τη δρομολόγηση του σκάφους εγκρίθηκε κατά την τελευταία συνεδρίαση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, πριν από λίγες ημέρες.



Μινωικές: Μέρισμα 100 δρχ. ανά μετοχή

Το ποσό των 5,3 δισ. δρχ. ως μέρισμα στους μετόχους τους θα διανείμουν οι Μινωικές Γραμμές, ποσό που είναι αυξημένο κατά 13% έναντι του μερίσματος χρήσης του '98 και αντιστοιχεί σε 100 δραχμές ανά μετοχή.

Η αύξηση των καθαρών κερδών κατά 65%, που κατάφεραν να πετύχουν οι Μινωικές Γραμμές το 1998, δίνει τη δυνατότητα στην εταιρεία να διανείμει αυτό το ποσό.

Η διοίκηση της εταιρείας πήρε την απόφαση, η οποία θα τεθεί προς έγκριση στην προσεχή τακτική γενική συνέλευση των μετόχων, της διανομής δωρεάν μετοχών στους μετόχους με αναλογία 1 δωρεάν μετοχή ανά 3 υπάρχουσες.

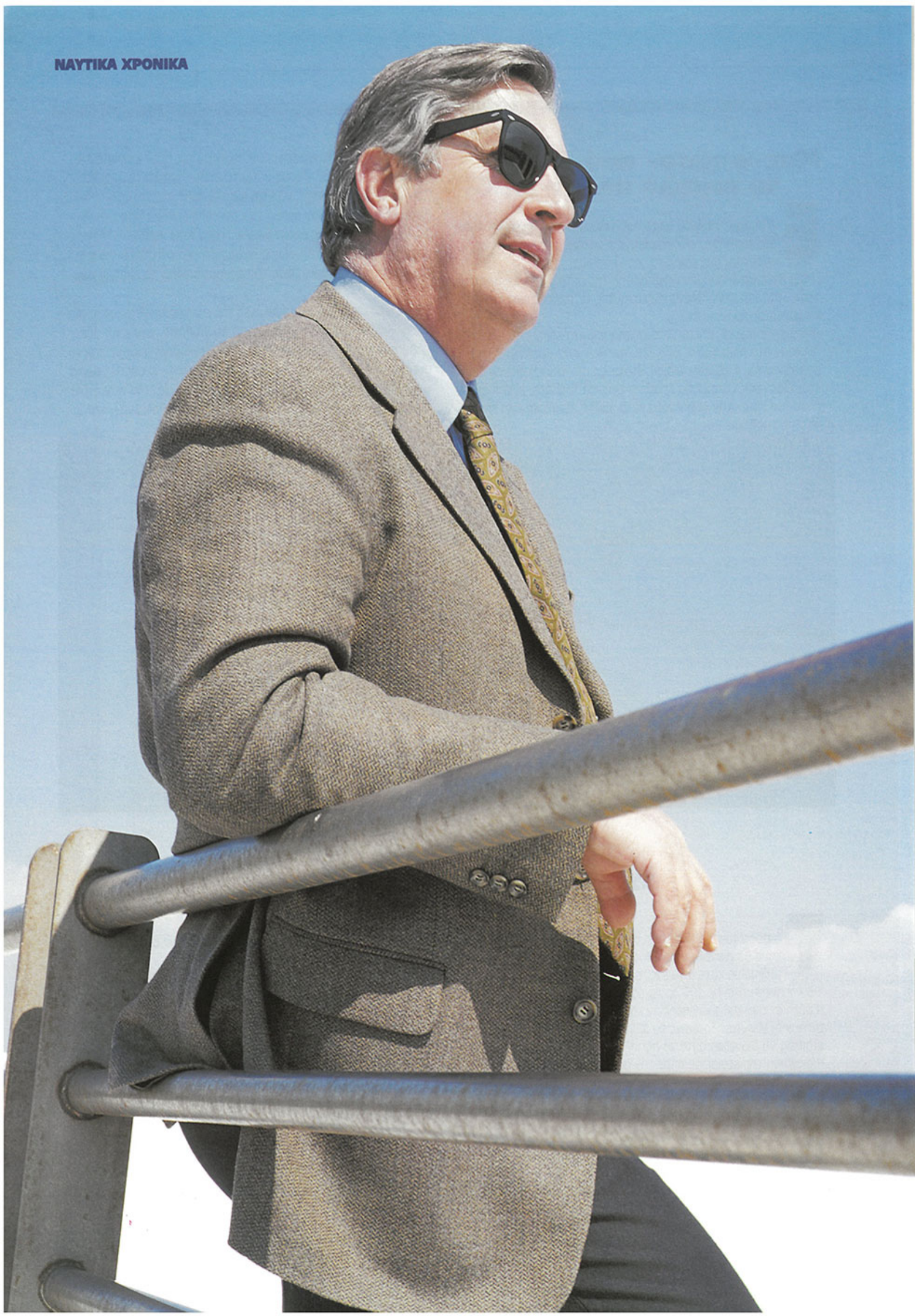
Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση των Μινωικών, το σύνολο του αποθεματικού από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιον που διαθέτει η εταιρεία ανέρχεται σε 68 δισεκατομμύρια δραχμές περίπου. Η διοίκηση θα προτείνει στη γενική συνέλευση την κεφαλαιοποίηση ενός μέρους του αποθεματικού αυτού, ύψους 18 δισ. δρχ., και τη

δωρεάν διανομή των μετοχών που θα προκύψουν στους μετόχους με αναλογία 1 δωρεάν ανά 3 παλαιές.

Στο μεταξύ, σύμφωνα με στοιχεία των Μινωικών Γραμμών, σε 46,5% δισ. δρχ. ανήλθαν τα έσοδα από την εκμετάλλευση των πλοίων της εταιρείας για το 1999 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% σε σχέση με το '98.

Υπενθυμίζεται ότι το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας που αφορά στη ναυπήγηση 7 νέων υπερσύγχρονων πλοίων, μεγάλων μεταφορικών δυνατοτήτων και υψηλών ταχυτήτων, βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη και με βάση τις ναυπηγικές συμβάσεις θα ολοκληρωθεί στα μέσα του 2002. Η ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος θα επιτρέψει στην εταιρεία να ανανεώσει πλήρως το στόλο της, γεγονός που θα ισχυροποιήσει την ανταγωνιστική της ικανότητα.

NAYTIKA XPONIKA



Δημήτρης Προκοπίου

Το κράτος δεν έχει κατανοήσει τις δυνατότητες της Ναυτιλίας

Στον παλαιόθεν πρωταγωνιστικό ρόλο του ελληνικού εφοπλισμού στην παγκόσμια ναυτιλία αποδίδει ο κ. Δ. Προκοπίου, διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Centrofin Management Inc., την πίστη των Ελλήνων εφοπλιστών για το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Στη γεμάτη αισιοδοξία συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά», ο κ. Προκοπίου αναφέρεται στο μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας και στην εξέλιξή της, υποστηρίζοντας την πίστη του Έλληνα εφοπλιστή στην ελληνική σημαία, αρκεί οι νομοθετικές και συνταγματικές ρυθμίσεις της κυβέρνησης να είναι αντίστοιχες και ανταγωνιστικές των άλλων ευρωπαϊκών και μη κρατών.

Ύστερα από τόσο μακράς διάρκειας ύφεση στις θαλάσσιες μεταφορές, πιστεύετε ότι σταδιακά βγαίνουμε από το αδιέξοδο;

Με μια ιστορική αναδρομή της παγκόσμιας ναυτιλίας μπορεί κανείς εύκολα να διαπιστώσει ότι στο παρελθόν εμφανίζονταν διαδοχικά περίοδοι ύφεσης, ακολουθούμενες από περιόδους άνθησης, άλλοτε μακρύτερες και άλλοτε όχι. Μεταφέροντας και εφαρμόζοντας το ιστορικό δεδομένο αυτό στη σημερινή περίοδο κρίσεως, θα πρέπει ο καθένας να συμφωνήσει ότι είμαστε στα πρόθυρα μιας νέας περιόδου άνθησης.

Από την άλλη πλευρά, όμως, είναι αρκετά δύσκολο να προβλέψει κάποιος με βεβαιότητα τόσο τη χρονική στιγμή της έναρξης, όσο και τη διάρκεια της περιόδου άνθησης αυτής. Το μόνο που μπορούμε με βεβαιότητα να πούμε αυτή τη στιγμή, είναι ότι υπάρχει μια διάχυτη αισιοδοξία όσον αφορά το μέλλον της ναυτιλαγοράς, τόσο για τα πλοία ξηρού

φορτίου όσο και για τα δεξαμενόπλοια. Οι ενδείξεις και τα μηνύματα που λαμβάνουμε από όλες τις πλευρές είναι θετικά και σε συνδυασμό με τα νέα δεδομένα της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, μας επιτρέπουν να αισιοδοξούμε για το μέλλον.

Παρά την ύφεση ο ελληνικός εφοπλισμός πρωταγωνίστηκε και πάλι, τόσο στις νέες ναυπηγήσεις όσο και στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων σκαφών. Πρόκειται για μία ένδειξη ότι αισιοδοχεί για τις προοπτικές της αγοράς ή πρόκειται για μία παρακινδυνευμένη πρόβλεψη;

Ο ελληνικός εφοπλισμός έχει αποδείξει έμπρακτα στο παρελθόν ότι παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία. Ως εκ τούτου, θα ήταν αδιανόητο ο Έλληνας εφοπλιστής να είναι απών από τις εξελίξεις και τα νέα δεδομένα της αγοράς. Εκεί πιστεύω ότι βρίσκεται και η εξήγηση γιατί οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν δείξει αξιοσημείωτο ζήλο

Υπάρχει μια διάχυτη αισιοδοξία όσον αφορά το μέλλον της ναυτιλαγοράς, τόσο για τα πλοία ξηρού φορτίου όσο και για τα δεξαμενόπλοια

με αγορές (νεότευκτων και μεταχειρισμένων πλοίων) και μάλιστα σε όλη σχεδόν τις κατηγορίες πλοίων. Είναι προφανές ότι οι Έλληνες εφοπλιστές, πάνω απ' όλους, πιστεύουν στο μέλλον της εμπορικής ναυτιλίας, θέλουν να παραμείνουν οι αδιαμφισβήτητοι πρωταγωνιστές και στον 21ο αιώνα και γι' αυτόν το λόγο έχουν τη δυνατότητα να αισιοδοξούν.

Πόσο έχουν αλλάξει οι συνθήκες στις θαλάσσιες μεταφορές σε σχέση με το παρελθόν;

Οι τελευταίες δεκαετίες είδαν αληθινά δεικνύοντες σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης κοινωνίας (π.χ. τεχνολογία, επικοινωνίες) και φυσικά η ναυτιλία δεν μπορούσε να βρεθεί εκτός αυτών των αλλαγών. Αντίστοιχα, η κάθε εποχή στιγματίζεται και συνοδεύεται από κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, με αποτέλεσμα ορισμένοι παράγοντες που θεωρούνταν σημαντικοί έως σήμερα να είναι στο μέλλον ήσσονος βαρύτητας και τανάλην. Για παράδειγμα, τα τελευταία χρόνια έχουμε όλοι γίνει μάρτυρες του πόσο επηρεάζονται οι εξελίξεις από την αυξημένη περιβαλλοντική ευαισθησία. Αυτό που έχει σημασία όμως, είναι η κάθε επιχείρηση να μπορεί να ανασυντάσσεται και να αναπροσαρμόζεται σύμφωνα με τις εκάστοτε απαιτήσεις.

Σε αυτήν τη κατεύθυνση η ναυτιλία συνοδικά και οι Έλληνες εφοπλιστές ειδικότερα έχουν αποδείξει ότι μπορούν να διατηρούν την ταυτότητά τους και την ανταγωνιστικότητα των πλοίων τους μέσα από τις πλέον αντίξοες συνθήκες. Οι πρόσφατες αλλαγές που επήλθαν με την εφαρμογή του κώδικα ISM, του νέου STCW, και τον καταγκιστικό πλεονέκτημα των πλοίων από παντός είδους αρχές (κλάσεις, σημαίες, port state, oil majors κλπ.) ανέδειξαν ακριβώς το ανωτέρω: ότι οι ελληνικές εταιρείες (αυτές βεβαίως που είχαν την απαιτούμενη υποδομή) κατάφεραν να ανταποκριθούν περίφημα σε ό,τι απαιτήθηκε - ακόμη και σε απαιτήσεις πολλών φορές παρόμοιες ή υπερβολικές.

Με το νέο νομοσχέδιο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας βρέθηκε ο τρόπος της εισαγωγής ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Πιστεύετε ότι ο νέος αυτός θεσμός για την ποταπορό ναυτιλία θα τύχει της δέουσας ανταπόκρισης από τον ελληνικό εφοπλισμό για την άντληση κεφαλαίων;

Μία από τις αλλαγές που έχουν επέλθει τα τελευταία χρόνια στην παγκόσμια οικονομία, είναι η εξέλιξη των χρηματοπιστωτικών αγορών σε πηγές άντλησης κεφαλαίων σε πολύ ευρύτερο φάσμα εταιρειών από παλαιότερα. Μοιραία το μοτίβο αυτό θα εφαρμοσθεί και σε ναυτιλιακές εταιρείες, όπως έχει ήδη γίνει στο εξωτερικό εδώ και αρκετά χρόνια. Πιστεύω ότι η ανταπόκριση του ελληνικού εφοπλισμού θα είναι κατ' αρχήν θετική, παρότι θα εκφραστούν και αρκετές επιφυλάξεις

από κάποιους που θα προτιμήσουν τους «παράδοσιακούς» τρόπους χρηματοδότησης των πλοίων. Προέχει όμως να υπάρξει το σωστό θεσμικό πλαίσιο, ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει ο θεσμός αυτός υπεύθυνα, χωρίς υπερβολές και «παράτραγουδα» παρόμοια με αυτά που δυστυχώς έχουμε δει να συμβαίνουν σε άλλες αγορές και άλλους τομείς της οικονομίας.

Τι νομίζετε ότι πρέπει να κάνει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ώστε ο ελληνικός εφοπλισμός να ξαναβρεί την εμπιστοσύνη του προς την ελληνική σημαία;

Η λέξη-κλειδί γύρω από την οποία πρέπει να προσανατολιστεί το ΥΕΝ τις κινήσεις του είναι μία: ανταγωνιστικότητα. Είναι απαραίτητο σε μια κατεχόμενη παγκόσμια αγορά όπως η ναυτιλία να δοθεί έμφαση ώστε το ελληνικό πλοίο να είναι πάνω απ' όλα ανταγωνιστικό.



Ο ελληνικός εφοπλισμός έχει αποδείξει έμπρακτα στο παρελθόν ότι παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία

Δυστυχώς, μέχρι να επιτευχθεί αυτό, θα βλέπουμε όλοι κάθε χρόνο τις διαγραφές από το ελληνικό νηολόγιο να είναι περισσότερες από τις εγγραφές. Ο Έλληνας εφοπλιστής κατά κανόνα θέλει να στηρίξει την ελληνική σημαία και να εκμεταλλευθεί τα προνόμιά της, καθώς και τη μακρόχρονη εμπειρία των ελληνικών πληρωμάτων (ιδίως αξιωματικών), αρκεί η ελληνική κυβέρνηση να του δώσει τη δυνατότητα να μπορέσει να ανταγωνισθεί τους ξένους επί ίσους όρους. Το θέμα της μείωσης της σύνθεσης, για παράδειγμα, είναι ιδιαίτερα σημαντικό, και μια ουσιαστική και οριστική ρύθμιση προς αυτή την κατεύθυνση θα αποτελούσε μια θετική αρχή για να στραφούν εκ νέου οι εταιρείες στην ελληνική σημαία. Πρέπει να αποβληθεί επιτέλους η συντηρητική νοοτροπία που και διακατέχει κάποιες εργατικές οργανώσεις, και επηρεάζει κάποιους από την πλευρά της Πολιτείας, και η οποία άλλωστε δεν έχει θέση στα νέα δεδομένα της παγκόσμιας αγοράς.

Το ελληνικό πλοίο μπορεί ξανά να πρωταγωνιστήσει, όπως άλλωστε κάνει ήδη, αλλά κάτω από τα ελληνικά χρώματα αυτή τη φορά και με τα τεράστια οφέλη που μπορεί να προσφέρει στο χώρο του, χωρίς να ζητεί τίποτα άλλο παρά νομοθετικές και συνταγματικές ρυθμίσεις, οι οποίες έχουν ήδη εφαρμοσθεί από άλλα ευρωπαϊκά και μη κράτη στη ναυτιλία τους. Πιστεύω ότι η Πολιτεία δεν έχει κατανοήσει απόλυτα και εις βάθος το μέγεθος του κλάδου, όπως επίσης και τις δυνατότητες προσφοράς του στους εθνικούς στόχους. ➡

ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Η Centrofin Management Inc. ιδρύθηκε το 1992, με σκοπό την επέκταση στα δεξαμενόπλοια μιας παραδοσιακής επιχείρησης που έως τότε δραστηριοποιούνταν στα φορτηγά πλοία. Ο κορμός της εταιρείας αποτελείται από ανθρώπους με μακροχρόνια εμπειρία στη ναυτιλία, ακολουθώντας μια οικογενειακή παράδοση διαχείρισης πλοίων που ξεκίνησε από τις αρχές της δεκαετίας του '70.

Έκτοτε η εταιρεία είχε μια σταθερά ανοδική πορεία στο χώρο, με αποτέλεσμα αυτή τη στιγμή να διαχειρίζεται ένα στόλο που απαρτίζεται από 13 δεξαμενόπλοια που ξεπερνούν τους 1.000.000 τόνους dwt και επιπλέον νέες ναυπηγήσεις, όπως ένα ακόμη δεξαμενόπλοιο 159.000 τόνων dwt που είναι ήδη υπό ναυπήγηση. Ως αποτέλεσμα αυτής της επέκτασης, το 1995 η εταιρεία μεταφέρθηκε στα νέα μοντέρνα γραφεία της στη Γλυφάδα, όπου απασχολούνται αυτή τη στιγμή περισσότερα από 60 άτομα.

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



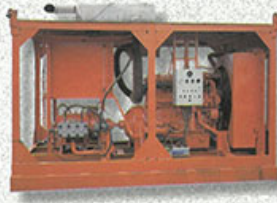
WOMA 480Z, 1350 BAR,
146 L/MIN, FEB. '99



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



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



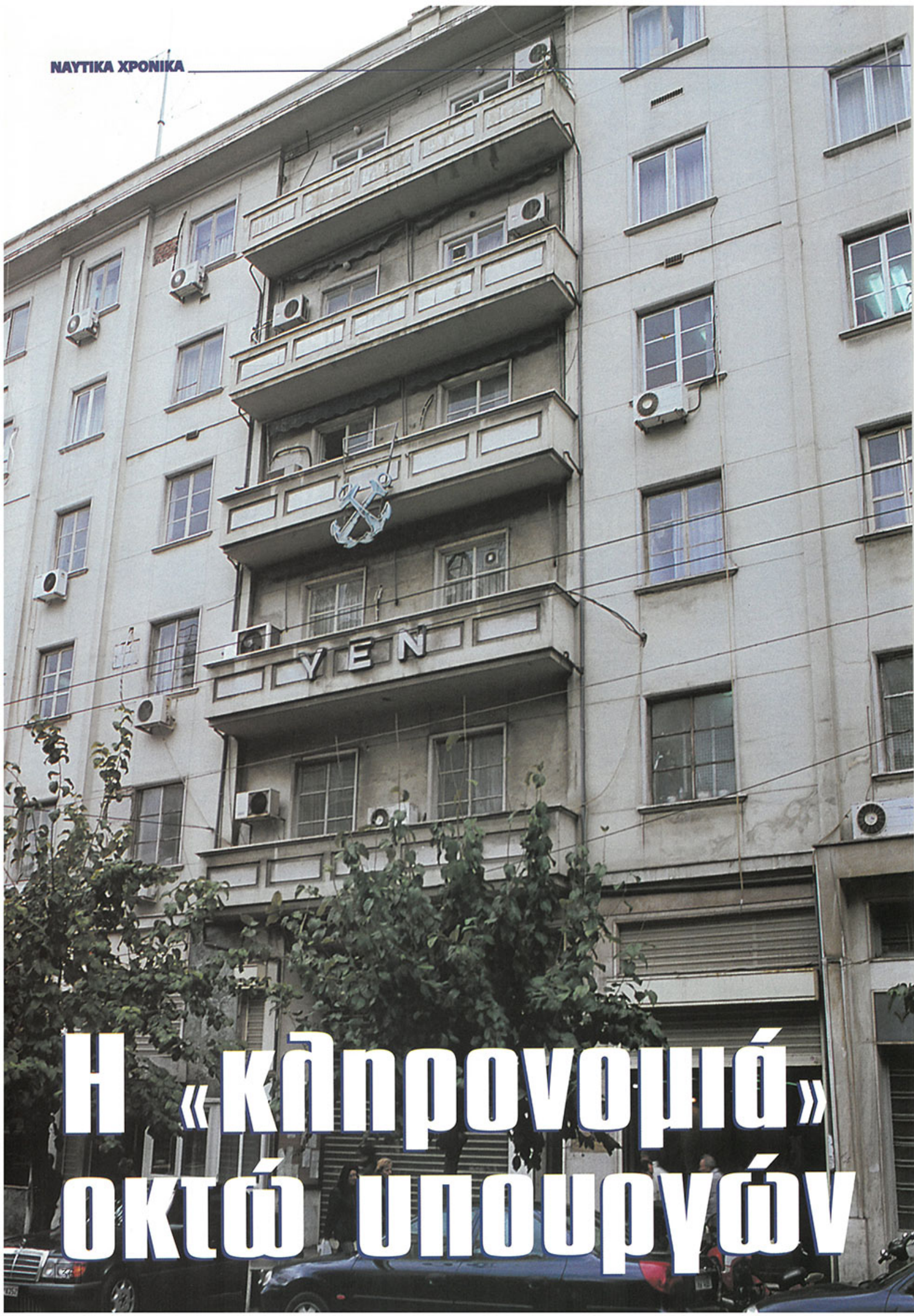
HUGHES 3002, 1000 BAR,
146 L/MIN, FEB. '97



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





Η «κληρονομιά» οκτώ υπουργών

**Με αφορμή τις εκλογές
της 9ης Απριλίου, τα
«Ναυτικά Χρονικά»
θεωρούν σκόπιμο να
αναφερθούν σε όλα τα
πρόσωπα που από τη
μεταπολίτευση και
μετά διετέλεσαν για
διάστημα μεγαλύτερο
του έτους υπουργοί
Εμπορικής Ναυτιλίας.
Επιδίωξη της
παρουσίασης αυτής
είναι να
υπενθυμίσουμε ποιο
έργο άφησαν πίσω τους
οι υπουργοί, αλλά και
ποιες ήταν οι
παραλείψεις τους.**

Πρώτος κοινοβουλευτικός υπουργός του Ε.Ν. μετά τη μεταπολίτευση ορκίζεται ο **Α. Παπαδόγγονας**, βουλευτής Αθηνών, ο οποίος υπηρέτησε το υπουργείο Ναυτιλίας από τις 21-11-74 μέχρι τις 28-11-77.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», στο τεύχος του Νοεμβρίου και εν όψει των εκλογών, σημειώνουν για τον κ. Παπαδόγγονα:

«Διακεκριμένος από μίαν ιδιαίτερως επηυξημένη προσωπική εντιμότητα, ο κ. Παπαδόγγονας έδωσε με αποφασιστικότητα λύσεις εις τα σοβαρώτατα προβλήματα της Ναυτιλίας και ειργάσθη με ζήλον για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και αμοιβής των ναυτικών μας, εν τω πλείω πάντοτε της προσαθείας διά την διατήρησιν της ανταγωνιστικότητας της Ναυτιλίας μας. Επίσης, ο κ. Παπαδόγγονας ενδιαφέρθη ιδιαίτερως διά την τάξιν των συνταξιούχων και την γενικότεραν βελτίωσιν της προνοίας υπέρ των ναυτικών μας, οι οποίοι, μετά τα ληφθέντα υπ' αυτού μέτρα, εξασφαλίζουν πλέον ανθρωπίνην περιθαψίν, όπερ απετέλει επίμονον αίτημα του συνόλου των ναυτικών μας επί σειράν ετών».

Όταν ανέλαβε ο κ. Παπαδόγγονας, τα ηλίκια υπό ελληνική σημαία ήταν **2.706, 22, 75 εκατ. grt**, ενώ ο αριθμός των ηλίκων υπό ξένη σημαία ήταν **1.389, 22,60 εκατ. grt**.

Στο τέλος της θητείας του κ. Παπαδόγγονα, σύμφωνα με τα δημοσιεύματα των «Ναυτικών Χρονικών», τα υπό ελληνική σημαία ηλίκια ήσαν **3.738, 33,75 εκατ. grt** και ο ελληνόκτητος υπό ξένη σημαία στόλος αριθμούσε **1.198, 19,10, εκατ. grt**.

Ο Εμμανουήλ Κεφαλογιάννης διαδέχθηκε τον κ. Παπαδόγγονα και παρέμεινε στο υπουργείο Ναυτιλίας μέχρι τις 10-5-1980.

Στο τέλος της θητείας του, και συγκεκριμένα στις 15 Μαΐου, τα «Ναυτικά Χρονικά» έγραφαν:

«Είναι αναμφισβήτητον ότι ο κ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννης επέτυχε εις το υπουργείον Ναυτιλίας, αν και δεν ημύρεσε να λύσει δύο βασικά, καθ' ημάς, προβλήματα της Ναυτιλίας: Το ναυτεργατικόν και την ένταξιν του υπουργείου Ναυτιλίας εις την χορείαν των «παραγωγικών» υπουργείων. Η μη επίλυσις του ναυτεργατικού προβλήματος οφείλεται αναμφισβήτως εις τας επιδράσεις μιας μικράς αλλήλ πληρώως οργανωμένης πιεστικής ομάδος, η οποία ως απεδείχθη, τουλάχιστον μέχρι τούδε, έχει τη δυνατότητα να επιβάλη τας θέλήσεις της. Ενώ η μη ένταξις του υπουργείου εις την αρμόζουσαν θέσιν, την ανάλογον προς την Ναυτιλίαν, πρέπει να αποδοθή και εις την επικρατούσαν νοοτροπίαν μεταξύ των οικονομικών κυρίως υπουργών, οι οποίοι πάντοτε επιζητούν να έχουν τον πρώτον λόγον εις κάθε θέμα που αφορά τον τρόπον αυτόν».

«Εις το ενεργητικόν του κ. Κεφαλογιάννη πρέπει να εγγραφούν η επιτευχθείσα μείωσις της συνθέσεως των ηλίκων, η άνοδος του επιπέδου ασφαλείας των ελληνικών ηλίκων και τα υπέρ των ναυτικών μας μέτρα εις τον τομέαν της προνοίας».

Στο τέλος του έτους 1980, ο στόλος υπό ελληνική σημαία ήταν **3.986, 41,40 εκατ. grt** και ο ελληνόκτητος στόλος υπό ξένη σημαία **802, 12,25, εκατ. grt**.

Στις 10 Απριλίου του 1980 ορκίζεται ο **Ιωάννης Φικιώρης**, ο οποίος παραμένει στο υπουργείο

Εμπορικής ναυτιλίας μέχρι τις 15-9-81.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» στις 15 Αυγούστου 1981 σημειώνουν με κάποια πικρία:

«Απορούμεν, τη αληθεία, πώς οι εκάστοτε υπουργοί της Ναυτιλίας δεν προέβλεπον την αναγκαιότητα της εντόξεως του υπουργείου των εις τα παραγωγικά τοιαύτα. Ο κ. Φικιώρης, προσωπικώς συνδεόμενος με τον κ. Ράλλη, είναι ο πλέον κατάλληλος διά να προβάλη εις αυτόν την αξίωσιν της ναυτιλιομένης Ελλάδος. Και αν παρέβλεπε το κράτος να επιτελέσθαι μίαν υποχρέωσιν, δεν απέβλεπε ο χρόνος να επιτελέσθαι ένα καθήκον. Η Ναυτιλία το απαιτεί. Είναι δύναμις μεγάλη, πολλαπλώς εισφέρουσα εις την οικονομίαν του τόπου. Είμεθα βέβαιοι ότι το αίτημα θα γίνει ασμένως αποδεκτόν από την κυβέρνησιν. Ο κ. Φικιώρης θα είναι υπερήφανος, διότι αυτός το προέβλεπε. Η Ναυτιλία δεν θα το ησημονήσει».

Τέλος του έτους 1981, τα ηλίκια υπό ελληνική σημαία ήταν **3.958, 42,30 εκατ. grt** και ο ελληνόκτητος υπό ξένη σημαία στόλος αριθμούσε **791 ηλίκια, 12,05 εκατ. grt**.

* Για την πληρέστερη εικόνα της ναυτιλιακής πολιτικής που ακολουθήθηκε από το 1974 και εντεύθεν θα πρέπει να σημειώσουμε ότι μετά το 1975 οι Έλληνες εφοπλιστές βρέθηκαν μέσα στη δίνη της γενικής αστάθειας της διεθνούς οικονομικής ισορροπίας, ενώ παράλληλα έπρεπε να σηκώνουν το δυσβάστακτο οικονομικό βάρος ενός γιγαντιαίου προγράμματος ναυπηγήσεων. Τα σύννεφα αυτής της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης δεν άρχισαν να διαλύονται παρά τέσσερα χρόνια μετά. Και πάλη όμως ακολουθώντας το νόμο των κυκλικών διακυμάνσεων, η ναυτολαογία βυθίστηκε σύντομα σε νέα κρίση υπερπροσφοράς ηλίκων αυτή τη φορά, που από το 1981 μέχρι και το 1987 ταλάνισε αλύπητα τη ναυτιλία των Ελλήνων.

Έτσι εξηγείται, εν μέρει, η μαζική έξοδος των ηλίκων από τα ελληνικά νηολόγια και η μείωσις του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου από 42 εκατομμύρια grt το 1981 σε λιγότερα από 20 εκατομμύρια grt το 1988. Κατά την ίδια περίοδο ο ελληνικός υπό ηλικοκτησία στόλος υπό ξένες σημαίες αυξήθηκε από 12 σε 28 μύρια grt ενώ οι παροπλισμοί έφθασαν το ύψος ρεκόρ όλων των εποχών των 764 ηλίκων ή 14,7 εκατομμύρια grt στο τέλος Ιανουαρίου 1983. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί και το δυσμενέστατο πολιτικό κλίμα που επικρατούσε στην Ελλάδα. (Από το βιβλίο του Ματθαίου Δ. Λω «Πορεία προς την κορυφή»).

Στην αναδόμηση της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ, τον Ιούνιο του 1982, τοποθετείται υπουργός Ναυτιλίας ο **Γιώργος Κατσιφάρας**. Η τοποθέτησις του κ. Κατσιφάρα, ο οποίος ήταν άνθρωπος του στενού περιβάλλοντος του πρωθυπουργού, θεωρείται από ναυτιλιακούς κύκλους ένδειξη του ειδικού ενδιαφέροντος του Ανδρέα Παπανδρέου για τα ναυτιλιακά δρώμενα.

Στο τέλος της θητείας του κ. Κατσιφάρα, στις 15 Ιουνίου του 1985, στην τελετή εγκαταστάσεως του κ. Αρσένη στο υπουργείο Ναυτιλίας, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Πρωτονοτάριος ανέφερε, μεταξύ άλλων, στην ομιλία του για τον πρώην υπουργό: «Ξε όλη τη διάρκεια της υπουργίας του κ. Κατσιφάρα, τον διέκρινε μία συνεχής ανησυχία για την προ-



Α. Παπαδόγγονας



Ε. Κεφαλογιάννης



Ι. Φικιώρης



Γ. Κατσιφάρας

ώθηση των θεμάτων της Ναυτιλίας. Υπήρξε πρωτοποριακός σε μια πρωτοφανή ναυτιλιακή κρίση. Αν είχε έλθει στο ΥΕΝ σε περίοδο ανθίσσεως της Ναυτιλίας, τα επιτεύγματά του δεν θα ήταν δυνατόν να συγκριθούν με τα επιτεύγματα οποιουδήποτε άλλου υπουργού. Και ο αρθρογράφος των «Ναυτικών Χρονικών» συμπληρώνει:

«Και προσθέτουμε ότι ο φίλτατος κ. Κατσιφάρας θα είχε μείνει στην ιστορία της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας ως ο επιτυχεστότερος υπουργός εάν είχε σχεδιάσει αλλιώς -χωρίς δηλαδή το σημερινό καταναγκασμό- την ανακύκλωση, η οποία ομοιογενώς συνέβαλε στην ανακούφιση της ανεργίας των ναυτικών μας, αλλά επιβάρυνε το πλοίο, γιατί ο απειθρών υπουργός τόλμησε και έλαβε μέτρα που είχαν αποφύγει συστηματικά να λάβουν άλλοι υπουργοί σε περιόδους καλής και για τους ναυτικούς και για τη Ναυτιλία».

Δύο χρόνια αργότερα ο νόμος 1376/83 «περί μέτρων για την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσεως» αποσύρθηκε αλλά ήταν πλέον αργά. Η αξιοπιστία του ελληνικού κράτους στα μάτια του ναυτιλιακού κόσμου είχε εξανεμισθεί, ενώ τα πλοία είχαν ήδη πάρει την άγουσα των ανοικτών νηολογίων... (Από το βιβλίο του Ματθαίου Δ. Λω «Πορεία προς την κορυφή»).

Τα στατιστικά στοιχεία του έτους 1985 για τα πλοία υπό ελληνική σημαία ήταν **1.548, 27,80 εκατ. grt**, ενώ ο υπό ξένη σημαία ελληνικός στόλος ήταν **1.252, 19,10 εκατ. grt**.

Στις 26-7-85, ο δικηγόρος **Στάθης Αλεξανδρής** αναλαμβάνει τα νήια του υπουργείου και δηλώνει ότι θα προχωρήσει σ' έναν ευρύτατο διάλογο με όλους τους παράγοντες της ναυτιλίας, με στόχο να αντιμετωπιστεί η κρίση που πλήττει ιδιαίτερα το υπό ελληνική σημαία πλοίο.

Δυστυχώς, όπως σημειώνουν τα «Ναυτικά Χρονικά», ο νέος υπουργός δεν ολοκλήρωσε τις υποδείξεις του ναυτιλιακού χώρου. Δηλαδή, να μην «παρτραβήξει» ο διάλογος διότι τα μέτρα που απαιτούνται είναι γνωστά και έχουν επανειλημμένα υποδειχθεί, ενώ από τους στόχους του κυβερνητικού ναυτιλιακού προγράμματος προέκυψε ότι η αναμόρφωση του συ-

νταξιοδοτικού καθεστώτος του ΝΑΤ αποτελούσε πρωταρχικό στόχο από τη διάσωση του εθνικού νηολογίου.

Πάραυτα, ο κ. Αλεξανδρής έμεινε μέχρι 23-9-1987 στο υπουργείο και στο τεύχος της 1ης Οκτωβρίου 1987 των «Ναυτικών Χρονικών», το περιοδικό τονίζει:

«Ο κ. Στάθης Αλεξανδρής υπήρξε ένας επιτυχημένος υπουργός, η διαπίστωση δεν είναι δική μας αλλά γενική και το σπουδαιότερο εν προκειμένω, είναι ότι η διαπίστωση αυτή και ταυτόχρονα η αναγνώριση της προσφοράς του κ. Αλεξανδρή προς την ελληνική ναυτιλία γίνεται τώρα που δεν βρίσκεται πλέον στον υπουργικό θώκο.

Ο κ. Αλεξανδρής υπήρξε επιτυχημένος υπουργός, όχι μόνο για τα μέτρα που πήρε υπέρ της Ναυτιλίας το περασμένο φθινόπωρο και τα οποία, ειρήσθω εν παρόδω, ήταν ουσιαστικότερα από εκείνα που ζητούσε η εν Ελλάδι εκπροσώπηση του εφοπλισμού. Αλλά κυρίως για την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης του ελληνικού εφοπλισμού προς την ελληνική πολιτεία, την οποία πέτυχε με μία συνεχή και επίμονη προσπάθεια.

Είναι δε αναμφισβήτητο ότι η επιτυχία του κ. Αλεξανδρή θα ήταν ακόμα μεγαλύτερη εάν η εκπροσώπηση του εφοπλισμού είχε ανταποκριθεί στις επανειλημμένες προσκλήσεις του, για την υποβολή συγκεκριμένων προτάσεων για τη λήψη και άλλων μέτρων που θα συνέτειναν στην περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και στο κλείσιμο του ανοίγματος της ψαλίδας που υπάρχει στη διαχείριση πλοίων με ελληνική σημαία».

Το 1987 τα πλοία υπό ελληνική σημαία ήταν **1.010, 21,00 εκατ. grt**, ενώ ο υπό ξένη σημαία ελληνικός στόλος ήταν **1.524, 26,55 εκατ. grt**.

Με τον ερχομό του 1987, αυξάνονται οι προσδοκίες για βελτίωση των ναυτιλιακών δεδομένων καθώς η κυβέρνηση με την τοποθέτηση του κ. **Ευάγγελου Γιαννόπουλου**, στις 23-9-1987 (παρέμεινε στο υπουργείο μέχρι τις 18-11-1988), διερευνά τη δυνατότητα λήψης ειδικών μέτρων θωράκισης του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας και βελτίωσης της

ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Την ίδια χρονιά, με γνωμοδότηση του ΥΕΝ, ρυθμίζεται το θέμα διαγραφής πλοίων από ελληνικά νηολόγια λόγω τεκμαρτής ολικής απώλειας - ένα θέμα το οποίο για πολλή χρόνια δημιουργούσε ανυπερβήτητα προβλήματα στους εκπροσώπους ναυτιλιακών εταιρειών από την εφορία και το Δημόσιο Ταμείο Πλοίων.

Ο κ. Γιαννόπουλος, λίγους μήνες πριν από την αντικατάστασή του από τον Βασ. Σαραντίτη, απευθύνει έκκληση για τον επαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων. Τα «Ναυτικά Χρονικά» απαντούν στα παράπονα του υπουργού, επισημαίνοντας ότι ο επαναπατρισμός δεν θα πραγματοποιηθεί ούτε με τις εκκλήσεις ούτε με τις φραστικές διακηρύξεις. Η εκ νέου ενδυνάμωση του εθνικού νηολογίου, σημειώνουν, χρειάζεται συγκεκριμένα μέτρα για την περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου, το πλήρες ξεκαθάρισμα των όρων του παιχνιδιού, για να μην υπάρχουν αιφνιδιασμοί από καμία πλευρά, και την πλήρη προστασία του πλοίου από την ελληνική πολιτεία.

Στην αποχαιρετιστήρια ομιλία του, ο απειθρών υπουργός μίλησε για τα μέτρα που πήρε για την εμπορική ναυτιλία.

Μερικά από αυτά ήταν: Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών του υπουργείου. Αύξηση θέσεων των υπαξιωματικών κατά 325 και των ημενοφυϊκών κατά 364. Δημιουργία νέου οργανισμού για τις Σχολές Εκπαίδευσης του εμπορικού ναυτικού. Γύρω στα 250 πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία, ενώ το συνάθλαγμα αυξήθηκε κατά μισό διο. έναντι αυτού του 1987. Τέλος η ίδρυση αντιτρομοκρατικής ομάδας του Λιμενικού Σώματος.

Στο τέλος του έτους 1988, τα πλοία υπό ελληνική σημαία ήταν **1.076, 21,70 εκατ. grt** και ο ελληνόκτητος υπό ξένη σημαία στόλος αριθμούσε **1.411 πλοία, 25,57 εκατ. grt**.

Οι εκλογές του Απριλίου του 1990 φέρνουν τη Νέα Δημοκρατία στην κυβέρνηση και λίγους μήνες αργότερα, την 1η Οκτωβρίου, ορκίζεται υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ο κ. **Αριστ. Παυλίδης**, ο οποίος παρέμεινε μέχρι τις 3 Δεκεμβρίου του 1992.

Κατά τη διάρκεια της θητείας του στο υπουργείο, οι σχέσεις πολιτείας και ναυτιλίας εξακολουθούν να δοκιμάζονται, καθώς η κυβέρνηση επιμένει στην εφαρμογή της εγκυκλίου «Μάνου» (το όνομα της εγκυκλίου αναφέρεται στον υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών Στέφανο Μάνο) για την κατάργηση, αναδρομικώς, των φοροαπαλλαγών που προβλέπονταν από το ν. 27 για τις επισκευές και μετασκευές πλοίων στις ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

Στις 15 Δεκεμβρίου του 1992, τα «Ναυτικά Χρονικά» τονίζουν για τον απερχόμενο υπουργό τα εξής: «Ανομφισβήτητη είναι η προσφορά προς τη Ναυτιλία του πρώην υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη. Το κυριότερο επίτευγμά του υπήρξε η πλήρης αποκατάσταση της εμπιστοσύνης της Ναυτιλίας προς την πολιτεία, μέχρις ότου, επαναλαμβάνουμε, τα τίναξε όλη στον αέρα η γνωστή «βόμβα» Μάνου. Ταυτόχρονα, ο κ. Παυλίδης εργάστηκε με πάθος για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, σε αυτόν δε οφείλεται η καθιέρωση της επάγγελμα εκπαιδευσεως των σπουδαστών των ναυτικών σχολών, που αποτελούσε επίμονο αίτημα του εφοπλισμού ώστε εξαρχώς να ξεκαθαρίζει η ήρα από το σιτάρι... «Έτσι ο κ. Παυλίδης οφείλεται η καθιέρωση της νέας πλοιοκτητικής εταιρείας που καθιερώθηκε με τη νέα διατύπωση του όρου 16 της εγκριτικής πράξεως και με την οποία δεν υπάρχει πλέον ανάγκη καταφυγής στις εταιρείες των σημαίων εταιρείας...

... Μια ακόμα σημαντική προσφορά του υπήρξε η εξασφάλιση πόρων για το ΝΑΤ και έτσι κατέστη δυνατή η χωρίς ουσιαστικά προβλήματα καταβολή των συντάξεων και κατά το λήξαν έτος αλλιά και για το νέο έτος».

Το 1992 τα πλοία υπό ελληνική σημαία ήταν 1.004, 23,41 εκατ. grt, ενώ ο υπό ξένη σημαία ελληνικός στόλος αριθμούσε 1.684 πλοία, 30,48 εκατ. grt.

Στις 13-10-1993, ο κ. Γεώργιος Καταιφάρας επανέρχεται στην υπουργία όπου παραμένει μέχρι τις 22-1-1996. Γι' αυτήν την τριετία η προσφορά του υπουργού ήταν σημαντική. Τα κυριότερα μέτρα που έλαβε υπέρ της ναυτιλίας ήταν: Η θεσμοθέτηση τμημάτων ναυτικών διαφορών στα διοικητικά δικαστήρια, η κατάρτιση νόμου-πλαισίου για την αναβάθμι-

ση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Στη δεύτερη ελληνική προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το 1994, ο κ. Καταιφάρας προέδρευσε του συμβουλίου υπουργών Ναυτιλιακών Μεταφορών και κατά τη διάρκεια της προεδρίας του, επί ένα εξάμηνο, υιοθετήθηκαν δύο σημαντικές οδηγίες και ένας κανονισμός. Στο διάστημα της θητείας του υπεγράφη η διμερής ναυτιλιακή συμφωνία Ελλάδας - Κίνας και τοποθετείται η έναρξη των διαπραγματεύσεων για τη ναυτιλιακή συμφωνία με την Ιορδανία.

Με το νόμο 2234/94 τροποποιήθηκαν και δόθηκαν περαιτέρω διευκολύνσεις για την εγκατάσταση αλληλοδοπών ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα.

Επί υπουργίας του κ. Καταιφάρα για πρώτη φορά καθορίστηκαν οι προϋποθέσεις εισόδου ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και εισήχθησαν οι πρώτες εταιρείες. Επίσης με πρωτοβουλία του προτάθηκε προς ψήφιση ο νόμος 2329/95, με τον οποίο ρυθμίστηκαν χρόνια προβλήματα προσωπικού του Λιμενικού Σώματος. Με αυτή τη νομοθετική ρύθμιση, το Α.Σ. αύξησε τη δύναμή του κατά 1.500 άντρες.

Επιπλέον, αποπερατώθηκαν έργα και εξοπλήστηκαν οι Σχοιές Εμπορικού Ναυτικού, ολοκληρώθηκε η ανακατασκευή της σχολής δούλων στην Κόλυμνο και έγινε η ανάληψη του λιμανιού του Πειραιά ως επιβατηγού λιμανιού. Στην τριετία της υπουργίας του, μειώθηκε ο χρόνος απονομής σύνταξης και προωθήθηκε η αύξησή της στο 55% του βασικού μισθού, όπως και αναγνωρίστηκε το ναυτικό επάγγελμα ως βαρύ, ιδιόμορφο και ανθυγιεινό.

Το 1996 ο ελληνικός εμπορικός στόλος αριθμούσε 1.099 πλοία, 30,77 εκατ. grt και ο ελληνικός στόλος υπό ξένη σημαία 2.147 πλοία, 44,39 εκατ. grt.

Μέχρι τη στιγμή που συντάσσεται αυτή η αναδρομή, υπουργός Ε.Ν. είναι ο κ. Στ. Σουμάκης, από τις 25-9 του 1996, επί θητείας του οποίου έγινε η διαγραφή των χρεών του ΝΑΤ, περίπου 20 δισ. δρχ., καθώς και η εξόφληση των οφειλών του Οίκου Ναυτού. Στα υπέρ της προσφοράς του στο υπουργείο είναι η αναβάθμιση του θεσμικού πλαισίου της ναυτικής εκπαίδευσης με τις Ακαδημίες Εμπο-

ρικού Ναυτικού καθώς και η κατάρτιση του νέου νομοσχεδίου για το θαλάσσιο τουρισμό. Καθιέρωσε τον τύπο εισιτηρίων με την υποχρεωτική μηχανοργάνωση. Ο κ. Σουμάκης επίσης εφάρμοσε το σύστημα των μορίων στις προσλήψεις Υπαξιωματικών και Λιμενοφυλάκων ενώ αναβάθμισε τις εξετάσεις των Αξιωματικών τοποθετώντας ως εξεταστές καθηγητές Πανεπιστημίων, ενώ εφάρμοσε το σύστημα των μορίων στις μεταθέσεις του Λιμενικού Σώματος.

Επί υπουργίας του έγιναν ανώνυμες εταιρείες οι ΟΛΠ και ΟΛΘ. Ενίσχυσε το Α.Σ. με 2.000 άντρες. Ξεκίνησε και ολοκλήρωσε την πρώτη φάση ελέγχου και παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Ύστερα από αγώνα εικοσαετίας, το υπουργείο απέκτησε τα ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης, το δε Λιμενικό Σώμα προμηθεύτηκε εκατοντάδες πλωτά και χερσαία μέσα. Τέλος, κατά τη διάρκεια της θητείας του το λιμάνι του Πειραιά εκσυγχρονίστηκε με έργα από την Ακμή Ξαβέρη μέχρι την εκκλησία του Αγίου Διονυσίου.

Ο ελληνικός εφοπλισμός καταλογίζει στον κ. Σουμάκη πως το υπουργείο δεν έχει συμβάλει με την πολιτική του στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Οι δε αποδοχές των ναυτικών ικανοποιήθηκαν σε ελάχιστο ποσοστό σε σχέση με τα αιτήματά τους. Στις 2 Ιουλίου 1997 μείωσε τις οργανικές θέσεις των υπό ελληνική σημαία ποντοπόρων πλοίων και δεν ολοκλήρωσε το θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοία. Επί υπουργίας του η δύναμη του ελληνικού στόλου μειώθηκε, περίπου, κατά 170 πλοία.

Έτσι, το 1999, τα πλοία υπό ελληνική σημαία ήταν 911, 28,50 εκατ. grt, ενώ ο υπό ξένη σημαία ελληνικός στόλος αριθμούσε σε 2.513 πλοία, 54,95 εκατ. grt. ➡



Σ. Αλεξανδράκης



Ε. Γιαννόπουλος



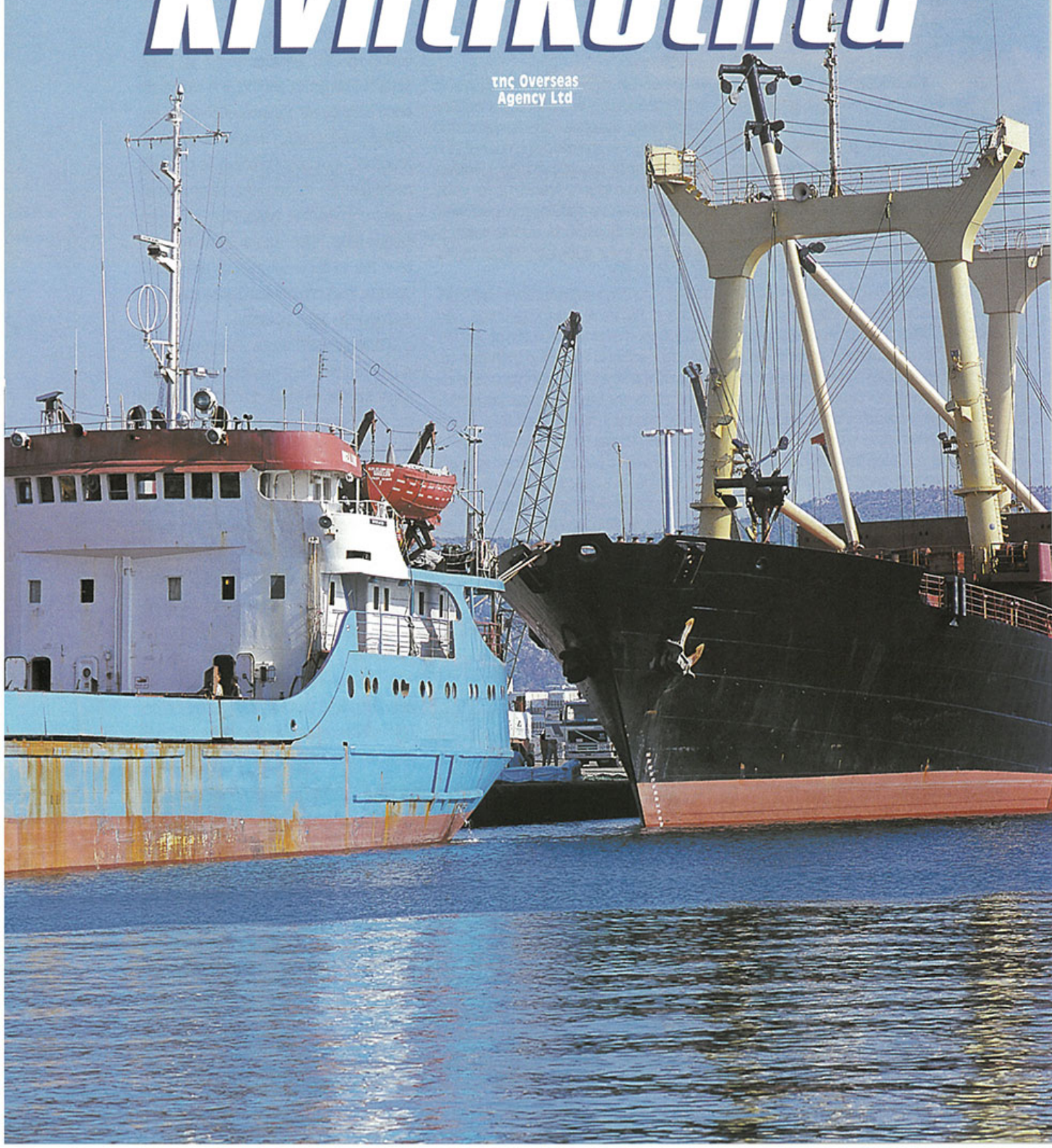
Α. Παυλίδης



Σ. Σουμάκης

Αυξημένη Κινητικότητα

της Overseas
Agency Ltd



Το κύριο χαρακτηριστικό των τελευταίων εβδομάδων που διανύσαμε ήταν η νευρικότητα που επικράτησε στις αγοραπωλησίες των μεταχειρισμένων πλοίων, λόγω των αντικρουόμενων απόψεων που υπάρχουν όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς.

Η ναυλαγορά για τα πλοία ξηρού φορτίου, έπειτα από τη σημαντική πτώση που υπέστη τις πρώτες σαράντα ημέρες του εικοστού πρώτου αιώνα, την περίοδο που διανύσαμε κατέγραψε υψηλούς ναύλους για τα Capes και τα Panamaxs, γεγονός που είχε συνέπεια τη διαμόρφωση μιας καλής ψυχολογίας η οποία εύκολα αναπτύσσεται όταν η ναυλαγορά πορεύεται ανοδικά, προσελκύοντας ταυτόχρονα μεγάλο αριθμό υποψηφίων αγοραστών για πλοία αυτής της χωρητικότητας. Ως αποτέλεσμα, πολλοί πλοιοκτήτες είτε αποφάσισαν να

αναβάλουν τουλάχιστον προς το παρόν τα σχέδιά τους προς πώληση είτε ανέβασαν αρκετά, σε ορισμένες περιπτώσεις, τις επιθυμητές τιμές πώλησης.

Έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον εμφανίσθηκε και για πλοία μικρότερης χωρητικότητας που κατασκευάσθηκαν μεταξύ του 1977 και του 1980, αν και ήταν σχετικά μικρός ο αριθμός των προσφερόμενων προς πώληση μονάδων που συνδυάζαν και καλή κατασκευαστικά στοιχεία. Αξίζει να σημειωθεί, επίσης, ότι η «δημοτικότητα» των πλοίων με ηλικία γύρω στη δεκαπενταετία έπρεσε αισθητά, καθώς οι τιμές τους έφθασαν σε υψηλότερα επίπεδα, κάνοντας την επένδυση σε αυτά να φαίνεται ασύμφορη.

Το μεγάλο ερώτημα, όμως, για το μήνα Μάρτιο παραμένει μέχρι στιγμής αναπάντητο, εάν δηλαδή οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες θα

αποφασίσουν να αυξήσουν την παραγωγή τους και να απελευθερώσουν από το καθεστώς «ομηρείας» την παγκόσμια οικονομία, η οποία προσπαθεί να κινητοποιήσει κάποιους μηχανισμούς αντίδρασης.

Παρά τη συνεχιζόμενη σύγχυση γύρω από την αγορά του πετρελαιο, τα Tankers παρουσίασαν αυξημένη κινητικότητα στο θέμα των αγοραπωλησιών, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στις πωλήσεις των Aframaxs και των Products.

Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων οι τιμές παρέμειναν στα ίδια επίπεδα, ενώ ο αριθμός των προσφερόμενων προς διάλυση πλοίων μειώθηκε αρκετά.

Ενδεικτικά αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, και οι ακόλουθες πωλήσεις από τα μέσα Φεβρουαρίου έως και σήμερα:

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD	US\$BUYERS
LOTTE SIF CONTAINER	8.609	1991	DENMARK	TEU: 724 CR 1X40 T	12.500.000	-
KATJANA CONTAINER	11.468	1982	GERMANY	TEU:802 CR2X40 T	3.800.000	GREEKS
RUBIN IRIS	22.242	1992	JAPAN	CR4X30 T	9.500.000	FAR EASTERN BUYERS
SEAMASTER	23.743	1985	JAPAN	CR 3X25 T& DR 1X30T	5.800.000	GREEKS
ICL JAYAM KONDAN	43.300	1981	JAPAN	CR 4X25 T	4.400.000	EUROPEANS BUYERS
PIMA	63.261	1983	JAPAN	-	5.850.000	-
FAREAST VICTORY	70.003	1994	CHINA	-	16.000.000	GOLDEN UNION
BELGRANO	74.002	1998	JAPAN	-	21.000.000 INCLUDING 3 YRS T/C BACK AT \$9.500/D	PETER DOEHLE
IRON SPENCER	141.475	1981	JAPAN	-	JUST UNDER 8.300.000	MARMARAS
PERIANDROS OF KORINTHOS	145.680	1981	BELGIUM	-	XS 8.000.000	KOREANS
2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS	
SUN EMERALD PRODUCT	7.781	1981	JAPAN	2.200.000	FAR EASTERN BUYERS	
UXMAL PRODUCT	9.250	1991	SINGAPORE	5.800.000	MARITIMA ARAGUA FOR	
GADIS AYU PRODUCT	36.750	1986	JAPAN	11.250.000	THENAMARIS	
MENDANA SPIRIT	81.634	1980	JAPAN	UNDER CLOSE NEGOS WITH GREEKS AT 4.700.000	-	
BUNGA KERANJI	86.408	1981	JAPAN	3.200.000	BRAVE MARITIME	
NOL PAVO	86.417	1981	JAPAN	5.100.000	BRAVE MARITIME	
3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
MATHEW I	TWEEN	15.094	1977	GERMANY	132.5/LDT	INDIA
IBN RUSHD	TWEEN	23.841	1975	U.K	128/LDT	INDIA
PROSPERITY	TANKER	89.725	1975	JAPAN	129/LDT	PAKISTAN
ASTRA	TANKER	145.680	1975	JAPAN	RGN 130.5/LDT	CHINA

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 1 ΧΡΟΝΟ - ΜΑΡΤΙΟΣ 1999

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD	USSBUYERS
OCEAN LILY	28.024	1989	JAPAN	7.000.000	TAIWANESE
BROOMPARK	30.670	1982	U.K.	3.200.000	GREEKS
KAYAX	42.230	1991	JAPAN	10.500.000	GREEKS
NORTHERN LIGHT	65.592	1981	KOREA	1.900.000	EAST MED
AMAPOLA	67.896	1984	JAPAN	3.650.000	IOLKOS
ORANGE PHOENIX	69.561	1986	JAPAN	6.900.000	TRANSMED
CHITA MARU	182.008	1989	JAPAN	14.100.000	ZODIAC

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ANITA	40.293	1983	YUGOSLAVIA	10.300.000	ITALIANS
JAG PADMA	47.800	1982	JAPAN	9.200.000	SWISS
ODENSE MAERSK	50.600	1985	DENMARK	11.850.000	GREAT EASTERN
BLUE SKY RIVER	90.000	1987	JAPAN	12.800.000	TEEKAY
TILLERMAN	12.800	1975	SWEDEN	400.000	SWEDISH

3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
PROTAGORAS	B/C	33.684	1974	JAPAN	120/LDT	INDIA
NENA	B/C	71.706	1974	JAPAN	119.5/LDT	INDIA
KOTA PUSAKA	TWEEN	20.144	1973	JAPAN	125/LDT	INDIA
CHAMPION	TANKER	25.200	1974	NORWAY	146/LDT	INDIA
ALANDIA PRIDE	TANKER	83.986	1974	BELGIUM	119.5/LDT	PAKISTANIS
ANDROS CHRYSI	TANKER	278.416	1974	JAPAN	110/LDT	BANGLADESH

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 10 ΧΡΟΝΙΑ - ΜΑΡΤΙΟΣ 1990

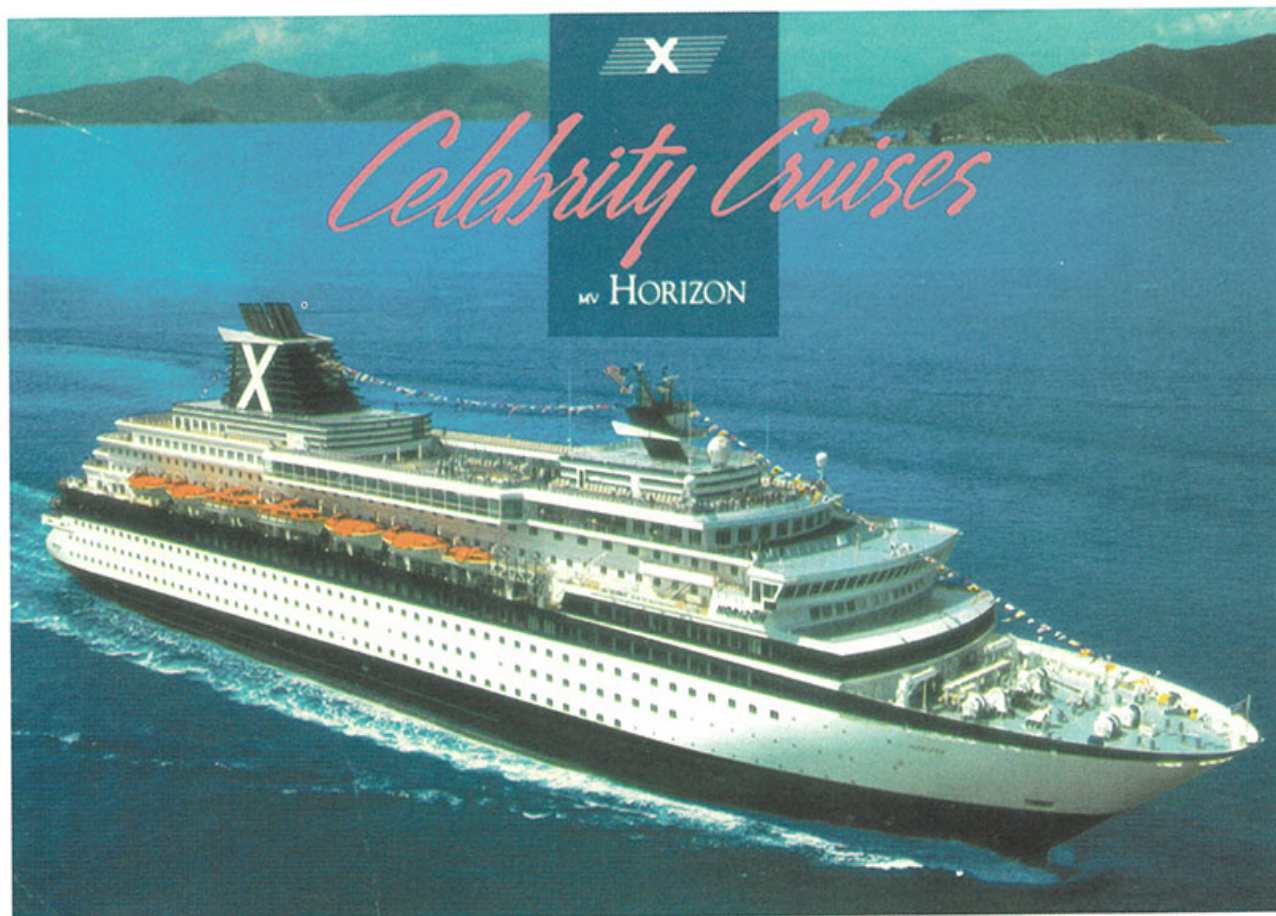
1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
FORUM PIONEER	27.656	1978	SASEBO, JAPAN	9.000.000	GREEKS
CAPTAIN GEORGE	30.797	1974	USUKI, JAPAN	6.400.000	CHINESE
HUNAN	40.507	1981	MITSUMI, JAPAN	15.400.000	GREAT EASTERN
NEO HELIANTHUS	37.443	1985	HITACHI, JAPAN	15.600.000	-
ARROW PRIDE	65.295	1984	KASADO, JAPAN	19.350.000	UNISEAS, LDN
MAR REINA	69.000	1990	SASEBO, JAPAN	26.500.000	EXMAR
BOS TRANSPORTER	115.000	1969	SUMITOMO, JAPAN	8.800.000	H. SOMNEZ, TURKEY

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ARAGUANAY	44.670	1982	YUGOSLAVIA	22.500.000	MISANO, ITALY
THANASSIS A.	38.263	1976	CANADA	9.500.000	BERGEN, NORWAY
NORTANK FIGHTER ^{CHEMICAL}	12.345	1977	JAPAN	7.800.000	K.LARSEN, DEN.
BUENA EMPRESH	62.938	1983	OSHIMA, JAPAN	29.000.000	DENMARK
OSLOFJORD	29.954	1984	JAPAN	24.500.000	SACOR MARITIMA, PORTUGAL
TOURAINÉ	90.675	1975	FRANCE	14.680.000	W.C.NORWEGIANS

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
GOLDLEAF	TWEEN	9.525	1964	270/LDT	INDIA-Eckhardt
GAO SHAN	TWEEN	4.969	1956	255/LDT	INDIA
JUN SHAN	TWEEN	4.580	1957	255/LDT	INDIA
KWANGCHOW	TWEEN	5.019	1963	228/LDT	INDIA

Technoship

... απ' το 1965!



Το M/S "HORIZON" ανήκει σε σειρά υπερπολυτελών κρουαζιερόπλοιων της CELEBRITY CRUISES (ΧΑΝΔΡΗΣ), που ναυπηγήθηκαν πρόσφατα στα ναυπηγεία MEYER WERFT - Γερμανίας και εξοπλί-στηκαν σε σημαντικό βαθμό από την TECHNOSHIP.

TECHNOSHIP - ΔΙΠΛ. ΜΗΧ. Α. ΔΟΜΒΡΟΣ

ΤΕΧΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 100, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ.: 4125538, 4125237, 4113128, 4135162, 4114905, 4112605

FAX: 4113128, TELEX: 212306 DOMB GR

SERVICE ΠΝΕΥΣΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ: ΝΟΤΑΡΑ 103, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ,

ΤΗΛ.: 4128335, Α.Ο.Η. 20.29.644



Οι Έλληνες προτιμούν τα τάνκερ

Οι νέες παραγγελίες του ελληνικού εφοπλισμού

Σημαντική υπήρξε η δραστηριότητα του ελληνικού εφοπλισμού μέσα στο 1999 από πηευράς παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, μια δραστηριότητα που χρονικά συνεχιζόταν -βάσει των στοιχείων που διαθέτουμε- μέχρι και τον περασμένο Φεβρουάριο.

Ειδικότερα, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν παραγγείλει κατά το διάστημα που αναφέρουμε 64 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 3.183.000 d.w. Τα περισσότερα από τα παραγγελθέντα είναι τάνκερ. Οι παραγγελίες αυτές του ελληνικού εφοπλισμού πιστοποιούν ότι οι Έλληνες επιχειρηματίες των θαλασσίων μεταφορών θεωρούν ότι οι προοπτικές της αγοράς μακροπροθέσμως είναι καλές, ειδικά δε για τις μεταφορές υγρών καυσίμων.



ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΟΝΑΖ	ΑΡΙΘ. ΠΛΟΙΩΝ	ΠΑΡΑΔΟΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Tanker: VLCC					
Daewoo	Hellasport	420.000 dwt	2+2	Dec. 2001, Apr. 2002	Approx. US\$90 mil.
»	Kristen Navigation	300.000 dwt	2+1	End 2000, Apr. 2001	
»	Embricos	300.000 dwt	2	Aug, Oct. 2001	Approx. US\$68 mil.
»	N.S. Lemos	300.000 dwt	1+1	End 2001	Approx. US\$70 mil.
Samsung	Hellasport	300.000 dwt	2+2	End 2001, mid-2002	Approx. US\$70 mil.
Hitachi	Tsakos	300.000 dwt	2	End 2000, early 2001	Provisional
Tanker: Suezmax					
Hyundai	Athenian Sea	159.000 dwt	4	2002	
Daewoo	Polembros	159.000 dwt	1+1	2001	
Samsung	Navitankers	160.000 dwt	6		
Hyundai/Daewoo	Fairsky Shipping				
Tanker: Aframax					
Daewoo	Polembros	105.000 dwt	1	2001	
Hyundai/Samsung	Latsis		1		
Product Carrier					
Imabari	Tsakos	68.000 dwt	1+3	1H 2002	3rd in series
Szczecin SY	Ceres	40.000 dwt	4	2002	
Dalian/Hyundai/Onomichi	CMM	45.000 dwt	12		
Bulker					
Sasebo	Ceres	172.000 dwt	2	1H 2000	Through Clarksons; US\$35 mil.
»	Anangel	172.000 dwt	1	Early 2000	
Hyundai	Golden Union	172.000 dwt	1	2002	US\$36 mil.
Containership					
Hyundai	Costamare	5.500 TEU	2+3	2001	Approx. US\$60 mil.
Samsung	Danaos	5.500 TEU	2+2	2001	Chartered by APL
ΣΥΝΟΛΟ		3.183.000 dwt	64		

Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Με σημαία... Σοφοκλέους

του Χάρη Παυλίδη

Το αναμενόμενο εδώ και
αρκετούς μήνες σχέδιο νόμου
για την εισαγωγή
επιχειρήσεων της ποντοπόρου
ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο
Αθηνών δόθηκε εν μέσω
προεκλογικής περιόδου στη
δημοσιότητα, εν τω μεταξύ
έκλεισε η Βουλή και το σχέδιο
νόμου ξεχάστηκε...

Στο στόχαστρο τα ελληνικά δεξαμενόπλοια

του Νάσου Πουθακίδα



Τι έκρυβε η φράση του πρωθυπουργού περί «ποιοτικής ναυτιλίας»; Έγινε τυχαία ή μήπως στο κέντρο λήψης των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτές τις ημέρες, η λέξη «ποιότητα» αποτελεί το διαβατήριο προς τη νέα εποχή;

Η αναφορά δεν ήταν καθόλου τυχαία και ήταν πλήρως εναρμονισμένη με τα σχέδια της Επιτροπής Μεταφορών για την αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων, όπως αυτό του δεξαμενόπλοιου που κόπηκε στα δύο στις γαλλικές ακτές.

Αυτές τις ημέρες που κυκλοφορεί το περιοδικό, η Επιτροπή των υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα λάβει μια σημαντική απόφαση για την «ποιοτική ναυτιλία». Μια απόφαση που αναμένεται να επανακαθορίσει τους όρους του διεθνούς ανταγωνισμού στο χώρο των δεξαμενόπλοιων.

Το πιο πιθανό είναι η απόφαση της Επιτροπής ή, καλύτερα, η οδηγία να θέσει εκτός αγοράς ένα σημαντικό αριθμό πλοίων, προκαλώντας ένα ισχυρό σοκ στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Σε μια τέτοια περίπτωση σημαντικές θα είναι οι επιπτώσεις στην ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Οι πληροφορίες από τις Βρυξέλλες θέλουν την Επιτροπή να κινείται προς την κατεύθυνση μιας οδηγίας η οποία θα περιλαμβάνει τον αποτελεσματικό έλεγχο και την αυστηρή εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας και κυρίως την ανάληψη της ευθύνης από αυτούς που προξενούν το ατύχημα. Δηλαδή, είναι εμφανές ότι η Επιτροπή έχει αποδεχθεί τις απόψεις της Γαλλίας ή, καλύτερα, τις αιτιάσεις της, ότι μέχρι σήμερα οι έλεγχοι δεν είναι επαρκείς.

Το πιο σημαντικό, όμως, σ' αυτό το σχέδιο οδηγίας, είναι το ενδεχόμενο να αποσυρθούν δεξαμενόπλοια μονού πυθμένα μέχρι το 2015, ενώ επιπλέον αποσύρονται και πλοία των οποίων η χωρητικότητα είναι μικρότερη των 20.000 τόνων έως και 600 τόνους, τη στιγμή που

το μέτρο της απόσυρσης ισχύει διεθνώς για δεξαμενόπλοια μετά τον 25ο χρόνο της ηλικίας τους, χωρητικότητας άνω των 20.000 τόνων.

Κοντά στα προηγούμενα θα πρέπει να προστεθούν και οι πληροφορίες που θέλουν την Επιτροπή να αποφασίζει τον έλεγχο των νηογνωμόνων από την ίδια και όχι από τα κράτη-μέλη.

Αυτές οι πληροφορίες, αν επιβεβαιωθούν, οδηγούν σε αναδιάρθρωση της ναυτιλιακής βιομηχανίας με το πρόσχημα ενός σοβαρού πράγματος ναυτικού ατυχήματος, σε μια περίοδο που ακόμη δεν έχουν διαλευκανθεί πλήρως τα αίτια του ατυχήματος στις γαλλικές ακτές.

Ωστόσο, έγκυροι ναυτιλιακοί παράγοντες εκφράζουν σοβαρές επιφυλάξεις και ερωτήματα γι' αυτόν τον κατά μία έννοια «υποχρεωτικό εκσυγχρονισμό», ο οποίος θα οδηγήσει το 65% των ελληνικών δεξαμενόπλοιων στην απόσυρση. Αρκεί μόνο να σημειωθεί ότι τα ελληνικά δεξαμενόπλοια απλών πυθμένων φθάνουν τα 146 (!), ενώ εάν οι πληροφορίες επαληθευτούν, τότε το 70% του παγκόσμιου στόλου δεν θα μπορεί να προσεγγίσει λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι ίδιοι παράγοντες δεν κρύβουν την έκπληξή τους για τη σπουδή της Επιτροπής, αφού όπως επισημαίνουν χαρακτηριστικά, η ποιότητα πρωτίστως ενδιαφέρει και απασχολεί την ίδια τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Υποστηρίζουν μάλιστα τις προσπάθειες των ναυτιλιακών βιομηχανιών της πλειοψηφίας των κρατών-μελών με συστήματα πιστοποίησης ποιότητας.

Πάντως, είναι εμφανές ότι η Επιτροπή -όχι ανεξήγητα κατά τους ίδιους κύκλους- επιχειρεί να θέσει υπό τον έλεγχό της τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αγνοώ-

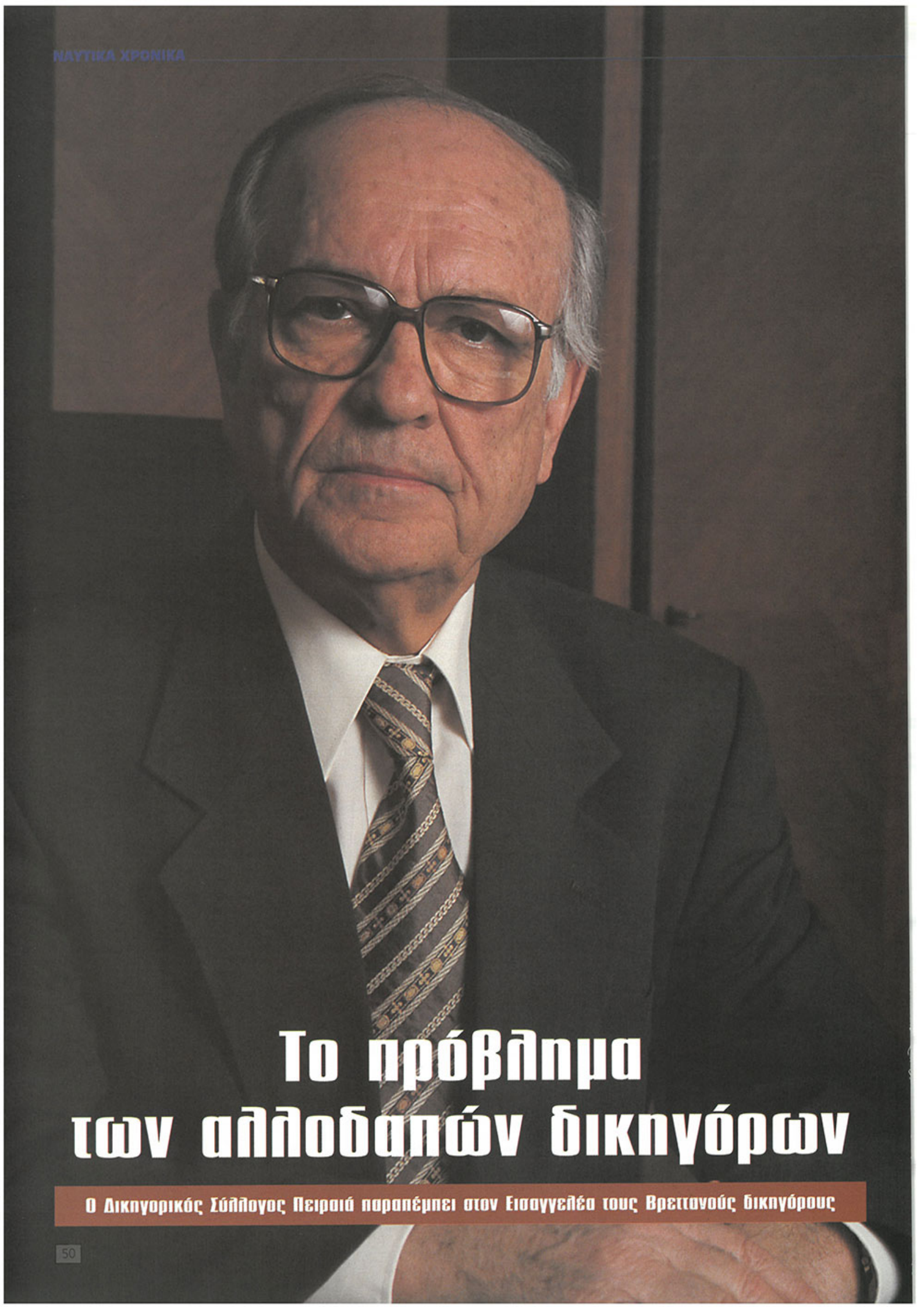
ντας ενδεχομένως τον κίνδυνο που ελλοχεύει να κόψει στα δύο την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία.

Αναμφισβήτητο, στα ευρωπαϊκά λιμάνια καταπλέουν και αποπλέουν πλοία τα οποία είναι επικίνδυνα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ωστόσο, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, διαθέτει τους απαραίτητους μηχανισμούς με τους οποίους μπορεί να εντοπίσει τα επικίνδυνα πλοία και να τα θέσει εκτός κυκλοφορίας. Συνεπώς, ποιος ο λόγος μιας απόφασης η οποία εκτός από σύγχυση θα δημιουργήσει και σοβαρά προβλήματα στην ίδια την Ευρωπαϊκή Ένωση; Μήπως ο στόχος είναι τελικά τα πλοία υπό ελληνική σημαία, αφού είναι και η μοναδική ναυτιλιακή βιομηχανία που αριθμεί ένα στόλο 224 δεξαμενόπλοιων; Ουδείς μπορεί να πει αν είναι έτσι, παρά μόνο να επισημάνει ότι ένα ατύχημα το οποίο μάλιστα συνέβη σ' ένα συγκεκριμένο τύπο πλοίου, γίνεται η αφορμή για μια απόφαση η οποία επεκτείνεται σε όλα τα δεξαμενόπλοια. Αυτό και μόνον εκθέτει την Επιτροπή, η οποία δεν έχει πειστικά επιχειρήματα για να στηρίξει την απόφασή της. Αυτό και μόνο «φωτογραφίζει» τις προθέσεις κατά των ελληνόκτητων δεξαμενόπλοιων.

Σε κάθε περίπτωση, αν τελικά ισχύσουν όσα αναφέρουν οι πληροφορίες, καθίσταται δυσχερές η προσπάθεια ανανέωσης του στόλου, αφού το υψηλό κόστος λειτουργίας είναι απαγορευτικό για τη λειτουργία του πλοίου.

Δεν είναι λίγοι, πάντως, όσοι πιστεύουν ότι τελικά θα πρυτανεύσουν η λογική και το κοινό συμφέρον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Άλλωστε, κανείς δεν αποκλείει (όπως έχει συμβεί) ατύχημα καινούργιου πλοίου. ♦



A close-up portrait of an elderly man with thinning grey hair and thick-rimmed black glasses. He is wearing a dark suit jacket, a white shirt, and a patterned tie with diagonal stripes and small geometric motifs. He has a serious expression and is looking directly at the camera. The background is dark and out of focus.

Το πρόβλημα των αήλιοδαπών δικηγόρων

Ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά παραπέμπει στον Εισαγγελέα τους Βρετανούς δικηγόρους



**Κατά το Ελληνικό
Δίκαιο που ενσωματώνει
τις σχετικές διατάξεις
του Κοινοτικού Δικαίου,
το λειτούργημα του
δικηγόρου ασκείται από
πρόσωπα που έχουν
κατά νόμιμο τρόπο
αποκτήσει τη δικηγορική
ιδιότητα, όπως
προβλέπεται στον
κώδικα των δικηγόρων
(ΝΔ 3026/1954).**

ε συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις της που απορρέουν από τη συμμετοχή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ελλήδα έθεσε σε εφαρμογή με ανάλογο Προεδρικό Διατάγμα την οδηγία 89/48/ΕΟΚ (ΠΔ 52/1993) σχετικά με την αναγνώριση των διπλωμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που πιστοποιούν επαγγελματική εκπαίδευση ελάχιστης διάρκειας 3 ετών, που έχει στόχο την πλήρη επαγγελματική ένταξη στο κράτος-μέλος υποδοχής του διακινούμενου Ευρωπαίου δικηγόρου, και την οδηγία 77/249 ΕΟΚ (ΠΔ 258/87) για τη μη μόνη (περιστασιακή) άσκηση του επαγγέλματος του δικηγόρου υπό τον επαγγελματικό τίτλο καταγωγής.

Τα τελευταία έτη έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο της με αυξανόμενο ρυθμό εγκατάστασης κυρίως στον Πειραιά, αλλιά και στην Αθήνα, αλλοδαπών δικηγορικών γραφείων που ασκούν δικηγορία στον τομέα της ναυτιλίας και του δικαίου των επιχειρήσεων, όχι σύμφωνα με τις παραπάνω οδηγίες που έχουν ενσωματωθεί στο Ελληνικό Δίκαιο, αλλιά στις περισσότερες περιπτώσεις με τη μορφή εμπορικών εταιρειών (Ο.Ε.).

Η δραστηριότητα των παραπάνω αλλοδαπών δικηγόρων και δικηγορικών γραφείων συνίσταται είτε στην παροχή νομικών συμβουλών και γνωμοδοτήσεων (συμβουλευτική δικηγορία) είτε σε παραστάσεις σε αλλοδαπές διαιτησίες, αλλιά η όλη προεργασία και προδικασία γίνεται στην Ελλήδα, είτε σε κατάρτιση συμβάσεων (αγοραπωλησία πλοίων, ναυτικές υποθήκες, ναυλώσεις κλπ.) είτε σε εργασία διεκπεραιωτική (δηλ. επικοινωνία των κεντρικών γραφείων των αλλοδαπών δικηγορικών εταιρειών στο εξωτερικό, με τους εν Ελλήδα πελάτες τους ή πληρεξουσίου δικηγόρους).

Για λόγους δεοντολογίας, ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς δεν έλαβε αμέσως μέτρα κατά των παραπάνω αλλοδαπών δικηγόρων, αλλιά απευθύνθηκε στο Δικηγορικό Σύλλογο Αγγλίας και Ουαλίας (The Law Society of England and Wales), επειδή η πλειονότητα αυτών των δικηγόρων (αν όχι όλοι) ήταν μέλη του εν λόγω δικηγορικού συλλόγου. Ο ΔΣΠ ζήτησε από το Law Society να συνενώσει τα μέλη του και να απαιτήσει όπως αυτά συμμορφωθούν με τις διατάξεις του Ελληνικού Δικαίου αλλιά και του Ευρωπαϊκού Δικαίου, όπως και να λάβει πειθαρχικά μέτρα κατά αυτών.

Παρά τις επανειλημμένες οχλήσεις και συ-

στάσεις του ΔΣΠ προς το Law Society, οι Άγγλοι δικηγόροι δεν διέβυσαν τις εμπορικές τους εταιρείες και συνέχισαν -και συνεχίζουν- να προσφέρουν δικηγορικές υπηρεσίες χωρίς να συμμορφώνονται με το πνεύμα και το γράμμα του Ελληνικού Δικαίου και των υφισταμένων κοινοτικών οδηγιών.

Κατόπιν των παραπάνω, ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς υποχρεώθηκε να καταθέσει αναφορά στον εισαγγελέα Πειραιώς για τη διερεύνηση του θέματος και για τη διαπίστωσή του εάν ή όχι οι εν λόγω Άγγλοι δικηγόροι έχουν διαπράξει αδίκημα.

Η Ελλήδα, και ειδικότερα ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, δεν αντιτίθεται στην εγκατάσταση Ευρωπαίων δικηγόρων στην Ελλήδα -αντιθέτως, καλωσορίζει αυτή, αφού ο Πειραιάς είναι ένα από τα κυριότερα ναυτιλιακά κέντρα της Ευρώπης-, αλλιά απαιτούν όπως η εγκατάσταση αυτή γίνεται κατά νόμιμο τρόπο ώστε να προστατεύεται ο κάθε συμβαλλόμενος και γενικότερα ο πολίτης.

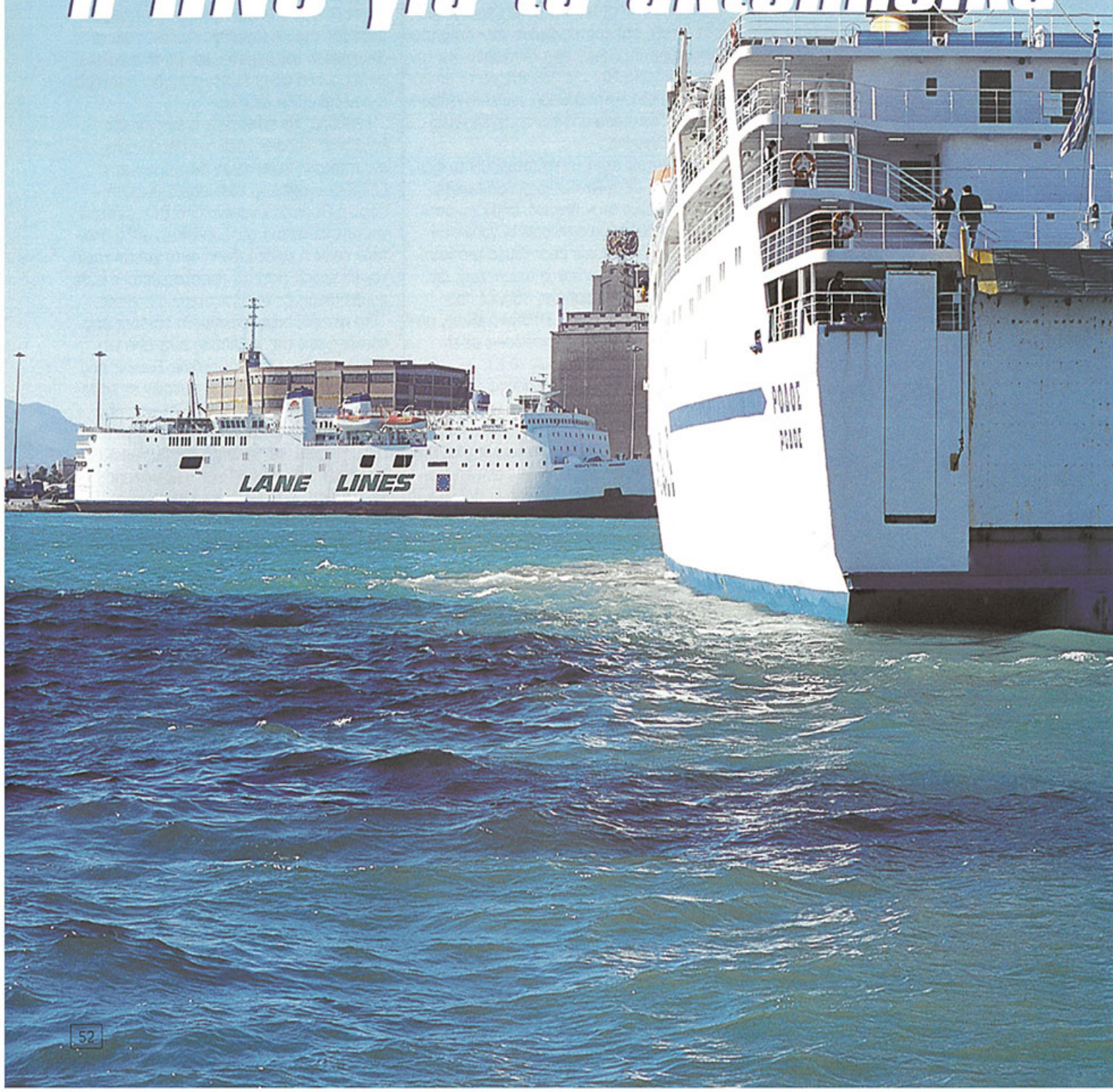
Στο μεταξύ, συμμορφούμενη πάντοτε στις υποχρεώσεις της, η Ελλήδα είναι από τις πρώτες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θέτει εντός των προσεχών ημερών σε εφαρμογή, με σχετικό Προεδρικό Διάταγμα που επεξεργάζεται το Συμβούλιο της Επικρατείας, την υπ' αριθμ. 98/5 οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διευκόλυνση της μόνιμης άσκησης του δικηγορικού επαγγέλματος στην Ελλήδα από δικηγόρους οι οποίοι απέκτησαν τον επαγγελματικό τίτλο τους σε άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ε. Για τη σύνταξη του ανωτέρω Προεδρικού Διατάγματος ασχολήθηκε ειδική επιστημονική επιτροπή του υπουργείου Δικαιοσύνης, στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι των Δικηγορικών Συλλόγων Αθηνών και Πειραιώς.

Έτσι, στο εξής οι Ευρωπαίοι δικηγόροι, κατόπιν αιτήσεως εγγραφής τους στον δικηγορικό σύλλογο στην περιφέρεια του οποίου θέλουν να ασκήσουν το επάγγελμά τους, θα μπορούν να ασκούν στην Ελλήδα, μεμονωμένα ή υπό τη μορφή δικηγορικής εταιρείας ή παραρτήματος ευρωπαϊκών δικηγορικών εταιρειών, το επάγγελμα του δικηγόρου και για περίοδο τριών ετών. Έπειτα, δε, από τριετή δικηγορική δραστηριότητα στην Ελλήδα και με την προϋπόθεση τηρήσεως ορισμένων προϋποθέσεων, θα μπορούν να ενταχθούν πλήρως στο δικηγορικό επάγγελμα ως πλήρη μέλη του οικείου δικηγορικού συλλόγου.

Αυξήσεις

Η συμφωνία έκλεισε

έως **4,50%**
η ΠΝΟ για τα ακτοπλοϊκό



σε διάστημα 48 ωρών!



του Νάσου Πουθακίδα
ΦΩΤΟ: Α. Πουλιάνης

Διαπραγματεύσεις-εξπρές μεταξύ εκπροσώπων της ΠΝΟ και της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας αποδείχτηκαν οι συζητήσεις για τη σύναψη συλλογικής σύμβασης για το 2000.

Εντός 48 ωρών, τα μέλη των διοικητικών συμβουλίων των δύο πλευρών κατέληξαν σε αυξήσεις ύψους 4% για το πρώτο εξάμηνο του 2000 και σε αύξηση 4,50% για το δεύτερο εξάμηνο.

Είναι η πρώτη φορά, την τελευταία 10ετία, που οι διαπραγματεύσεις έχουν αίσιο τέλος πριν από την επίσημη έναρξη της ακτοπλοϊκής περιόδου. Τα προηγούμενα χρόνια και έπειτα από μαραθώνιες διαπραγματεύσεις, ΠΝΟ και εφοπλιστές έδιναν τα χέρια γύρω στον Ιούλιο.

«Είναι από τις ελάχιστες φορές που οι αυξήσεις ξεπερνούν κατά 50% τον προβλεπόμενο πληθωρισμό. Οι αυξήσεις που συμφωνήθηκαν θα υπολογιστούν και στα πάσης φύσεως επιδόματα», δήλωσε στα «Ν.Χ.» ο γραμματέας της ΠΝΟ Γιάννης Χαλάς.

Από την πλευρά του, το διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας έκλεισε νωρίς-νωρίς ένα μέτωπο. Με την κίνηση αυτή ίσως ήθελε να στείλει ένα μήνυμα πως με τη νέα τάξη πραγμάτων, που έχει διαμορφωθεί από τις εξαγορές και τις συγχωνεύσεις εταιρειών, οι πηλοκτήτες υπολογίζουν σοβαρά τον παράγοντα-ναυτικό. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως η διοίκηση της ΠΝΟ δεν έχει ακόμα κλείσει ημερομηνία συνάντησης με τους εκπροσώπους των υπολοίπων εφοπλιστικών ενώσεων για την πρώτη διερευνητική συζήτηση. Οι ναυτικοί έχουν ζητήσει με τις εξώδικες προσκλήσεις που έχουν αποστείλει στις εφοπλιστικές ενώσεις αυξήσεις ύψους 7%.

Τα αιτήματα της ΠΝΟ

Η διοίκηση της ΠΝΟ με εξώδικο πρόσκληση προς την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας έκανε γνωστά τα αιτήματά της και πρότεινε ορισμένα μέτρα για την αποτελεσματική διαμόρφωση συνθηκών στην αγορά εργασίας. Η εξώδικος πρόσκληση, μεταξύ άλλων, αναφέρει:

«Προτού εκθέσουμε τα γενικά μας αιτήματα θα θέλαμε να επισύρουμε την προσοχή σας, σύμφωνα και με την προαναφερθείσα απόφαση της διοίκησης της ΠΝΟ, σε ό,τι αφορά την απασχόληση στο χώρο της ναυτικής εργασίας.

Γενικά το πρόβλημα της απασχόλησης των ναυτικών μας με την κατά τα τελευταία χρόνια συνεχή διόγκωσή του και την επισώρευση νέων αρνητικών στοιχείων, καθίσταται πλέον θέμα πρώτης προτεραιότητας και χρειάζεται ριζική και άμεση αντιμετώπιση, χωρίς άλλη αναβολή».

Τα μέτρα που αναφέρει η ΠΝΟ συνοψίζονται στα ακόλουθα σημεία:

1. Επαναπροσδιορισμός των οργανικών συνθέσεων των πλοίων όλων των κατηγοριών, ώστε να ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες.
2. Ανάκληση των όρων όλων των εγκριτικών πράξεων υπολογίσεως πλοίων, που προβλέπουν την καθ' υπέρβαση του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου ανεξέλεγκτη πρόσληψη αλλοδαπών ναυτικών.
3. Αναδιοργάνωση, αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός του ΓΕΝΕ.
4. Η διατήρηση του καμποτάζ και πέρα από

τις ημερομηνίες που η Ε.Ε. καθορίζει, με παράλληλη ενίσχυση της ελληνικής νομοθεσίας, που θα αποκλείει τη δραστηριότητα ξένων κρουαζιερόπλοιοι στις ελληνικές θάλασσες.

5. Η ανάληψη πρωτοβουλιών ώστε να προσλαμβάνονται Έλληνες ναυτικοί στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία της γραμμής Ελλάδος - Ιταλίας, ασφαλισμένοι στο ΝΑΤ.

6. Σύσταση ειδικού φορέα προστασίας των Ελλήνων ναυτεργατών στις περιπτώσεις αφερεγγυότητας του εργοδότη.

7. Επίλυση όλων των εκκρεμών θεμάτων για την πλήρη άσκηση του εκλογικού δικαιώματος των ναυτικών στις εθνικές, δημοτικές και ευρωπαϊκές εκλογές.

8. Διασφάλιση καθεστώτος συνεχούς απασχόλησης στη ναυτική εργασία με την υιοθέτηση κατάλληλων και βιώσιμων ρυθμίσεων. Στα γενικά αιτήματα αναφέρεται και η αναπροσαρμογή των βασικών μισθών των αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων καθώς η ΠΝΟ ζητεί αύξηση, από 1/1/2000, κατά ποσοστό 7% κρίνοντας την απόλυτα δικαιολογημένη από το γεγονός ότι «η κατά το τρέχον έτος διορίστηκαν της δραχμής και η διατήρηση του κόστους ζωής των εργαζομένων σε υψηλά επίπεδα, έχουν συνέπεια τη μείωση της αγοραστικής δύναμης των αποδοχών των ναυτικών, που είχαν καθορισθεί με την προηγούμενη ΣΣΕ».

Στη συνέχεια, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία σε ό,τι αφορά τις αμοιβές των ναυτικών, που θα συμφωνηθούν με τη νέα ΣΣΕ, ζητεί να προσδιορισθούν σε ecu και να οριστεί τιμή ασφαλείας με βάση την ισοτιμία της δραχμής προς το ecu κατά την 1/1/2000. Το νίξει, επίσης, η καταβολή των αναδρομικών αυξήσεων στους δικαιούχους ναυτικούς να αρχίζει από την ημέρα υπογραφής της ΣΣΕ. Στα γενικά αιτήματα αναφέρονται και τα πάσης φύσεως επιδόματα τα καθοριζόμενα από τη λήγουσα ΣΣΕ, οι πρόσθετες αμοιβές, οι έξτρα εργασίες κλπ., τα οποία πρέπει να αναπροσαρμοσθούν κατά το ποσοστό αύξησης των βασικών μισθών, στρογγυλοποιούμενα προς τα πάνω.

Στο θέμα της άδειας, η ΠΝΟ προβάλλει το αίτημα η προβλεπόμενη άδεια να αυξηθεί

ώστε να εναρμονισθεί με τα ισχύοντα στις ναυτιλίες των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στα κατώτατα όρια μισθών αιτεί όπως οι βασικοί μισθοί των νεοεισερχομένων στο επάγγελμα να μην υπολείπονται των γενικών κατώτατων ορίων μισθών που προβλέπονται από την εκάστοτε Εθνική Γενική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας.

Σε άλλο σημείο της εξώδικης πρόσκλησης, η ΠΝΟ επανέρχεται σε παλαιότερο αίτημά της για τη σύναψη ενιαίας ΣΣΕ με όλες τις εφοπλιστικές ενώσεις, για όλους τους εργαζομέ-

Είναι από τις ελάχιστες φορές που οι αυξήσεις ξεπερνούν κατά 50% τον προβλεπόμενο πληθωρισμό. Οι αυξήσεις που συμφωνήθηκαν θα υπολογιστούν και στα πάσης φύσεως επιδόματα

νους σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Το α' μέρος που θα περιλαμβάνει τους γενικούς όρους συνθηκών εργασίας και αμοιβής σε όλα τα πλοία και το β' μέρος που θα διαλαμβάνει τους ειδικούς όρους για κάθε κατηγορία πλοίων. Το αίτημα αυτό το θεωρεί ευνόητο λέγοντας ότι αποβλέπει στην πληρέστερη, ταχύτερη και καλύτερη λειτουργία των συλλογικών διαπραγματεύσεων μεταξύ εργοδοσίας και ναυτεργασίας στο χώρο της ναυτιλίας.

Γι' αυτόν το λόγο επιδιώκει να εξετασθεί το θέμα και να καθορισθούν οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες, περιλαμβανομένης και της δημιουργίας δευτεροβάθμιου οργάνου από την πλευρά της εργοδοσίας, ώστε να επιτευχθεί σημαντική πρόοδος στον τομέα των σχέσεων εργοδοτών και εργαζομένων και να πα-

ρακαμφθούν οι χρονοβόρες διαδικασίες οι οποίες όπως είναι γνωστό δεν καταλήγουν στα επιθυμητά αποτελέσματα για το σύνολο των εργαζομένων ναυτικών.

Ένα σημαντικό σημείο του εξώδικου είναι η εκ νέου αίτηση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας για σύσταση ιδρύματος παιδιών ναυτικών με ειδικές ανάγκες και ζητεί «την ανέγερση και λειτουργία ειδικού σχολείου και άλλων συναφών εγκαταστάσεων και την καθιέρωση ειδικών προς τούτο οικονομικών πόρων με βάση την αντίστοιχη προς εκείνη της Εστίας Ναυτικών και με συμμετοχή των εργοδοτών και των ναυτικών στη διοίκηση και διαχείριση του ιδρύματος αυτού».

Για την αναπροσαρμογή των συντάξεων, το κείμενο αναφέρει αναπροσαρμογή ανάλογα με τις αυξήσεις που χορηγούνται στους εν ενεργεία ναυτικούς βάσει των ΣΣΕ στα ποντοπόρα πλοία, κάτι που από 10ετίας και πλέον έχει εγκαταλειφθεί με αποτέλεσμα να εφαρμόζεται το σύστημα της ΑΤΑ, με συνέπεια «οι συντάξεις πλέον να ευρίσκονται στα απαράδεκτα κατώτατα όρια πείνας και δυστυχίας». Τέλος, προβάλλονται αιτήματα ως προς την υλοποίηση της συμφωνίας μετά της εργοδοσίας (άρθρο 32 ΣΣΕ) για την ίδρυση και λειτουργία Σχολών Κατωτέρων Πληρωμάτων ΕΝ όλων των ειδικοτήτων (καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών), την οργανική σύνθεση πληρωμάτων, Ζητώντας να αναβασμισθούν και να εκσυγχρονισθούν οι ισχύουσες διατάξεις του Π.Δ. 177/74 κατά τρόπο που να διασφαλίζει πλήρως τις θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των πλοίων και ειδικότερα με βάση τον αριθμό των επιβατών και όχι των κλινών. Για την κατοχύρωση του ραδιοηλεκτρονικού αξιωματικού, το εξώδικο τονίζει ότι: «Ο τρόπος συντήρησης των διαφόρων συσκευών του συστήματος GMDSS που προβλέπεται από την εισαγωγή του συστήματος αυτού, επιβάλλει την ύπαρξη στην οργανική σύνθεση των πλοίων του ραδιοηλεκτρονικού αξ/κού (ΙΕΟ) λαμβανομένου υπ' όψιν ότι ο τρόπος αυτός της συντήρησης είναι ο πλέον οικονομικά συμφέρων και για το λόγο αυτόν αιτούμεθα τη διατήρησή του στην οργανική σύνθεση του πλοίου».



ΠΡΩΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΟΥ



ΞΕΠΕΡΑΣΕ

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

ΠΑΡΗΓΑΓΕ



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



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.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΕ



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

ΠΑΡΕΧΕΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

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

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



Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι στην Ελλάδα των
παγκοσμίου φήμης συρματοσχοίωνων 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

MEMORIES

ΦΩΤΟ: Αρχείο Νίκου Σίμου



Τους εκπροσώπους του Τύπου υποδέχεται και ξεναγεί σε ένα από τα μεγάλα οχηματαγωγά που συνέδεαν τον Πειραιά με την Κρήτη, ο εφοπλιστής Κώστας Ευθυμιάδης. Έκτος από τα αριστερά, ο σημερινός ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Γιάννης Μαρίνος. Στο μέσον, μεταξύ των καθιστών, ο κ. Μοθωνιός, πρόην εκδότης της οικονομικής εφημερίδας «Ημερησία», που σήμερα έχει περιέλθει στον έλεγχο του επιχειρηματία Μπόμπολα.

Με το υπερωκεάνιο «Βασίλισσα Φρειδερίκη» φθάνει στη χώρα μας ο εξ Αμερικής Έλληνας ομογενής και ενεργέτης του Κολλεγίου Αθηνών Κυριάκος Τσολαΐνας, ο οποίος δώρισε το ποσόν των 50.000 δολαρίων για υποτροφίες μαθητών. Στη φωτογραφία ο δωρητής και αριστερά του ο τότε διευθυντής του Κολλεγίου Αθηνών, ο οποίος τον υποδέχθηκε κατά την άφιξή του.



Πρωτομαγιά του 1966. Η εργατική εορτή τιμάται και από τους Έλληνες ναυτεργάτες. Στη φωτογραφία εικονίζεται ο τότε πρόεδρος των ασυρματιστών Ηλίας Κροσιδάς.



Παραδοσιακώς η υπογραφή κάθε νέας Συλλογικής Συμβάσεως Εργασίας των ναυτικών αποτελούσε ένα σημαντικό γεγονός. Το στιγμιότυπο είναι από την επιτυχή έκβαση των διαπραγματεύσεων μεταξύ Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας. Ημερομηνία: 20 Ιανουαρίου του 1971. Στο μέσο διακρίνονται ο πρόεδρος της ΕΕΕ καθηγητής Στρατής Ανδρεάδης και ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ.

Δεκαετία του 1970. Εγκαινιάζεται το Στεγαστικό Ταμειτήριο Πειραιώς, της Κτηματικής Τραπέζης. Στη φωτογραφία, ο τότε διοικητής κ. Αρλιώτης περιστοιχίζεται από διευθυντές της τραπέζης.



Η ναυτιλιακή μας μνήμη:

Η δημιουργία του Ναυτιλιακού Αρχείου Γαλαξειδιωτών Καπεταναίων

Τζελίνα Χαρλαύτη,
επικ. καθηγήτρια
Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Η ναυτιλία της Ελλάδος ακολούθησε μια διαρκώς ανοδική πορεία τα τελευταία 170 χρόνια. Από 80.000 κοχ το 1840, έφτασε τους 800.000 κοχ το 1914 και πάνω από 80.000.000 κοχ το 1998. Για να γίνει η ελληνική ναυτιλία αυτή που είναι σήμερα έχουν δουλέψει, από την ίδρυση του ελληνικού κράτους και εντεύθεν, τουλάχιστον έξι γενιές ναυτικών και επιχειρηματιών της θάλασσας, αν θεωρήσουμε ότι η μέση «παραγωγική» απόδοση ενός ανθρώπου είναι τα 30 χρόνια. Αν, λοιπόν, χρειάστηκαν 170 χρόνια για να φτάσουμε εδώ που φτάσαμε, η μισηθιεία μας στις θάλασσες και στα ποντοπόρα ταξίδια ήταν πάνω σε ιστιοφόρα, και σε μεγάλο βαθμό σε γαλαξειδιώτικα ιστιοφόρα.



(Σχεδιάσμα Σπύρου Βασιλείου).

Γιατί το Γαλαξείδι καθ' όλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα ήταν ο δεύτερος κατά σειράν ναυτότοπος της Ελλάδας μετά τη Σύρο, διαθέτοντας έναν ισχυρό στόλο από φορτηγά ιστιοφόρα, μπρίκια κατά το πλεϊστόν, που όργωναν τις θάλασσες του κόσμου. Εκατοντάδες καράβια που ταξίδεψαν χιλιάδες μίλια, μετέ-

φεραν χιλιάδες τόνους σιτηρών και κάρβουνου και κυριολεκτικά όργωναν τις ρότες από τη Μαύρη Θάλασσα, κατά μήκος της Μεσογείου στη Βόρεια Ευρώπη. Εκατοντάδες καράβια που προσέγγισαν άπειρα λιμάνια από την Οδησό μέχρι το Λονδίνο, το Ρότερνταμ, τη Ρίγα και το Γκντανσκ της Βαλτικής. Εκατοντάδες καράβια που



όφησαν στο διάβα τους Έλληνες πράκτορες, μεσίτες, ναυτικούς, σε κάθε μικρό λιμανάκι της Μεσογείου και της Βορείου Θάλασσας και δημιούργησαν το πρώτο διεθνές ναυτιλιακό δίκτυο των Ελλήνων. Εκατοντάδες καράβια



που μετέφεραν τα φορτία Ελλήνων μεγαλημπόρων οι οποίοι με έδρα τα κύρια λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της Ευρώπης, το Λονδίνο, διακινούσαν το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου πρώτων υλών και ειδών διατροφής, το κάρβουνο και το σάρι από την Ανατολική Μεσόγειο στη Δυτική Ευρώπη. Εκατοντάδες γαλαξειδιώτικα ιστοφόρα, εκατοντάδες Γαλαξειδιώτες ναυτικοί των οποίων πολλοί απόγονοι ταξιδεύουν στα σύγχρονα μεταλλικά «θηρία» και πολλοί από τους οποίους γυρνούν για να μείνουν στα περήφανα καπετανόσπιτα των προγόνων τους, που στέκουν αγέρωχοι στους τοίχους κοιτώντας την αιωνιότητα μέσα από τα κορνιζαρισμένα πορτρέτα τους.

Ήταν πριν από τρία χρόνια, την άνοιξη του 1997, οπότε προσεγγίσαμε το δήμο και το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου για μια συνεργασία αξιοποίησης της ιστορίας του τόπου, μέσα στο πλαίσιο μιας ευρύτερης μελέτης και καταγραφής του ελληνικού στόλου, που διεξάγουμε από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών από το 1993. Βρήκαμε άμεση ανταπόκριση και από τους δύο φορείς, και ιδιαίτερο ενθουσιασμό από τον κύριο Κοσμά Δημητριάδη, ο οποίος είχε και την ιδέα της δημιουργίας ενός ναυτιλιακού αρχείου καπεταναίων που θα κατετίθετο εν συνεχεία στο Μουσείο. Η καταγραφή των στατιστικών του ελληνικού

στόλου από πλευράς Πανεπιστημίου σε συνεργασία με το Ελληνικό Λογοτεχνικό Ιστορικό Αρχείο συνεχίστηκε, με αποτέλεσμα να έχουμε πλέον στα χέρια μας τις πλήρεις στατιστικές του γαλαξειδιώτικου στόλου από το 1830 μέχρι το 1900 σε ηλεκτρονική βάση δεδομένων, καταγεγραμμένες από τους διεθνείς νηογνώμονες (Lloyd's Register, Bureau Veritas και Lloyd Austriaco), από τον ελληνικό



Ιωάννης Δ. Μητρόπουλος
Καραβοκύρης,
δήμαρχος (1874- 1877)

νηογνώμονα και την επιπρόσθετη πληροφόρηση που μας παρέχει ο Ευθύμιος Γουργουρής στο τρίτομο πολύτιμο έργο του.

Η ομάδα εργασίας αποτελείται από την Τζέλινα Χαρηάυτη, επίκ. καθηγήτρια του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, την Ελεάννα Βλάχου, Δρα ιστορικό και μουσειογράφο, τη Σαββίνα Κοκολάκη, τεταρτοετή φοιτήτρια του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Έργο της ομάδας είναι να αναζητήσει τους απογόνους των Γαλαξειδιωτών καπεταναίων του 19ου αιώνα, για να καταγράψει το ιστορικό των επιχειρήσεων των πάπων και προπάπων τους όπως αυτοί το θυμούνται, να ερευνήσουν τυχόν έγγραφο υλικό (όπως ημερολόγια πλοίων, ναυλοσύμφωνα, αλληλογραφία), αλλιά και εικονικό υλικό όπως φωτογραφίες εποχής των καπεταναίων και των οικογενειών τους. Να σημειώσουμε ότι το υλικό που αναζητούμε το φωτογραφίζουμε επί τόπου στα σπίτια του Γαλαξειδιού, στην Αθήνα και στον Πειραιά, και κάνουμε αντίγραφα των εγγράφων. Η τελική μορφή του Ναυτιλιακού Αρχείου θα βρίσκεται σε ηλεκτρονική μορφή και σε καρτέλες με αντίγραφα του υπάρχοντος υλικού.

Και να μην ξεχνάμε ότι το αρχείο δημιουργείται για να κατατεθεί στο Μουσείο, για να χρησιμοποιείται από όλους τους Γαλαξειδιώτες. Αυτός θα είναι ίσως ο ελάχιστος φόρος τιμής σ' έναν τόπο φτιαγμένο από αρμύρα. Ένα καντήλι στον καπετάν Αλέξανδρο Αρβανίτη του 1870, στον γιο του τον αρχιμηχανικό Κωνσταντίνο Αρβανίτη του 1930, στον εγγονό του καπετάν Αλέξανδρο Αρβανίτη του 1980, στους καπεταναίους των οικογενειών Δροσπούλου, Δάνδουρα, Τρίγκαλη, Στέφου, Αγγελή, Οικονόμου, Μπακογιώργη, Καμμένου, Λεβαντή, Κατσούλη και τόσων άλλων, των οποίων τα αρχοντικά καπετανόσπιτα στεγάζουν εγγόνια και διαδέχονται. ♦♦



Δεδούσης Ε. Χαρθαβέλλας
Καραβοκύρης,
δήμαρχος (1866- 1873)

Πριν από 72 χρόνια



Ω

ς προς τα κέρδη της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 1927, τα δεδομένα ορισμένων μεγάλων ναυτικών εταιρειών μάς επιτρέπουν να θεωρήσουμε ως ελάχιστο όριο κέρδους για τα ελληνικά πλοία τα 12 σελίνια κατά τόνο ολικής χωρητικότητας. Με βάση τα 12 σελίνια και με σύνολο εργασθείσας χωρητικότητας τους 950.000 τόνους, μπορούμε να υπολογίσουμε τα κέρδη της φορτηγού ναυτιλίας κατά το 1927 (αφαιρουμένου πάντοτε του κονδυλίου απόσβεσης) στο ποσόν των 570.000 λιρών Αγγλίας ή για κάθε πλοίο το ποσόν των 1.900 λ.Α. περίπου κατά μέσον όρο.

Από το ποσόν αυτό πρέπει να αφαιρέσουμε τους τόκους των ενυποθήκων δανείων που πληρώνονται σε Έλληνες ή ξένους κεφαλαιούχους. Δεδομένου ότι στο τέλος Δεκεμβρίου του 1927 βάρυναν τη ναυτιλία ενυπόθηκα δάνεια ύψους 812.000 λ.Α. και ότι το μέσο επιτόκιο ανερχόταν σε 9%, συνάγεται ότι στο ποσό που πρέπει να αφαιρεθεί για τόκους είναι της τάξεως των 73.000 λ.Α. Άρα το ποσό των 500.000 λ.Α. ενίσχυσε την εθνική οικονομία της χώρας το 1927 από τα κέρδη της ναυτιλίας.

- Το ζήτημα της ακτοπλοΐας απασχόλησε κατ' επανάληψιν τον αθηναϊκό Τύπο, ημερήσιο και περιοδικό, με την ευκαιρία των διαπραγματεύσεων που διεξάγονται για την επανασύνδεση της Ελλάδας με εμπορικές συμβάσεις με άλλες χώρες. Αφορμή για την αρθρογραφία αυτή που αποσκοπεί στην προστασία της εθνικής επιβατικής ναυτιλίας, έδωσαν οι αξιώσεις που διατυπώθηκαν από ορισμένες ξένες κυβερνήσεις να αναγνωρισθεί στην εθνική τους ναυτιλία προνόμιο ακτοπλοΐας στα ελληνικά παράλια, δηλαδή το δικαίωμα να ανταγωνίζονται τα πλοία τους τα δικά μας πλοία μέσα στα ελληνικά ύδατα.

- Υποβλήθηκαν προτάσεις για την εφαρμογή κατάλληλου συστήματος στις εξετάσεις για απόκτηση διπλωμάτων ναυτικής ικανότητας. Βασικές αρχές των προτάσεων αυτών είναι: α) η δημιουργία μονίμων εξεταστικών επιτροπών, β) ο καθορισμός των χρονικών ορίων δοκιμασίας των υποψηφίων, γ) η θέσπιση περιοδικών ανά 15νήμερο εξετάσεων, δ) η παροχή ευχέρειας

τμηματικής εξέτασης των υποψηφίων, ε) η καθιέρωση πρακτικής εξέτασης με κατάλληλα όργανα και στ) η απόρριψη των υποψηφίων που δεν συγκεντρώνουν τα 7/10 του ανωτάτου βαθμού σε οποιοδήποτε μάθημα.

- Κατά το πρώτο δίμηνο του έτους 1928 ναυλώθηκαν 66 ελληνικά φορτηγά πλοία. Μεταξύ αυτών αναφέρονται τα ακόλουθα: «Ηλίας Κουλουκουνητής», 7.300 τ. από Σαν Λορέντζο για Αγγλία-Ηπειρωτική Ευρώπη, 22/6, βαριά σιτηρά, 10 Μαΐου - 10 Ιουνίου.

«Μερόπη», 5.400 τ. από Κούβα σε Ρότερνταμ 17/-, ζάχαρη.

«Ευάνδρος», 5.000 τ., από Ουαλία σε Πειραιά, 10/3, γαιάνθρακες, 15 Μαρτ.

«Υδραίος», 6.500 τ. από Σάντα Φε για Αγγλία-Ηπειρ. Ευρώπη, 21/-, βαριά σιτηρά, 8-15 Μαρτ.

«Ιωάννης Γουλιανδής», 5.500 τ. από Σαν Λορέντζο για Μεσόγειο, 22/6, βαριά σιτηρά, 25 Μαρτ. - 10 Απριλ.

«Αντώνιος Σταθάτος», 6.000 τ. από Σαν Λορέντζο για Πορτογαλία, 22/-, βαριά σιτηρά.

- Το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της Κύπρου αυξάνεται καθημερινά. Αρκεί να αναφερθεί ότι το τελευταίο τρίμηνο του 1927 τα εισαχθέντα στη Μεγαλόνησο εμπορεύματα ξεπέρασαν την αξία του αντίστοιχου τριμήνου του προηγούμενου έτους κατά 9.902 λ.Α., τα δε εξαχθέντα από την Κύπρο το δεύτερο εξάμηνο του 1927 ξεπέρασαν την αξία της αντίστοιχης προηγούμενης περιόδου κατά 92.140 λ.Α.

- Σύμφωνα με τους στατιστικούς πίνακες της ΔΕΝ, η κίνηση των 5 πρώτων ελληνικών λιμένων τον Φεβρουάριο του 1928 έχει ως ακολούθως: Πειραιάς 653 πλοία 557.876 κκχ, Πάτρα 273 (164.929), Θεσσαλονίκη 125 (133.500), Βόλος 170 (75.070), Κέρκυρα 75 (72.126). Σημειώνεται ότι σε αριθμό πλοίων έπονται του Βόλου οι λιμένες Σύρου, Χίου και Χαλκίδας.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης

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

Αυξήθηκε ο εμπορικός στόλος τον Φεβρουάριο

Μικρή αύξηση παρουσίασε τον Φεβρουάριο η δύναμη του εμπορικού στόλου, με την εγγραφή στο νηολόγιο 10 πλοίων και τη διαγραφή εννέα.

Όπως προκύπτει από στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά τη διάρκεια του περασμένου μήνα, η δύναμη του στόλου ενισχύθηκε κατά 171.147 τόρους. Η χωρητικότητα των πλοίων που ύψωσαν την ελ-

ληνική σημαία ανήλθε σε 349.236 τόρους και αυτών που την υπέστειλαν σε 178.089 τόρους.

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός της συνεχούς ανανέωσης των πλοίων που εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο. Τον Φεβρουάριο τα πλοία που ενεγράφησαν είχαν μέσον όρο ηλικίας τα 4 χρόνια και όσα διεγράφησαν τα 24 χρόνια.

Μεταξύ άλλων, την ελληνική σημαία ύψωσαν (όλα ναυπηγήσης 1999) το φορτηγό «Ανανγκέλι Μιλένιουμ», τα δεξαμενόπλοια «Κρουτ 2» και «Πατρίς» και το επιβατηγό - σκηματογωγό «Άγιος Ανδρέας 2». Τα 8 από τα 9 πλοία που διεγράφησαν από το νηολόγιο φέρονται να πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς και να προτίμησαν τις σημαίες Μάλτας, Λιβερίας, Σιέρα Λεόνε και Γιβραλτάρ.

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ							
ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΝΑΥΠΗΓ.	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ
ΕΓ-ΟΓ	ΜΑΡΜΑΡΙ ΕΞΠΡΕΣ	Ν.Π.10700	1985	Δ/Ε	ΠΑΤΡΙΣ	Ν.Π. 10701	1999
ΕΓ-ΟΓ	ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ II	Ν.Π.10451	1999	Φ/Γ	ΑΝΑΓΚΕΛ ΜΙΛΕΝΙΟΥΜ	Ν.Π.10702	1999
Ρ/Κ	ΣΛΟΠΣ 5	Ν.Π.7271	1969	Δ/Ε	ΚΡΟΥΝΤ ΔΥΟ	Ν.Π.10703	1999
Ρ/Κ	ΣΛΟΠΣ 6	Ν.Π.7272	1973	Φ/Γ	ΚΑΛΛΙΣΤΗ	Ν.Π.10704	1981
ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	Ν.Π.7274	1986				
Δ/Ε	ΤΖΕΤ ΙΧ	Ν.Π.10705	1979				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 5.994 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 18 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 343.242 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 5 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
ΕΓ-ΤΡ	ΑΡΙΑΔΗ	Ν.Π.9699	1990	Π.Α. (ΟΜΑΝΔ. ΑΝΤ.)	Φ/Γ	ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ	Ν.Π. 10290	1976	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
ΕΓ-ΟΓ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	Ν.Π.2161	1963	Π.Α. (ΣΙΕΡΑ ΛΕΟΝΕ)	Φ/Γ	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	Ν.Π.10339	1983	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Φ/Γ	ΜΑΣΤΡΟΠΕΤΡΟΣ	Ν.Π.10250	1968	ΒΥΘΙΣΗ	Φ/Γ	ΛΑΜΠΡΟΤΕΡΑ	Ν.Π.10385	1986	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΑΛΕΞΗΣ	Ν.Π.10520	1976	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ε	ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	Ν.Π.9952	1975	Π.Α. (ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ)
					Φ/Γ	ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	Ν.Π.5252	1960	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 2.505 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 26 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 175.584 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 24 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		
JHTI 5/1/00	ΝΤΟΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ DORIC CARRIER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7432	ΜΕΚ(2) 11.160 BHP	1969	12.647	4.228	USD 750.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX2106 5/1/00	ΠΡΑΙΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ II PRIME VENTURE II	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10181	ΜΕΚ(1) 2.000 BHP	1981	2.839	1.672	USD 1.400.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX2108 5/1/00	ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ PRIME VELVET	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10183	ΜΕΚ(1) 2.000 BHP	1980	2.696	1.609	USD 1.350.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX2107 5/1/00	ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ PRIME VIEW	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10184	ΜΕΚ(1) 2.000 BHP	1979	3.296	2.091	USD 1.200.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYTO 10/1/00	ΤΟΚΙΟ ΕΞΠΡΕΣ TOKIO EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10608	ΜΕΚ(1)ATM 2.983KW	1972	57.802	22.232	USD 2.804.880	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWFE 12/1/00	ΚΙΜΩΛΟΣ KIMOLOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9756	ΜΕΚ(1) 26.100 BHP	1974	63.302	44.831	USD 2.889.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXLX 14/1/00	ΘΕΟΤΟΚΟ THEOTOKO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10089	ΜΕΚ(1) 11.000 BHP	1983	22.076	11.770	D.M. 10.250.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigner
SYVA 17/1/00	ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ WORLD KINSHIP	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8257	ΜΕΚ(1) 15.960 BHP	1980	49.827	25.613	USD 5.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYKL 19/1/00	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓ WORLD PROLOGUE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8776	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1984	17.277	11.806	USD 6.500.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZSY 24/1/00	ΜΠΙΖΑΝΤΑΙΝ ΜΟΝΑΡΧ BYZANTINE MONARCH	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	3156	ΜΕΚ(1) 5.800 BHP	1959	9.466	5.437	USD 210.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

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	
SVRO 20/1/00	ΝΑΙΑΣ ΕΞΠΡΕΣ NAIAS EXPRESS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9623	ΜΕΚ(2) 2X7280 BHP	1971	3.909	2.047	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣΣ ΑΔΩΝΙΣ Renamed to EXPRESS ADONIS
SVAF 20/1/00	ΓΟΛΔΕΝ ΒΕΡΓΙΝΑ GOLDEN VERGINA	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8193	ΜΕΚ(2) 2X7440 BHP	1966	4.407	2.103	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ Renamed to EXPRESS SAMINA
SXIV 20/1/00	ΝΑΙΑΣ II NAIAS II	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8433	ΜΕΚ(2) 2X7440 BHP	1966	4.407	2.103	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΝΑΙΑΣ Renamed to EXPRESS NAIAS
SVRX 20/1/00	ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ POSEIDON EXPRESS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10152	ΜΕΚ(2) 2X6000 BHP	1973	7.819	2.375	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ Renamed to EXPRESS POSEIDON
SZNZ 20/1/00	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α PINELOPI A	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9906	ΜΕΚ(2) 2X7500 BHP	1972	5.109	2.581	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΠΗΝΕΛΟΠΗ Renamed to EXPRESS PINELOPI
SYDV 20/1/00	ΠΗΓΑΣΟΣ PEGASUS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10415	ΜΕΚ(2) 2X7500 BHP	1977	4.836	3.176	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΔΙΩΝΥΣΟΣ Renamed to EXPRESS DIONYSOS
SZHP 21/1/00	ΜΗΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ MILOS EXPRESS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9357	ΜΕΚ(2) 2X7280 BHP	1969	4.516	1.941	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΜΗΛΟΣ Renamed to EXPRESS MILOS
SXSX 21/1/00	ΑΝΕΜΟΣ ANEMOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9465	ΜΕΚ(4) 4X2000 BHP	1975	3.484	1.878	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΑΝΕΜΟΣ Renamed to EXPRESS ANEMOS
SWHM 21/1/00	ΣΟΥΠΕΡΚΑΤ ΧΑΡΟΥΛΑ SUPERCAT HAROULA	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9937	ΜΕΚ(2) 2X5550 BHP	1996	1.982	1.129	Μετονομάστηκε σε ΕΞΠΡΕΣ ΧΑΡΟΥΛΑ Renamed to EXPRESS HAROULA
SWPG 27/1/00	ΣΟΥΠΕΡΦΕΡΡΥ ΕΛΛΑΣ SUPERFERRY HELLAS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.579	ΜΕΚ(2) 4X14.400 BHP	1987	27.230	14.191	Μετονομάστηκε σε ΜΠΛΟΥ ΟΡΑΙΖΟΝ Renamed to BLUE HORIZON

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX772 10/1/00	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Τ ATHANASIOS T	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10679	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	ΚΟΧ 427	ΚΚΧ 205
SZTM 12/1/00	ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ DIONISIOS SOLOMOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10638	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	8.847 4.309	3.981 2.523
SWPG 21/1/00	ΣΟΥΠΕΡΦΕΡΡΥ ΕΛΛΑΣ SUPERFERRY HELLAS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10579	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	16.725 27.230	7.906 14.191
SX7035 21/1/00	Ο' ΡΕΑ O'REA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10605	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	272 287	91 86
SX8181 21/1/00	ΟΣΙΟΣ ΔΑΥΙΔ OSIOS DAVID	Ε/Γ-Ο/Γ/ΔΡ ANOIKTOY ΤΥΠΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10560	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	951 951	567 567
SJ JV 26-1-00	ΜΑΕΡΣΚ ΤΡΟΝΤΧΑΙΜ MAERSK TRONDHEIM	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10671	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	43.332 43.332	18.638 18.638

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		
SXWK 5/1/00	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Ι POLYXENI I	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10693	ΜΕΚ(1) 11.600 BHP	1973	14.716	9.871	ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡΟΧ.	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Ν. Ε. Αντίκλ.: ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Χ. τηλ.: 42.92.530
SX8170 20/1/00	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ ΜΑΤΣΑΣ ΙΙ AQUARIUS MATSAS II	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10695	ΜΕΚ(2) 422 KW	1983	165	95	USD 300.000	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ ΥΔΡ/ΡΙΚΗ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΜΑΤΣΑΠ. τηλ.: 41.21.007
SX8171 20/1/00	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ ΜΑΤΣΑΣ ΙΙΙ AQUARIUS MATSAS III	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10696	ΜΕΚ(2) 422 KW	1983	165	95	USD 300.000	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ ΥΔΡ/ΡΙΚΗ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΜΑΤΣΑΠ. τηλ.: 41.21.007
SZMQ 25/1/00	ΑΓΚΙΣΤΡΙ ANGISTRI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10697	ΜΕΚ (1) 16.680 BHP	2000	39.283	22.536	USD 25.760.199	ANGISTRI SHIP. CO. Αντίκλ.: ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΗΣ Σ. τηλ.: 45.98.388
SXMT 26/1/00	ΑΜΑΛΙΑ AMALIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10698	ΜΕΚ (1) 14.610 PS	1999	39.783	25.329	ΠΙΕΝ ΙΑΠΩΝ 3.075.599.409	MILLENNIUMSHIP. CO. Αντίκλ.: NEDA MAR. CO. LTD τηλ.: 45.20.811
SX8182 27/1/00	ΑΡΓΩ ARGO	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10699	ΜΕΚ (1) 1.550 BHP	1969	1.174	381	USD 370.000	ΑΡΓΩΛΙΚΗ ΥΔΡ/ΡΙΚΗ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΠΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Φ. τηλ.: 45.16.134
SWDA 21/1/00	ΚΡΗΤΗ V KRITI V	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΧΑΝΙΑ HANIA	27	ΜΕΚ (2) 35.600 BHP	1991	29.420	8.826	USD 51.000.000	ANEK A.E. ΧΑΝΙΑ

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

Τετάρτη 19.04.2000

Α) Ε/Γ - Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ» Ν.Π. 9895,
3.026,89 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦ. ΜΑΛΛΑΘΟΥ-
ΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡ-
ΛΑΜΑ, 38.10.449
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δολ. ΗΠΑ \$
1.500.000
Β) Δ/Ε «ΜΙΜΗΣ» Ν.Π. 7691, 548 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦ. ΜΑΛΛΑΘΟΥ-
ΝΗΣ, 45.20.922

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡ-
ΛΑΜΑ, 38.18.662
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δρχ. 6.000.000
Γ) Θ/Γ «ΚΥΠΟΘΟΗ» Ν.Π. 5514,
74,91 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΕΛΕΥΘΕ-
ΡΙΟΥ, 32.13.078
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΠΑΠΑΝ-
ΔΡΕΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ Π. ΦΑΛΗΡΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δρχ. 15.000.000

ΣΤΙΣ

Αριθμός μερίδος: 4097

Αριθμός αποφάσεως: 898/21-2-2000

Επώνυμο: Λελάκης Αντώνιος, Όνομα πατρός: Εμμανουήλ

Κατοικία: Ακτή Μιαούλη 51, Πειραιάς

Είδος επιχειρήσεως: Εφοπλιστής, ΑΦΜ: 012224256,

ΔΟΥ: Γ' Πειραιά

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 10.02.1999.

Διορίζει προσωρινό σύνδικο την Ελισάβετ ΚΑΛΦΑ, δικηγόρο

Πειραιώς - κάτοικο Νίκαιας, Κ. Γέμελου 41, τηλ. 49.21.019

Ορίζει ημέρα συνελύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού

συνδίκου την 14.03.2000, ημέρα Τρίτη και ώρα 9-10 π.μ. Τόπο,

δε, το κατάστημα του Πρωτοδικείου Πειραιώς.

Αίτηση αποποίησης προσωρινής συνδίκου, (Δικάς. 22.03.2000)

Αιτούσα: Berliner Bank A.G. με έδρα το Βερολίνο



Νέος νόμος για την αντιμετώπιση των ναυαγίων

Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου «Ρύθμιση θεμάτων ναυαγίων»

Με τις κείμενες διατάξεις του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, του Γενικού και Ειδικού Κανονισμού Λιμένων και ειδικές διατάξεις της νομοθεσίας που διέπει τους Οργανισμούς Λιμένα Πειραιά και Θεσσαλονίκης, θεσπίζονται υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή για ανέληψη ή καταστροφή ναυαγίων σε λιμένες, όταν παρακωλύουν την ελεύθερη ναυσιπλοΐα ή εμποδίζουν τη λειτουργία γενικά του λιμένα ή ρυπαίνουν αυτόν και δίνεται δικαίωμα στο Δημόσιο ή τον Οργανισμό, να πραγματοποιήσουν την ανέληψη εις βάρος των ανωτέρω, ενώ παράλληλα προβλέπεται διαδικασία περιελεύσεως του ναυαγίου στην κυριότητα του Δημοσίου ή του Οργανισμού, δυνάμει εφεξής να ενεργεί ως κύριος την ανέληψη, καταστροφή ή εκποίηση του ναυαγίου, έχοντας παράλληλα αξίωση κατά του πρώην κυρίου για την αποκατάσταση κάθε ζημιάς (τούτο ορίζεται ρητά για τον ΟΛΠ).

Οι διατάξεις αυτές δεν καλύπτουν περισσότερες ενέργειες που θα μπορούσε να κάνει το Δημόσιο ή ο Οργανισμός πριν περιέλθει το ναύαγιο στην κυριότητά τους, με την παρεμβολή της δικαστικής κρίσης, που προβλέπεται. Εξάλλου το αποτέλεσμα αυτό πρακτικά δεν ικανοποιεί ούτε εμφανίζει ενδιαφέρον από περιουσιακής πλευράς, αντίθετα δε, απαλλοτρεύει τον υπόχρεο από επιβεβλημένες ενέργειες. Στην πράξη επίσης η διαδικασία αυτή δεν ακολουθήθηκε ευρύτερα. Τέλος, πρέπει να παρατηρηθεί ότι η παρεμβαλλόμενη δικαστική κρίση εκούσιας δικαιοδοσίας βασίζεται στη βεβαίωση πραγματικών γεγονότων, τα οποία μπορούν σε τελικό στάδιο ν' αποτελέσουν περιεχόμενο αιτιολογημένης κρίσης διοικητικού οργάνου, εφόσον ο υπόχρεος δεν επιδείξει σε προηγούμενα στάδια το ενδιαφέρον που αντικειμενικά αξιώνεται να επιδείξει ένας συνετός ενδιαφερόμενος.

Για τούτο υποβάλλεται σχέδιο νόμου με κύρια ρύθμιση το δικαίωμα του Δημοσίου ή των φορέων διοίκησης και διαχείρι-

σης των λιμένων, να ενεργούν ως εντολοδόχοι του κυρίου τις πράξεις, οι οποίες κατά κύριο λόγο αποτελούν νόμιμη τούτου υποχρέωση, εφόσον αυτός δεν συμμορφώνεται με την υποχρέωση αυτή.

Το δικαίωμα αυτό απορρέει από την ανάγκη εξυπηρέτησης γενικού συμφέροντος και συνδυαζόμενο με τη συμπεριφορά του υπόχρεου και σε αντικειμενική βάση με τη βούληση και το συμφέρον επιμελούς κυρίου, τα οποία άληθευσε ο κύριος έχει το δικαίωμα να εκδηλώσει και προβάλει, όποτε θελήσει, δεν προσβάλλει το δικαίωμα κυριότητας αυτού, το οποίο σε κάθε περίπτωση από συνταγματική άποψη θα προβαλλόταν καταχρηστικά, σύμφωνα με τα άρθρα 17 παρ. 1 και 25 παρ. 3 του Συντάγματος. Απώλεια της κυριότητας στο ναύαγιο και περιέλευσης αυτής κατά ειδική διαδικασία στο Δημόσιο ή στον οικείο Οργανισμό, δεν προβλέπεται, ενώ λαμβάνεται πρόνοια για να ασκηθούν τα δικαιώματα του κυρίου και παντός ενδιαφερομένου, μετά από πλήρη δημοσιότητα των διαδικασιών που ορίζονται στο νόμο.

Με το άρθρο 1 προσδιορίζεται το αντικείμενο των ρυθμίσεων, δηλαδή πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, με την έννοια των κείμενων διατάξεων του δημοσίου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου και της επ' αυτών νομοθεσίας και πέραν τούτων κατασκευές στη θάλασσα, οι οποίες χωρίς να έχουν τα πλήρη στοιχεία του βοηθητικού και πλωτού ναυπηγήματος, με το χαρακτηριστικό της εγκατάστασής τους στη θάλασσα μπορεί να καταστούν κι αυτές ναύαγια (όπως είναι, π.χ., εγκαταστάσεις για εργασίες έρευνας ή εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων). Δεν τίθεται ορισμός του ναυαγίου και η έννοια αυτού εν προκειμένω, εν όψει και της ελλείψεως ορισμού στους κώδικες ιδιωτικού και δημοσίου ναυτικού δικαίου και της ποικιλίας ορισμών στη θεωρία για το θέμα αυτό, δίνεται με βάση τα απαραίτητα στοιχεία που εξυπηρετούν τους σκοπούς

του νόμου, να θέσει ένα πλαίσιο διατάξεων που θα επιτρέψουν στη διοίκηση να εκκαθαρίσει τους λιμένες, διώρυγες, διαύλους, ακτές και αγκυροβόλια των χωρικών υδάτων, από ναυάγια, επικίνδυνα και επιβλαβή, για να εξαιλειφθούν όλοι οι σχετικοί με την παρουσία τους κίνδυνοι. Ο σκοπός αυτός του νόμου εξυπηρετείται και οηοκληρώνεται με τις διατάξεις που ακολουθούν και που αφορούν περιπτώσεις πλοίων που κινδυνεύουν να καταστούν ναυάγια. Επίσης η έννοια του ναυαγίου επεκτείνεται και στο φορτίο πλοίου, ενώ περιπτώσεις άλλων πραγμάτων στη θάλασσα καθύπτονται από τις ισχύουσες γενικές ή ειδικές διατάξεις (π.χ. Α.Κ. 1081 επ., 197-198 ΚΑΝΔ και Τελωνειακός Κώδικας). Φορτίο που παραμένει στο πλοίο που ναυάγησε, ακολουθεί την τύχη αυτού και αν το ναυάγιο ανεληκυστεί, αντιμετωπίζεται στο πλαίσιο των διατάξεων δημόσιου δικαίου (τελωνειακός κώδικας) και ιδιωτικού δικαίου που αυτοτελώς το αφορούν.

Ο προσδιορισμός του όρου «Οργανισμός» βασίζεται στο δεδομένο νομικό καθεστώς των φορέων διοικήσεως λιμένων κ.λπ. Σε περίπτωση μεληοντικής αλληγογής του νομικού καθεστώτος αυτού, θα πρέπει να προβλέπεται ειδικά τρόπος εφαρμογής των διατάξεων του νόμου αυτού.

Στο άρθρο 2 αντιμετωπίζονται τα ναυάγια σε λιμένες, διώρυγες, διαύλους, με κύριο σκοπό να ενδιαφερθούν οι υπόχρεοι σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, που ισχύουν παράλληλα, ν' απομακρύνουν αυτά μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο που κρίνεται αναγκαίος για συνήθεις περιπτώσεις, και σε περιπτώσεις άμεσων ειδικών κινδύνων με έναρξη αμέσως των αναγκαίων ενεργειών. Η ανέληκυση και απομάκρυνση είναι η κανονική λύση για την εξάλειψη των κινδύνων και αποτροπή των δυσμενών συνεπειών από την ύπαρξη του ναυαγίου, αλλά προβλέπονται και οι περιπτώσεις καταστροφής ή εξουδετέρωσής του με οποιονδήποτε τρόπο επιβλήεται κατά περίπτωση (π.χ. διάλυση σε κομμάτια, ολική καταστροφή) για να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος σκοπός. Όλες οι ενέργειες γίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου ή άλλης αστυνομικού χαρακτήρα διατάξεις. Η αδράνεια των υπόχρεων στις ανωτέρω περιπτώσεις δίνει δικαίωμα στον αρμόδιο φορέα (Οργανισμό) να ενεργήσει αντ' αυτών για την απομάκρυνσή τους. Είναι γνωστό από την πράξη, ότι οι υπόχρεοι δεν προβαίνουν στην ανέληκυση του ναυαγίου όταν δεν είναι οικονομικά συμφέρουσα ενέργεια ή για άλλους οικονομικούς ή νομικούς συνδυασμούς (χρέη πλοίου, καθεστώς ιδιοκτησίας κ.ά.). Το ιδιωτικό αυτό συμφέρον δεν μπορεί ν' αντισταθεί στο δημόσιο συμφέρον για την απομάκρυνση του ναυαγίου και την άρση των κινδύνων από την παρουσία του, ούτε βέβαια να μετακυλίσει το σχετικό οικονομικό βάρος του ιδιώτη στον Οργανισμό,

τουλάχιστον όταν τούτο δεν είναι αναπόφευκτο. Για τούτο παρέχεται η δυνατότητα στον Οργανισμό να ενεργήσει αντ' του υπόχρεου σε διάφορες φάσεις, δηλαδή με ίδια μέσα ή με ανάθεση έργου ή ν' απευθυνθεί διά του δημόσιου διαγωνισμού σε οποιονδήποτε επιθυμεί να ηλαιοδοτήσει για ν' αποκτήσει το ναυάγιο ως πράγμα, αλλά ελεύθερο από βάρη, τα οποία σβήνονται έναντι του νέου κτήτορα. Η κτήση της κυριότητας γίνεται με πηλαστική παράδοση του ναυαγίου. Ο Οργανισμός έχει για κάθε δαπάνη απαίτηση κατά του υπόχρεου, η οποία ανάλογα θα βεβαιώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα εισπράξεως δημόσιων εσόδων ή σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις που διέπουν τον Οργανισμό και θα ικανοποιείται κατά προτίμηση από κάθε άλλη απαίτηση από την αξία του ναυαγίου. Προβλέπεται υπέρ του Οργανισμού η παρακράτηση ενός ποσοστού 10% επί του ποσού των δαπανών, ως εύλογο αντίτιμο για την απασχόληση των υπηρεσιών του. Παράλληλα, λαμβάνεται πρόνοια ώστε οι δανειστές να μην παρακωλύουν τις διαδικασίες απομάκρυνσης του ναυαγίου, χωρίς να θίγονται ουσιαστικά τα δικαιώματά τους. Αν δανειστής έχει ήδη προβεί σε αναγκαστική κατάσχεση, λαμβάνεται πρόνοια να προσαρμολοστεί το καθεστώς του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας στο μέτρο που δεν ανατρέπεται η διαδικασία του νόμου. Πρέπει, πάντως, να ληφθεί υπόψη ότι στην πράξη δεν υπάρχει κατά κανόνα ενδιαφέρον και η έληψη πρωτοβουλίας των δανειστών πρέπει να θεωρείται δεδομένη στις περισσότερες από τις ρυθμιζόμενες περιπτώσεις. Στις λοιπές περιπτώσεις, οι δανειστές έχουν δικαίωμα να υποκαταστήσουν τον κύριο και να εκτελέσουν τις υποχρεώσεις του. Το επαρκές μέτρο της κατάθεσης επαρκούς εγγύησης από το δανειστή στην περίπτωση αυτή, είναι δυνατό να μετριάσει ή εξαλειφθεί σε εξαιρετικές περιπτώσεις (π.χ. δανειστές-μέλη πληρώματος), κατ' εφαρμογή σχετικής κανονιστικής απόφασης (βλ. εξουσιοδοτικές διατάξεις).

Με το άρθρο 3 αντιμετωπίζεται η παράλληλη ανάγκη να εκκαθαριστούν οι λιμένες και να εξαλειφθούν όμοιοι κίνδυνοι, από πλοία, τα οποία δεν είναι ναυάγια, αλλά για διάφορους λόγους (π.χ. προσάραξη, ακυβερνησία) ενδεχόμενο είναι να καταστούν και αυτά ναυάγια. Αν κρίνεται ότι η παραμονή τους δημιουργεί τέτοιους κινδύνους, απομακρύνονται και αυτά ή κατ' άλλον τρόπο εξουδετερώνονται, για να εξαλειφθούν οι κίνδυνοι και οι επιβλαβείς από αυτά συνέπειες, κατ' ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του προηγούμενου άρθρου. Εξυπακούεται και είναι κοινό στοιχείο των διατάξεων των άρθρων 2 και 3, ότι κάθε ενέργεια του Οργανισμού αιτιολογείται ανάλογα, για την έκδοση δε και εφαρμογή σχετικών κανονιστικών αποφάσεων παρέχονται εξουσιοδοτήσεις σε άρθρο που ακολουθεί.

Με το άρθρο 4 επεκτείνονται οι ρυθμίσεις των άρθρων 2 και 3 σε επικίνδυνα ή επιβλαβή ναυάγια και σε πλοία που δημιουργούν παρόμοιους κινδύνους και δυσμενείς συνέπειες σε μέρος των χωρικών υδάτων, που είναι έξω από τη θαλάσσια ζώνη ευθύνης Οργανισμού.

Με το άρθρο 5 αντιμετωπίζονται οι περιπτώσεις των πλοίων που με την ακινησία και παραμονή τους σε περιοχή λιμένα, διώρυγας, διαύλου ή άλλο μέρος των χωρικών υδάτων, χωρίς να υπάρχει άδεια ή έγκριση, γίνονται επιβλαβή. Για την εξάλειψη των δυσμενών συνεπειών από την ακινησία τους πρέπει πέραν των αστυνομικών διατάξεων, που ισχύουν, να προβλεφθεί δραστικός τρόπος απομάκρυνσής τους. Πρόκειται κατά κύριο λόγο για παροπλισμένα, κατασχεμένα, μεσεγγυημένα ή πλοία, για τα οποία δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον και τα οποία, ενώ δεν εμφανίζουν κινδύνους βύθισης ή προσβολής του περιβάλλοντος, είναι εμπόδια για την κίνηση και λειτουργία του λιμένα και γενικότερα για τη ναυσιπλοΐα ή την προσέγγιση στην ακτή ή για την άσκηση ναυτικών (αλιεία, ναυτικά αθλήματα κ.ά.) ή άλλων (π.χ. υποθαλάσσιες εργασίες) δραστηριοτήτων. Η διάταξη καταλαμβάνει και τις περιπτώσεις που το πρόβλημα έχει ήδη από μακρόν χρόνου δημιουργηθεί κατά την έναρξη εφαρμογής του νόμου, για διάφορους λόγους και παρά την ύπαρξη σχετικών αστυνομικών διατάξεων. Οι προθεσμίες που τίθενται κρίνονται επαρκείς, αν ληφθεί υπόψη ότι οι σχέσεις από το πλοίο και με τον ΚΙΝΔ εκκαθαρίζονται μέσα σε μικρές προθεσμίες.

Στις περιπτώσεις των άρθρων 2, 3, 4 και 5 εννοείται ότι κάθε ενέργεια θα γίνει με την άδεια της λιμενικής αρχής, όπως προβλέπουν οι ισχύουσες διατάξεις (Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, κανονισμοί λιμένων, λοιποί κανονισμοί). Ρυθμίσεις για ναυάγια πέρα από τα χωρικά ύδατα δεν προβλέπονται. Αλλωστε, επικείται το θέμα αυτό να ρυθμιστεί με διεθνή σύμβαση.

Η εγκατάλειψη του ναυαγίου ή του πλοίου δεν αποτέλεσε αντικείμενο ρυθμίσεως, γιατί το γεγονός της εγκατάλειψης πρέπει να συνδεθεί με συγκεκριμένη συμπεριφορά, η οποία δεν μπορεί να προσδιοριστεί με σαφήνεια λόγω της ποικιλίας των περιπτώσεων, που ο κύριος μπορεί να μην έχει δείξει ειδικότερο ενδιαφέρον για το πλοίο και γιατί έννομη συνέπεια της εγκατάλειψης πρέπει να είναι η απόκτηση της κυριότητας από τρίτο ή τον Οργανισμό. Η τελευταία περίπτωση δεν υιοθετείται, γιατί το επιθυμητό αποτέλεσμα της εξουδετέρωσης των συνεπειών από το εγκαταλειμμένο πλοίο μπορεί να επιτευχθεί με τη διαδικασία του νόμου, σύμφωνα με την οποία ο Οργανισμός ενεργεί ως νόμιμος εντολοδόχος, ενώ άλλες περιπτώσεις ρυθμίζονται από κείμενες διατάξεις, οι οποίες παραμένουν σε ισχύ γιατί είναι έξω από το σκοπό του νό-



μου αυτού (π.χ. 201 ΚΑΝΔ).

Με το άρθρο 6 παρέχεται εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση των διαδικασιών των προηγούμενων διατάξεων (σύμβαση ανάθεσης έργου, διαδικασία διαγωνισμού, θέματα εγγυήσεων). Παρέχεται παράλληλη εξουσιοδότηση (επικουρικά) και στον Οργανισμό, εν όψει της διοικητικής και οικονομικής του αυτοτέλειας. Η εξουσιοδότηση πρέπει να θεωρείται σύμφωνη με το άρθρο 43 παρ. 2 εδάφιο β' του Συντάγματος για τα όργανα διοικήσεως του Οργανισμού (νομικού προσώπου του δημόσιου τομέα), πολύ περισσότερο που η σχετική απόφαση εγκρίνεται από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Με το άρθρο 7 επιβάλλεται υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή για τα έξοδα ανέληψης, όταν επιβαρύνονται με αυτά η Αρχή ή ο Οργανισμός. Κρίνεται ότι η ρύθμιση αυτή συμβιβάζεται με το ισχύον ασφαλιστικό καθεστώς των πλοίων και σε τελική άποψη δεν επιβαρύνει υπέρμετρα τους υπόχρεους σε σχέση με την ανταποδοτικότητά της στο πλαίσιο του ίδιου αυτών και του δημόσιου συμφέροντος (θετική επί του θέματος είναι η γνώμη της Ένωσης Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων - βλ. έγγραφό της από 9/8-2-2000 προς ΥΕΝ/ΔΔΑ, ΔΕΝ και ΔΠΘΑΠ). Πλέον τούτου, για την αποφυγή κυρώσεων από την παράβαση της υποχρεώσεως αυτής αφήνεται στον υπόχρεο δικαίωμα επιλογής να δίνει χρηματική εγγύηση. Δίνεται εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση ζητημάτων σχετικά με το πιστοποιητικό ασφάλισης και την εγγύηση.

Με το άρθρο 8 και κατά συνέπεια προς το όλο σύστημα κυρώσεων στο πλαίσιο των διατάξεων του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, προβλέπεται η διοικητική ποινή του προστίμου κατά του παραβάτη των διατάξεων του νόμου.

Με το άρθρο 9 τίθενται γενικές διατάξεις που αφορούν την αστική ευθύνη των υπόχρεων, τον αποκλεισμό νομικών εμποδίων στην εξέλιξη των διαδικασιών του νόμου (χωρίς όμως να παραβιάζονται ουσιαστικά δικαιώματα), το μέτρο ευθύνης των οργάνων του Οργανισμού και το χαρακτήρα των απαιτήσεων του κατά των υπόχρεων. Ακόμα προσδιορίζεται ο ειδικός προορισμός κάθε ποσού, που εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου, σε συνδυασμό με τη διάταξη του επόμενου άρθρου που αποτελεί προσθήκη στη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 18 του ν. 743/1977.

Τέλος, παρέχεται ευχέρεια στον Οργανισμό και στη λιμενική αρχή να εκτιμήσουν το ενδιαφέρον του υπόχρεου για τη μετακίνηση ναυαγίου ή πλοίου για επισκευή ή διάλυση σε ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ή επιχείρηση και ανάλογα και υπό εγγυήσεις, να επιτρέψουν την παραμονή του για εύλογο χρονικό διάστημα.

Με το άρθρο 10, πέρα από την προσθήκη της διατάξεως που προαναφέρθηκε, με άλλη διάταξη δίνεται ευχέρεια στο Δημόσιο ή στον Οργανισμό, όταν πρόκειται για ναυάγιο ή πλοίο που τους ανήκει κατά κυριότητα, να το εκποιούν σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού ή σύμφωνα με άλλες διατάξεις που αφορούν την εκποίηση κινητών ή ακινήτων πραγμάτων τους ή, τέλος, με τη διάταξη του άρθρου 2 του ν. 251/1976, χωρίς όμως η εφαρμογή της τελευταίας να είναι αποκλειστική.

Τέλος, διατηρείται για μεταβατικό στάδιο η διάταξη του άρθρου 9 του ν. 1220/1981, καθ' ο μέρος καταργείται, για να θεραπευθούν κατ' εφαρμογή της ανάγκης, όταν έχουν δημιουργηθεί οι προϋποθέσεις εφαρμογής του νόμου και παράλληλα προβλέπεται να συνεχίζονται μέχρι να περαιωθούν σχετικές διαδικασίες (ιδίως που έχουν ανοίγει ή θ' ανοίγουν στο ανωτέρω μεταβατικό διάστημα).

Σχέδιο νόμου «Ρύθμιση θεμάτων ναυαγίων»

Άρθρο 1 Πεδίο εφαρμογής

1. Οι διατάξεις του νόμου αυτού εφαρμόζονται σε ναυάγια πλοίων, πλωτών ναυπηγημάτων, φορτίων και άλλων κατασκευών που βρίσκονται ή έχουν τοποθετηθεί, έστω και προσωρινά, στη θάλασσα ή έχουν εγκατασταθεί στο θαλάσσιο βυθό.

2. Πλοίο ή πλωτό ναυπηγέμα, νηολογημένο ή όχι, αποτελεί ναυάγιο αν για οποιονδήποτε λόγο παύσει να έχει πλευστότητα και παραμένει, ολόκληρο ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας.

Ναυάγιο αποτελεί και η κατασκευή, η οποία για οποιονδήποτε λόγο έχει περιέλθει σε κατάσταση που κάνει αδύνατη την επαναχρησιμοποίηση κατά τον προορισμό της και παραμένει, ολόκληρη ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας.

Ναυάγιο αποτελεί και το φορτίο πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος ή το τμήμα ή παράστημα πλοίου, πλωτού ναυπηγήματος ή κατασκευής, που παραμένει, ολόκληρο ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας.

3. Με τον όρο «Οργανισμός» στις επόμενες διατάξεις νοείται το κατά περίπτωση αρμόδιο νομικό πρόσωπο του δημόσιου τομέα ή η δημόσια υπηρεσία που ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση λιμένα, διώρυγας ή διαύλου.

4. Με τον όρο «πλοίο» στις επόμενες διατάξεις νοείται και το πλωτό ναυπηγέμα, καθώς και η κατά την παράγραφο 1 κατασκευή.

Άρθρο 2 Επικίνδυνα και επιβλαβή ναυάγια σε λιμένες, διώρυγες, διαύλους

1. Ο κύριος ναυαγίου, το οποίο αποτελεί κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα σε περιοχή λιμένα, σε

διώρυγα ή σε δίαυλο ή παρεμποδίζει την προσάρμηση, την αγκυροβολία, την παραβολή, τη χρήση των κρηπιδωμάτων και γενικά τη λειτουργία τους ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, υποχρεούται να το ανεκκύσει και απομακρύνει εκτός λιμένα, διώρυγας ή διαύλου, όπως έχει ή κατά τμήματα ή, αν επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να το μετατοπίσει ή καταστρέψει ή με οποιονδήποτε τρόπο εξουδετερώσει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Ο Οργανισμός προσκαλεί εγγράφως τον κύριο να προβεί στις αναγκαίες κατά την προηγούμενη παράγραφο ενέργειες, για να εξαλειφθεί κάθε κίνδυνος και ν' αποτραπεί κάθε δυσμενής συνέπεια από την ύπαρξη του ναυαγίου, ορίζοντας εύλογοι κατά περίπτωση προθεσμία που δεν μπορεί να υπερβεί τους τρεις μήνες και δηλώνοντας συγχρόνως ότι σε διαφορετική περίπτωση θα αναλάβει να προβεί στις ενέργειες αυτές με ευθύνη και με δαπάνες του κυρίου. Η προθεσμία μπορεί να παραταθεί μέχρι τρεις μήνες. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να χορηγηθεί επί πλέον παράταση από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι προθεσμίες δεσμεύουν και κάθε διάδοχο του κυρίου μετά την επίδοσή ή δημοσίευση της πρόσκλησης.

3. Η πρόσκληση επιδίδεται επί αποδείξει ή με δικαστικό επιμελητή, στον κύριο ή στον αντιπρόσωπό του, στους δανειστές που αναγράφονται στο ναυτικό υποθηκολόγιο ή στο βιβλίο κατασχεσεων του λιμένα νηολόγησης και αν πρόκειται για ναυάγιο αλλοδαπού πλοίου, στους δανειστές, που αναγράφονται στο βιβλίο της λιμενικής αρχής του λιμένα, όπου βρίσκεται το ναυάγιο.

Αν ο κύριος και ο αντιπρόσωπός του διαμένουν ή έχουν την έδρα τους στο εξωτερικό, η πρόσκληση επιδίδεται στον υπουργό Εξωτερικών και αν είναι αλλοδαποί, στην προξενική αρχή του κράτους της ιθαγένειάς τους ή στην προξενική αρχή άλλου κράτους που αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα του κράτους της ιθαγένειάς τους στην Ελλάδα.

Αν ο κύριος και ο αντιπρόσωπός του δεν είναι δυνατό να προσδιοριστούν ή είναι άγνωστης διαμονής, η πρόσκληση επιδίδεται στον εισαγγελέα του πρωτοδικείου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται το ναυάγιο και συγχρόνως δημοσιεύεται σε δύο εφημερίδες ευρείας κυκλοφορίας, κατά προτίμηση ναυτιλιακού περιεχομένου.

Η επίδοση συντελείται όπως ορίζουν οι σχετικές διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

4. Αν ο κύριος δεν εκπληρώσει την υποχρέωσή του, ο Οργανισμός μπορεί, ως νόμιμος εντολοδόχος του, να εκτελέσει τις πράξεις που αναγράφονται στην πρόσκληση είτε με ίδιο αυτού μέσα και προσωπικό είτε με ανάθεση των σχετικών εργασιών σε τρίτο.

5. Αν η εκτέλεση των πράξεων αυτών από τον Οργανισμό κρίνεται, λόγω των ειδικών

συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης, αδύνατη ή απρόσφορη ή ασύμφορη, ο Οργανισμός μπορεί να εκποιήσει το ναυάγιο ή τμήματα αυτού με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό.

Ο πλειοδότης υποχρεούται να ανελέησει και να απομακρύνει το ναυάγιο μέσα στην οριζόμενη στη διακήρυξη προθεσμία.

Από την κατακύρωση και την καταβολή του τιμήματος, ο πλειοδότης θεωρείται ότι παραλαμβάνει το ναυάγιο, αποκτά την κυριότητα του ελεύθερου από κάθε δικαίωμα τρίτου και μπορεί, αν συντρέχει λόγος, να ζητήσει την καταχώριση περιήληψης της κατακυρωτικής έκθεσης ή τη διαγραφή από το νηολόγιο. Για την καταχώριση ή τη διαγραφή δεν απαιτείται βεβαίωση του άρθρου 19 παρ. 1 του ν. 27/1975 (Α' 77) και το πιστοποιητικό του άρθρου 88 παρ. 5 του Κ.Ν. 792/1978 (Α' 220), όπως ερμηνεύτηκε αυθεντικά από το άρθρο 1 παρ. 6 του ν. 1711/1987 (Α' 109).

Η κυριότητα του πλειοδότη τελεί υπό τη διαλυτική αίρεση της ανέλιξης και απομάκρυνσης του ναυαγίου. Η ανέλιξη και η απομάκρυνση του ναυαγίου πιστοποιείται από τον Οργανισμό.

Ο Οργανισμός αφαιρεί από το τίμημα τις δαπάνες εκποίησης αυξημένες κατά ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) και καταθέτει το υπόλοιπο στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων υπέρ του κυρίου, ο οποίος και καλείται να παραλάβει το οικείο γραμμάτιο παρακαταθήκης. Για την κατάθεση ειδοποιούνται η αρμόδια δημόσια οικονομική υπηρεσία, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, οι αναφερόμενοι στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 δανειστές και, αν είχε επιβληθεί αναγκαστική κατάσχεση στο ναυάγιο, ο υπόληπτος του πλειστηριασμού.

Στην τελευταία περίπτωση, η κατάθεση γίνεται με τον όρο να αποδοθεί το τίμημα ύστερα από εντολή του υπαλλήλου του πλειστηριασμού.

Με την επιφύλαξη της διάταξης του προηγούμενου εδαφίου, το τίμημα αποδίδεται στον κύριο μετά παρέλευση έξι μηνών από την ημέρα που ο Οργανισμός θα δηλώσει, ότι έγινε η ανέλιξη και απομάκρυνση του ναυαγίου. Μετά την παρέλευση έτους από την ημέρα αυτή, ο Οργανισμός δικαιούται ν' αναλάβει το τίμημα, αν δεν ζητηθεί αυτό από τον κύριο ή δεν ασκήσουν δικαιώματα δανειστές.

6. Ο Οργανισμός μπορεί να προβαίνει με ένα διαγωνισμό σε εκποίηση περισσότερων ναυαγίων, των οποίων οι κύριοι δεν εκπλήρωσαν την υποχρέωσή τους.

7. Αν ο διαγωνισμός αποβεί άκαρπος, επαναλαμβάνεται μέσα σε τριάντα ημέρες. Αν αποβεί άκαρπος και ο επαναληπτικός διαγωνισμός, ο Οργανισμός μπορεί να προκηρύξει ανοικτό μειοδοτικό διαγωνισμό για την ανέλιξη και απομάκρυνση του ναυαγίου ή τμημάτων αυτού, από τον μειοδότη, στον οποίο και θα μεταβιβάσει το ναυάγιο κατά κυριότητα.

Ο Οργανισμός έχει το δικαίωμα αυτό και όταν ο πλειοδότης του πρώτου ή επαναληπτικού διαγωνισμού δεν εκτελέσει την υποχρέωση, την οποία ανέλαβε σύμφωνα με την παράγραφο 5.

Στην περίπτωση μειοδοτικού διαγωνισμού, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του δεύτερου, τρίτου και τέταρτου εδαφίου της παραγράφου 5 και η διάταξη της παραγράφου 6.

8. Ο κύριος, ο αναφερόμενος στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 δανειστής και όποιος έχει έννομο συμφέρον για το ναυάγιο, δικαιούται να δηλώσει σε οποιοδήποτε στάδιο των ανωτέρω διαδικασιών και μέχρι την κατακύρωση, ότι αναλαμβάνει να εκτελέσει ό,τι ορίζεται στην πρόσκληση, καταθέτοντας επαρκή εγγύηση για την κάλυψη των δαπανών που έγιναν από τον Οργανισμό καθώς και των δαπανών που απαιτούνται για την εκτέλεση των σχετικών εργασιών στην καθοριζόμενη σύμφωνα με την παράγραφο 2 προθεσμία. Η εγγύηση καταπίπτει υπέρ του Οργανισμού, αν ο κύριος, ο δανειστής ή ο τρίτος δεν εκτελέσει τις καθορισμένες στην πρόσκληση εργασίες. Στην περίπτωση που ασκηθεί το ανωτέρω δικαίωμα, αναστέλλεται η άσκηση των δικαιωμάτων του Οργανισμού για διάστημα ίσο προς την προθεσμία που έχει οριστεί και για μία μόνο φορά.

9. Σε περίπτωση που κατά την κρίση του Οργανισμού προκαλείται από την αναβολή της άμεσης ανέλιξης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης του ναυαγίου, σοβαρός κίνδυνος στην κίνηση του λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή στην ασφάλεια των εγκαταστάσεών τους ή αναιρείται ουσιαστικά η λειτουργία τους ή προσβάλλεται σοβαρά ή απειλείται σοβαρά η προσβολή του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή αποκλείεται ή δυσχεραίνεται ουσιαστικά η συγκοινωνία από τη θάλασσα και ο κύριος δεν προβαίνει αμέσως στις ενέργειες που ορίζονται στην παράγραφο 1, ο Οργανισμός μπορεί κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων να εκτελέσει αμέσως ή να μεριμνήσει για την άμεση εκτέλεση των απαραίτητων ενεργειών με οποιονδήποτε τρόπο, από αυτούς που προβλέπονται στις προηγούμενες παραγράφους, κρίνει ότι είναι πιο πρόσφορος.

Άρθρο 3

Επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία σε λιμένες, διώρυγες, διαύλους

1. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου που παραμένει στην περιοχή λιμένα, διώρυγας ή διαύλου και η όλη κατάστασή του δημιουργεί κίνδυνο βύθισης ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, υποχρεούται να το απομακρύνει εκτός λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή, αν επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να το εξουδετερώσει με οποιονδήποτε τρόπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Ο Οργανισμός προσκαλεί εγγράφως τον

κύριο ή και τον εφοπλιστή να προβεί στις αναγκαίες ενέργειες, ορίζοντας εύλογη αρχική προθεσμία η οποία δεν μπορεί να υπερβεί τους δύο μήνες και δηλώνοντας συγχρόνως ότι σε διαφορετική περίπτωση θ' αναλάβει να προβεί στην απομάκρυνση ή εξουδετέρωση του πλοίου με ευθύνη και με δαπάνες τους.

3. Η πρόσκληση του Οργανισμού επιδίδεται κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του προηγούμενου άρθρου στον κύριο ή στον εφοπλιστή ή στον αντιπρόσωπό τους ή στον πλοίαρχο ή στον πράκτορα του πλοίου, εφόσον υπάρχουν, και στους δανειστές που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή.

4. Ο κύριος και ο εφοπλιστής του πλοίου ευθύνονται εις ολόκληρον για κάθε ζημία και για τις δαπάνες της απομάκρυνσης ή της εξουδετέρωσης του πλοίου.

5. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του προηγούμενου άρθρου.

6. Αν έχει επιβληθεί αναγκαστική κατάσχεση και ο δανειστής ασκήσει το κατά την παράγραφο 8 του προηγούμενου άρθρου δικαίωμα, οι δαπάνες του για την απομάκρυνση του πλοίου και την εξόληψη των κινδύνων και των επιβλαβών συνεπειών προσφαιρούνται από το πλειστηρίασμα.

Άρθρο 4

Επικίνδυνα και επιβλαβή ναυάγια και πλοία εκτός λιμένων, διωρυγών ή διαύλων

1. Ο κύριος ναυαγίου που βρίσκεται στα χωρικά ύδατα, αλλιά έξω από τη θαλάσσια ζώνη ευθύνης Οργανισμού και εμποδίζει την ελεύθερη ναυσιπλοΐα ή την προσέγγιση στην ακτή ή την άσκηση ναυτικών ή άλλων δραστηριοτήτων ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, έχει την υποχρέωση που ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 και προσκαλείται εγγράφως από την αρμόδια λιμενική αρχή να εκπληρώσει την υποχρέωση αυτή, εφαρμοζόμενων αναλόγως των διατάξεων του άρθρου 2.

2. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου που παραμένει στα χωρικά ύδατα, αλλιά έξω από τη θαλάσσια ζώνη ευθύνης Οργανισμού και η όλη κατάστασή του δημιουργεί κίνδυνο βύθισης ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, έχει την υποχρέωση που ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 και προσκαλείται εγγράφως από την αρμόδια λιμενική αρχή να εκπληρώσει την υποχρέωση αυτή, εφαρμοζόμενων αναλόγως των διατάξεων των άρθρων 2 και 3.

Άρθρο 5

Επιβλαβή πλοία λόγω ακινησίας

1. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου που παραμένει για οποιονδήποτε λόγο στην περιοχή λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή σε άλλο μέρος των χωρικών υδάτων χωρίς άδεια και εμποδίζει την προσέγγιση, την αγκυροβολία, την παραβολή, την κίνηση και γενικά τη λειτουργία τους ή την ελεύθερη ναυσιπλοΐα ή την

προσέγγιση στην ακτή ή την άσκηση ναυτικών ή άλλων δραστηριοτήτων, υποχρεούται να το απομακρύνει παρακρήμα και να εξαλείψει κάθε επιβλαβή απ' αυτό συνέπεια, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Αν ο υπόχρεος αδρανήσει, ο Οργανισμός ή η λιμενική αρχή μπορεί να το μετακινήσει προσωρινά σε άλλη θέση στην περιοχή του ίδιου ή άλλου λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή των χωρικών υδάτων, ύστερα από συνεννόηση με τον οικείο Οργανισμό ή και τη λιμενική αρχή. Ο κύριος και ο εφοπλιστής του πλοίου ευθύνονται εις ολόκληρον για κάθε ζημιά και για τις δαπάνες της μετακίνησης.

3. Αν το πλοίο παραμείνει για οποιονδήποτε λόγο στην κατά την προηγούμενη παράγραφο προσωρινή θέση περισσότερο από έξι μήνες, χωρίς ο κύριος ή ο εφοπλιστής να το χρησιμοποιήσει κατά τον προορισμό του ή να ενεργήσει εμφανείς υλικές πράξεις, πρόσφορες για τη χρησιμοποίησή του αυτή και την απομάκρυνσή του, μοιζονότι η θέση που καταλαμβάνει είναι αναγκαία για την εξυπηρέτηση άλλων πλοίων ή για την ικανοποίηση άλλων αναγκών του λιμένα, της διώρυγας ή του διαύλου ή της ναυσιπλοΐας ή για την προσέγγιση στην ακτή ή για την άσκηση ναυτικών ή άλλων δραστηριοτήτων, ο Οργανισμός ή η λιμενική αρχή προσκαλεί εγγράφως τον κύριο ή, κατά την κρίση της, και τον εφοπλιστή να το απομακρύνει και να εξαλείψει κάθε επιβλαβή συνέπεια, ορίζοντας εύλογη κατά περίπτωση προθεσμία που δεν μπορεί να υπερβεί τον ένα μήνα και δηλώνοντας συγχρόνως, ότι σε διαφορετική περίπτωση θα προβεί για λογαριασμό του στην εκποίηση του πλοίου με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό, για να απομακρυνθεί αυτό από τον πλειοδότη.

4. Στις κατά την προηγούμενη παράγραφο ενέργειες μπορεί να προβεί ο Οργανισμός ή η λιμενική αρχή και όταν η προσωρινή μετακίνηση από την ίδια σύμφωνα με την παράγραφο 2 κρίνεται, λόγω των ειδικών συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης, αδύνατη, απρόσφορη ή ασύμφορη.

5. Η προθεσμία των παραγράφων 3 και 4 μπορεί να παραταθεί μέχρι ένα μήνα. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να χορηγηθεί επί πλέον παράταση από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

6. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 και 8 του άρθρου 2 και των παραγράφων 3, 4 και 6 του άρθρου 3.

7. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου που κατά την έναρξη της ισχύος του νόμου αυτού βρίσκεται να παραμένει χωρίς άδεια στην περιοχή λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή σε άλλο μέρος των χωρικών υδάτων, για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα τρία έτη και έχει καταστεί επιβλαβές με την έννοια της παραγράφου 1, υποχρεούται να το απομακρύνει παρακρήμα και να εξαλείψει κάθε επιβλαβή απ' αυτό συνέπεια, σύμφωνα με τις ισχύουσες δια-

τάξεις.

Αν ο υπόχρεος αδρανήσει, εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 3, 5 και 6.

Άρθρο 6 Εξουσιοδοτήσεις

1. Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται:

α) ο τρόπος, η διαδικασία και το περιεχόμενο της σύμβασης ανάθεσης έργου, που προβλέπεται στην παράγραφο 4 του άρθρου 2,

β) η διαδικασία και οι όροι, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των διαγωνιζομένων, οι συνέπειες σε περίπτωση μη συμμόρφωσής τους με αυτές, τα θέματα κατάθεσης και απόδοσης του τιμήματος, των εγγυήσεων, της επανάληψης του διαγωνισμού και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια του διαγωνισμού, που προβλέπεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 2,

γ) η διαδικασία και οι όροι, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των διαγωνιζομένων, οι συνέπειες σε περίπτωση μη συμμόρφωσής τους με αυτές, τα θέματα αναδιείξεως μειοδότη, υπολογισμού της χαμηλότερης προσφοράς, καταβολής αμοιβής, κατάθεσης, απόδοσης και κατάπτωσης της εγγυήσεως, επανάληψης του διαγωνισμού και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια του διαγωνισμού που προβλέπεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 2,

δ) ο προσδιορισμός του ποσού, τα θέματα κατάθεσης, απόδοσης και κατάπτωσης, τυχόν εξαιρετικές περιπτώσεις περιορισμού ή απαλλογής από την υποχρέωση και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εγγύηση, που προβλέπεται στην παράγραφο 8 του άρθρου 2.

2. Οι αποφάσεις που εκδίδονται με την εξουσιοδότηση της παραγράφου 1, εφαρμόζονται και από κάθε Οργανισμό, εκτός αν το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού αποφασίσει να καθορίσει κάθε θέμα της προηγούμενης παραγράφου με κανονισμό που εκδίδεται σύμφωνα με τις οργανικές του διατάξεις και εγκρίνεται από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Άρθρο 7 Υποχρεωτική ασφάλιση πλοίων, πλωτών ναυπηγημάτων και κατασκευών στη θάλασσα

1. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου που παραμένει ή καταπλέει ή αποπλέει από ελληνικό λιμένα ή θαλάσσιο τερματικό σταθμό, υποχρεούται να διατηρεί σε ισχύ βεβαίωση ασφάλισης ασφαλιστικής επεξεργασίας ή διεθνώς αναγνωρισμένου αλληλσφαιριστικού συνεταιρισμού ή οικονομική εγγύηση πιστωτικού ιδρύματος που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και έχει το δικαίωμα αυτό, για την κάλυψη της ευθύνης τους έναντι του Δημοσίου ή Οργανισμού, που απορρέει από το νόμο αυτό.

2. Το ύψος της ελάχιστης ασφάλισης ή εγγύησης των πλοίων υπολογίζεται με βάση την ολική χωρητικότητα που έχει καθοριστεί με Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας, αλλιώς

με πιστοποιητικό καταμέτρησης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία και ορίζεται σε διακόσια πενήντα εκατομμύρια (250.000.000) δραχμές για πλοία μέχρι χίλιους (1.000) κόρους ολικής χωρητικότητας (κοx) προσαυξανόμενο:

α) κατά είκοσι πέντε χιλιάδες (25.000) δραχμές για κάθε κόρο, πέρα από τους χίλιους (1.000), για πλοία μέχρι δέκα χιλιάδες (10.000) κοx,

β) κατά είκοσι χιλιάδες (20.000) δραχμές για κάθε κόρο, πέρα από τους δέκα χιλιάδες (10.000), για πλοία μέχρι είκοσι πέντε χιλιάδες (25.000) κοx,

γ) κατά δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) δραχμές για κάθε κόρο, πέρα από τους είκοσι πέντε χιλιάδες (25.000), για πλοία μέχρι πενήντα χιλιάδες (50.000) κοx και

δ) κατά δέκα χιλιάδες (10.000) δραχμές για κάθε κόρο, πέρα από τους πενήντα χιλιάδες (50.000), για πλοία άνω των πενήντα χιλιάδων (50.000) κοx.

3. Το ύψος της ελάχιστης ασφάλισης των πλωτών ναυπηγημάτων και κατασκευών στη θάλασσα ορίζεται σε διακόσιες πενήντα χιλιάδες (250.000) δραχμές ανά τετραγωνικό μέτρο της επιφάνειας που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του ολικού μήκους με το ολικό πλάτος τους.

4. Το Δημόσιο ή ο Οργανισμός έχει ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή ή εγγυητή. Ο ασφαλιστής ή ο εγγυητής δεν έχει κατ' αυτού ενστάσεις από τη σχέση ασφαλίσεως ή εγγυήσεως που τον συνδέει με τον κύριο ή τον εφοπλιστή.

5. Ο ασφαλιστής ή το πιστωτικό ίδρυμα ασφαλισμένο από κάθε υποχρέωση, αν αναλάβει με δήλωσή του και εκτελέσει άμεσα όσα ορίζονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 του παρόντος για την ανέλιξη και απομάκρυνση του ναυαγίου.

6. Η ασφάλιση αποδεικνύεται με πιστοποιητικό που εκδίδεται από τον ασφαλιστή, στο οποίο αναφέρεται, εκτός από τα λοιπά στοιχεία της κατά τ' ανωτέρω ειδικής ασφάλισης, αναγκαία και ο αμετάκλητος όρος για την ευθεία απαίτηση του δικαιούχου ασφαλίσεως με μόνη τη δήλωση πραγματοποίησης των δαπανών, χωρίς υποχρέωση γνωστοποίησης και της επεξεργασίας του κινδύνου και ανεξάρτητα από σχετική δήλωση του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή ή παρόληψή του για τέτοια γνωστοποίηση, ως και παραίτηση του ασφαλιστή από το δικαίωμα προβολής ενστάσεων από την ασφαλιστική σύμβαση κατά του Δημοσίου ή του Οργανισμού.

7. Η λήξη ή η άρση της ασφαλιστικής σχέσης δεν αντισταθεί κατά του δικαιούχου, εκτός αν έχει γνωστοποιηθεί εγγράφως σε αυτόν ένα μήνα προηγουμένως.

8. Το πιστοποιητικό ασφάλισης ή η εγγυητική επιστολή φέρεται επί του πλοίου με ευθύνη του πλοιοάρχου του, ο οποίος οφείλει να το επιδεικνύει και να χορηγεί αντίγραφο του κάθε

φορά που θα ζητηθεί από την Αρχή ή τον Οργανισμό.

9. Από την υποχρεωτική ασφάλιση ή εγγύηση εξαιρείται πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα ή κατασκευή στη θάλασσα που ανήκει στο Δημόσιο ή στον Οργανισμό ή σε αλλοδαπό Δημόσιο, με τον όρο της αμοιβαιότητας.

10. Με κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζεται ποια πλοία με βάση το ολικό μήκος ή την ολική χωρητικότητα τους και ποια πλωτά ναυπήγημα ή κατασκευές, με βάση το ολικό μήκος και πλάτος τους, εξαιρούνται από την ανωτέρω ασφάλιση ή εγγύηση, ο τύπος και η γλώσσα έκδοσης, τα λοιπά στοιχεία του περιεχομένου του πιστοποιητικού ή της εγγύησης, ποιοι είναι οι διεθνώς αναγνωρισμένοι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί και κάθε αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων των προηγούμενων παραγράφων λεπτομέρεια.

Με ίδια απόφαση μπορεί να ανακαθορίζεται το ύψος της ελάχιστης ασφάλισης ή οικονομικής εγγύησης, που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3.

Άρθρο 8 Κυρώσεις

1. Για κάθε παράβαση των διατάξεων του νόμου αυτού και των αποφάσεων, που θα εκδοθούν σε εκτέλεσή του, ανεξάρτητα από άλλες συνέπειες, επιβάλλεται με αιτιολογημένη απόφαση του προϊσταμένου της λιμενικής αρχής πρόστιμο από διακόσιες χιλιάδες (200.000) μέχρι δέκα εκατομμύρια (10.000.000) δραχμές.

2. Η διαδικασία επιβολής του προστίμου αρχίζει από τη σύνταξη βεβαίωσης της παράβασης από τη λιμενική αρχή που τη διαπίστωσε.

Ο παραβάτης καλείται να εκθέσει τις απόψεις του μέσα σε δύο ημέρες από την επίδοση της κλήσης. Από την προθεσμία αυτή μπορεί να παραιτηθεί εγγράφως. Από τη σύνταξη βεβαίωσης της παράβασης και μέχρι την πληρωμή του προστίμου, ή την αποζημίωση αυτού κατά του οποίου βεβαιώθηκε η παράβαση, απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου. Ο απόπλους επιτρέπεται αν κατατεθεί ισόποση προς το πρόστιμο εγγυητική επιστολή πιστωτικού ιδρύματος όπως ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 7 και σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η άμεση προσκόμιση της ανωτέρω εγγύησης, αν παρσχεθεί άλλη επαρκής ασφάλεια.

3. Η προσφυγή στο αρμόδιο δικαστήριο κατά των αποφάσεων επιβολής προστίμου δεν αναστέλλει την εκτέλεση.

Άρθρο 9

Γενικές διατάξεις

1. Ο κύριος του ναυαγίου και ο κατά περίπτωση υπόχρεος σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, για την εξάλειψη των κινδύνων

και αποτροπή των δυσμενών συνεπειών από ναυάγιο ή πλοίο, φέρει την ευθύνη για κάθε ζημιά απ' αυτό.

2. Κατάσχεση, μεσεγγύηση, διαταγή μη μεταβολής της κατάστασης, υποθήκη, ενέχυρο, προνόμιο ή άλλο δικαίωμα, δεν εμποδίζει τον κύριο ή άλλο κατά περίπτωση υπόχρεο να εκτελέσει τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο νόμο αυτό, ούτε τον Οργανισμό να ενεργήσει ό,τι προβλέπεται στο νόμο αυτό. Αν εκποιείται από τον Οργανισμό το ναυάγιο ή το πλοίο και έχει επιβληθεί σ' αυτό αναγκαστική κατάσχεση, ο υπάλληλος του πλειστηριασμού ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας που αφορούν την αναγγελία και τη διανομή του πλειστηριάσματος, μετά τη δημόσια κατάθεση του τιμήματος και την πιστοποίηση της ανέγκυσης και απομάκρυνσης του ναυαγίου ή της απομάκρυνσης του πλοίου, που προβλέπονται στις διατάξεις του νόμου αυτού.

3. Κάθε δαπάνη του Οργανισμού ή αντίστοιχα της λιμενικής αρχής, για ενέργειές τους στις περιπτώσεις των προηγούμενων άρθρων και κάθε ζημιά τους κατά τις ενέργειες αυτές, η οποία δεν οφείλεται σε δόλο ή βαριά αμέλεια των οργάνων τους, βεβαιώνεται εις βάρος του κυρίου ή τού κατά περίπτωση υπόχρεου να τις εκτελέσει, ικανοποιείται δε, κατά προτίμηση από κάθε άλλη απαίτηση από την αξία του ναυαγίου ή του πλοίου.

4. Κάθε ποσό που εισπράττεται από το Δημόσιο από πρόστιμο ή από το τίμημα της εκποίησης ναυαγίου ή πλοίου ή από κατάπτωση εγγυήσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, αποδίδεται στον ειδικό λογαριασμό «Γαλάζιο Ταμείο» του Ειδικού Ταμείου Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (ΕΤΕΡΠΣ) κατά τις διατάξεις του άρθρου 18 του ν. 743/1977 (Α' 319), όπως κωδικοποιήθηκαν στο άρθρο 18 του Π.Δ. 55/1998 (Α' 58).

Τα εισπραττόμενα ποσά διατίθενται για να καλύπτονται οι δαπάνες ανέγκυσης ή απομάκρυνσης ή κατ' άλλον τρόπο εξουδετέρωσης επικινδύνων ή επιβλαβών ναυαγίων ή πλοίων, από το Δημόσιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Με κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, ορίζονται οι προϋποθέσεις και ο τρόπος της κάλυψης κάθε δαπάνης της λιμενικής αρχής, για την εκτέλεση των ανωτέρω ενεργειών και της απόδοσης αυτής.

5. Κάθε ποσό που εισπράττεται από Οργανισμό κατά τις διατάξεις του παρόντος, διατίθεται για να καλύπτονται οι δαπάνες ανέγκυσης ή απομάκρυνσης ή κατ' άλλον τρόπο εξουδετέρωσης επικινδύνων ή επιβλαβών ναυαγίων ή πλοίων, από τον Οργανισμό.

6. Ο Οργανισμός μπορεί να επιτρέψει την παραμονή ναυαγίου ή πλοίου σε λιμένα, διώρυγα ή δίαυλο ή αγκυροβόλιο για εύλογο χρονικό διάστημα, αν ο υπόχρεος δηλώσει εγγρά-

φως ότι πρόκειται να το μετακινήσει για επισκευή σε ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ή επιχείρηση ή για διάλυση και καταθέσει γι' αυτό την εγγύηση, που προβλέπεται στην παράγραφο 8 του άρθρου 2. Η δυνατότητα αυτή μπορεί για τους ίδιους λόγους και με τους ίδιους όρους να παρσχεθεί και στον πλειοδότη ή μειοδότη που έγινε κύριος του πλοίου.

Άρθρο 10

Τροποποίηση και κατάργηση διατάξεων

1. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 18 του ν. 743/1977, όπως κωδικοποιήθηκε κατά τ' ανωτέρω, προστίθεται στοιχείο (ιβ) που έχει ως εξής: «ιβ. Την κάλυψη των δαπανών ανέγκυσης και απομάκρυνσης ή κατ' άλλον τρόπο εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων σε λιμένες, διώρυγες, διύλους και χωρικά ύδατα από τη λιμενική αρχή».

2. Για την εκποίηση ναυαγίων ή πλοίων, των οποίων κύριος είναι το Δημόσιο ή ο Οργανισμός, δεν είναι υποχρεωτική η εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 2 του ν. 251/1976 (Α' 19), όπως ισχύει. Η εκποίησή τους μπορεί να γίνει και σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού ή άλλης διατάξεως που αφορούν την κινητή ή ακίνητη περιουσία τους.

3. Καταργούνται: α) Το άρθρο 146 του Ν.Δ. 187/1973 (Α' 261) και η απόφαση 8171/1976 του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Β' 1560) που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση αυτού.

β) Το άρθρο 9 του ν. 1220/1981 (Α' 296), εκτός από την παράγραφο 4 αυτού, μετά ένα έτος από τη δημοσίευση του νόμου. Δίκες που έχουν ανοιγεί ή θ' ανοιγούν στον ανωτέρω χρόνο, με βάση τις διατάξεις του άρθρου αυτού, συνεχίζονται μέχρι την καθορισμένη περαίωσή τους.

γ) Κάθε άλλη διάταξη που ανάγεται στα θέματα που ρυθμίζει ο νόμος και είναι αντίθετη με τις διατάξεις αυτού.

Άρθρο 11

Έναρξη ισχύος

Ο νόμος αυτός ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις προηγούμενες διατάξεις. ➡

Η Επιτροπή

Το μέλη

ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ Αντώνιος
(Με επιφύλαξη ως προς το άρθρο 5 παρ. 1-6)
ΡΟΚΑΣ Ιωάννης
ΑΡΓΥΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Αγγελής
ΚΟΛΤΣΙΔΟΠΟΥΛΟΣ Γεώργιος
ΒΕΛΛΑΧΟΥ Μαρία
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Νικόλαος
ΚΑΡΚΑΤΣΙΛΗΣ Κυριάκος
Ο Πρόεδρος
ΒΟΛΤΗΣ Κων/νος
Ο Γραμματέας
ΣΑΛΙΒΕΡΟΣ Παράσκευας

Περιφερειακά αεροδρόμια



του Ηλία Μπίσια



και κυβερνητική αδιαφορία



*Οι αερομεταφορές, τα
επόμενα έτη, θα
αποτελέσουν
αναμφισβήτητα έναν
καθοριστικό παράγοντα
για την ανάπτυξη και
ενημερία πολλών
περιφερειών της Ελλάδας
που παρέμειναν για
μεγάλο χρονικό διάστημα
στο οικονομικό περιθώριο.*

Η ανάπτυξη αυτών των περιοχών εξαρτάται άμεσα από έργα σχετικά με τις αερομεταφορές και επικοινωνίες που θα εξυπηρετήσουν τόσο τους κατοίκους της κάθε περιφέρειας όσο και τους επιχειρηματίες, αλλά και τουρίστες που θα αναζητήσουν μια σύγχρονη υποδομή για την ολοκλήρωση των σχεδίων τους. Τα έργα υποδομής στα περιφερειακά αεροδρόμια αποτελούν αναμφίβοла αντικείμενο πολλαπλών αντιπαραθέσεων, αφού η ελληνική πολιτεία, οκτώ έτη μετά την εφαρμογή του τρίτου πακέτου ελευθέρωσης των αερομεταφορών, εξακολουθεί να πάσχει από πρωτοβουλίες για την ουσιαστική οικονομική αλλά και επιχειρηματική ανάπτυξή τους.

Στο τέλος του προηγούμενου μήνα, οι κάτοικοι των Ιωαννίνων αντιμετώπισαν την αδιαφορία της πολιτείας ως προς το αίτημά τους για επιμήκυνση του ωραρίου λειτουργίας του αεροδρομίου της πόλης. Μέχρι πρόσφατα η Ολυμπιακή Αεροπορία εκτελού-

σε σχεδόν δύο πτήσεις ημερησίως προς τα Ιωάννινα, σε ώρες όμως που δεν εξυπηρετούσαν τους κατοίκους του νομού. Η απαίτησή τους για τη λειτουργία πτήσεων που θα συνέδεαν την πόλη με την Αθήνα πολύ νωρίς το πρωί αλλά και αργά το βράδυ, «εισακουστική» από την Aegean Airlines η οποία θα εγκαινίαζε αυτό το καλοκαίρι πτήσεις σε βολικές ώρες για τους κατοίκους της πόλης. Σκοπός της Aegean ήταν η εξυπηρέτηση επιβατών που θέλουν να επισκεφθούν την Αθήνα για μία μόνον ημέρα - και να επιστρέψουν το ίδιο βράδυ χωρίς περιττές διανυκτερεύσεις. Η επιθυμία των κατοίκων της περιοχής φαίνεται, όμως, ότι δεν θα εισακουστεί, αφού η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αποφάσισε να περιορίσει το ωράριο λειτουργίας του αεροδρομίου (από τις 10:00 έως τις 18:00), με αποτέλεσμα να αναγκάσει τόσο την O.A. όσο και την Aegean να πραγματοποιούν πτήσεις στις ίδιες ώρες. Ο λόγος αυτής της απόφασης εστιάζεται στην έλλειψη

εποχικού προσωπικού στο αεροδρόμιο Ιωαννίνων για την κάλυψη ενός τέτοιου ωραρίου. Παρόμοια αδιαφορία του κράτους έχουν αντιμετωπίσει και οι κάτοικοι της Χίου, της Ικαρίας, της Κεφαλονιάς, της Ζακύνθου, της Σκύρου, της Σκιάθου, της Πάρου και άλλων περιοχών όπου για διάφορους λόγους τα αεροδρόμια αντιμετώπιζαν ουσιαστικά προβλήματα, με αποτέλεσμα να αποκλείονται οποιεσδήποτε πτήσεις κατά τη διάρκεια του χειμώνα, αλλά και να δημιουργούνται προβλήματα στη σωστή λειτουργία των αεροδρομίων κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού.

Παρά το γεγονός ότι σημαντικά έργα ανάπτυξης και βελτίωσης έχουν ήδη ολοκληρωθεί ή ετοιμάζονται να ολοκληρωθούν στα περισσότερα αεροδρόμια της ελληνικής επαρχίας, εντούτοις παρατηρείται μια σημαντική καθυστέρηση σε όσα έργα αφορούν την εύρυθμη λειτουργία των αεροδρομίων αλλά και τον εκμοντερνισμό τόσο των αιθουσών αναμονής όσο και των χώρων εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών. Το πρόβλημα εστιάζεται στην απαράδεκτη για την εποχή μας γραφειοκρατία, τόσο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας όσο και των υπηρεσιών Μεταφορών αλλά και Οικονομικών. Είναι γεγονός ότι ένα έργο υποδομής για τα περιφερειακά αεροδρόμια καθυστερεί ανέλπιστα να υλοποιηθεί λόγω της συγκεντρωτικής πολιτικής της ΥΠΑ και του υπουργείου Οικονομικών. Τα περιφερειακά αεροδρόμια δεν μπορούν να αναπτύξουν από μόνα τους καμία απολύτως πρωτοβουλία. Αντιθέτως, διευθύνονται, λειτουργούν και ελέγχονται από την ΥΠΑ και τους υπολλήλους της στην Αθήνα με ελάχιστες δυνατότητες για την άμεση και αυτόνομη επίλυση των καθημερινών αλλά και έκτακτων αναγκών τους.

Η επίλυση των χρόνιων πια προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα περιφερειακά αεροδρόμια, εστιάζεται ακόμη και στην ολοκληρωτική και πρωτοφανή έλλειψη αυτόνομης εκμετάλλευσης των οικονομικών δυνατοτήτων του κάθε αεροδρομίου. Ένα αεροδρόμιο, όπως για παράδειγμα της Νάξου, δεν μπορεί να αναπτύξει κάποια οικονομική δραστηριότητα ή και πρωτότυπη στρατηγική για

προσέλκυση είτε αερομεταφορέων είτε ταξιδιωτών, αλλά αντιθέτως πρέπει να εξαρτάται απολύτως από τα σχέδια της ΥΠΑ. Κατά αυτόν τον τρόπο, τα περιφερειακά αεροδρόμια δεν μπορούν να προσελκύσουν οικονομικούς παράγοντες στους ίδιους τους χώρους που εκμεταλλεύονται. Ως τέτοιους οικονομικούς παράγοντες μπορούμε να συμπεριλάβουμε την εγκατάσταση στα αεροδρόμια διαφόρων καταστημάτων και εστιατορίων, την κατασκευή ξενοδοχείων καθώς και τη δημιουργία πολυημερίων υπηρεσιών εξυπηρέτησης αερομεταφορέων και τουριστών. Αποδεικνύεται εύκολο, λοιπόν, ότι οποιοδήποτε σχέδιο βελτίωσης και ανάπτυξης των περιφερειακών αεροδρομίων εξαρτάται και πάραυτα από την πρωτοβουλία της ΥΠΑ στην Αθήνα.

Το γεγονός ότι η Ολυμπιακή σχεδιάζει να καταργήσει ή και να περιορίσει πολλές πτήσεις προς περιφερειακά αεροδρόμια, για οικονομικούς κυρίως λόγους, αποδεικνύει ακόμη την αναγκαιότητα για εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος συστήματος διαχείρισης των «μικρών» αεροδρομίων. Με την υπάρχουσα κατάσταση οι κοινότητες των περιφερειακών περιοχών, μέσω των αεροδρομίων τους, βασίζονται στην αποκλειστική πρωτοβουλία της Ολυμπιακής χωρίς να έχουν από μόνες τους τη δυνατότητα να προσελκύουν ιδιωτικούς -ελληνικούς και μη- αερομεταφορείς!

Η ουσιαστική τουριστική ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας θα επιτευχθεί μόνον όταν τα σημεία πρόσβασης σε αυτήν (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί) εκσυγχρονισθούν και βελτιωθούν έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις πραγματικές απαιτήσεις της εποχής. Τα έργα που πραγματοποιούνται στα ελληνικά αεροδρόμια διακρίνονται από χρόνιες καθυστερήσεις αλλά και έντονη προχειρότητα σε πολλά κατασκευαστικά ζητήματα.

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι τα περιφερειακά αεροδρόμια πρέπει να απαγκι-

στωθούν από την υπάρχουσα σχέση απόλυτης εξάρτησης από τις υπηρεσίες της Αθήνας. Αυτό θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί είτε με την απόλυτη ιδιωτικοποίησή τους -όπως συμβαίνει σε αρκετές ανεπτυγμένες χώρες της Ευρώπης- είτε με την παραχώρηση της εκμετάλλευσής τους στις τοπικές αρχές (νομαρχίες, περιφέρειες κτλ.). Οποιοδήποτε μια τέτοια ενέργεια δεν αντιβαίνει στον αναγκαίο συμβουλευτικό αλλά και ελεγκτικό ρόλο -σε θέματα ασφάλειας και συντονισμού κυρίως- που η ΥΠΑ θα πρέπει να διατηρήσει αλλά και να βελτιώσει.

Είναι, πάντως, σίγουρο ότι οι πόλεις της ελληνικής περιφέρειας πρέπει επιτέλους να αποκτήσουν τη δυνατότητα να καθορίζουν αυτόνομα την πορεία τους σε κρίσιμους τομείς, όπως είναι η ανάπτυξη του τουριστικού ρεύματος προς αυτές.

Η ελληνική πολιτεία, οκτώ έτη μετά την εφαρμογή του τρίτου πακέτου ελευθέρωσης των αερομεταφορών, εξακολουθεί να υστερεί σε πρωτοβουλίες για την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων

Η ΥΠΑ πρέπει σύντομα να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την ανάπτυξη μιας σωστής και μακροπρόθεσμης πολιτικής για τα περιφερειακά αεροδρόμια. Μια τέτοια πολιτική οφείλει να υποστηρίξει την οικονομική και επιχειρηματική αυτονομία των αεροδρομίων που εξαρτώνται αυτή τη στιγμή αποκλειστικά από τις κρατικές επιχορηγήσεις χωρίς τη δυνατότητα τόσο προβολής όσο και προσέλκυσης ιδίων πόρων. Η μη διαμόρφωση μιας ουσιαστικής πολιτικής θα αποτελέσει αργά ή γρήγορα την καταστροφική συρρίκνωση των εσόδων όλων των μεσαίων και μικρών αεροδρομίων της χώρας. ➡



air news

του Ηλία Μνίσια

Η Virgin Atlantic προτείνει

Μια νέα καινοτομία παρουσίασε η Virgin Atlantic στους εκλεκτούς επιβάτες που ταξιδεύουν με την πολυβραβευμένη Upper Class. Η εταιρεία εγκαινίασε στο αεροδρόμιο Heathrow του Λονδίνου την αίθουσα αφίξεων Revivals Lounge, η οποία προσφέρει ξεχωριστές υπηρεσίες στους ταξιδιώτες που επιστρέφουν από μακρινά ταξίδια. Η νέα αίθουσα καλύπτει 460 τετραγωνικά μέτρα και λειτουργεί καθημερινά από τις 04:00 π.μ. έως τις 13:00 μ.μ. Η αίθουσα διαθέτει σαλόνι ομορφιάς, πλήρως εξοπλισμένο γραφείο, καθιστικό καθώς και μπαρ. Παράλληλα, το Revivals Lounge διαθέτει «δωμάτια-ντους», όπου οι επιβάτες μπορούν να φρεσκαριστούν. Στην υπηρεσία των επιβατών προσφέρεται επίσης η δυνατότητα για άμεσο σιδέρωμα των ρούχων τους! Οι επιβάτες μπορούν επίσης να απολαύσουν ένα υπέροχο πρωινό προτού συνεχίσουν την ημέρα τους.



Η Οδηγιστική... σιδηάζει γνώμη!

Μετά τις έντονες πιέσεις τόσο της ελληνικής κοινότητας της Μεθούρνης όσο και της τοπικής κυβέρνησης, η Ο.Α. αποφάσισε την ακύρωση της διακοπής της γραμμής της Αθήνας-Μπανγκόκ-Μεθούρνης-Σίδνεϊ. Η προηγούμενη απόφαση, η οποία θα εφαρμόζονταν από τις 26 Μαρτίου, αφορούσε τη διακοπή των πτήσεων προς τη Μεθούρνη. Η διοίκηση της εταιρείας, μετά από έντονες διαπραγματεύσεις με πολλούς ταξιδιωτικούς και κυβερνητικούς παράγοντες τόσο της Ελλάδας όσο και της Αυστραλίας, αποφάσισε τη συνέχιση των δρομολογίων τουλάχιστον μέχρι το Σεπτέμβριο του 2000. Μετά, όμως, αυτή την περίοδο, η διοίκηση ανακοίνωσε ότι το δρομολόγιο είτε προς τη Μεθούρνη είτε προς το Σίδνεϊ θα διακοπεί οριστικά. Η εταιρεία επιμένει πως η συνέχιση των πτήσεων προς και τις δύο πόλεις είναι οικονομικά και επιχειρηματικά ασύμφορη.

Νέες πτήσεις από την Austrian αυτή την άνοιξη

Την Ουάσιγκτον και το Σικάγο συνδέει από τη Βιέννη η Austrian Airlines, προσφέροντας βοήθειες ανταποκρίσεις στους επιβάτες από την Αθήνα. Παράλληλα, η ελκυστική τιμολογιακή πολιτική της εταιρείας δίνει τη δυνατότητα στους Έλληνες ταξιδιώτες από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη να πραγματο-

ποιήσουν πτήσεις προς πολλούς ευρωπαϊκούς προορισμούς με συμφέρουσες προσφορές. Η εταιρεία εγκαινίασε ακόμα, σε συνεργασία με τον οίκο δημοπρασιών OneTwoSold, την πώληση εισιτηρίων με δημοπρασίες στις ιστοσελίδες του Internet. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι επισκέπτες του www.OneTwoSold.at έχουν τη δυνατότητα να «αγοράζουν» εισιτήρια σε εξαιρετικές πάντα τιμές. Αξίζει να σημειωθεί ότι και αυτό το καλοκαίρι η εταιρεία θα συνδέει καθημερινά με πωλησιμής και βοήθειες πτήσεις την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη με τη Βιέννη.



Η Crossair αναπτύσσεται στη Γενεύη

Η Swissair πρόκειται, από αυτή την άνοιξη, να παραδώσει στη θυγατρική Crossair την εκτέλεση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των περισσότερων πτήσεων της από τη Γενεύη προς πολλούς προορισμούς στην Ευρώπη. Σκοπός της στρατηγικής αυτής είναι η συρρίκνωση των εξόδων της εταιρείας, αφού οι πτήσεις αυτές θα εκτελούνται από τη Γενεύη με τα μικρότερης χωρητικότητας αεροσκάφη της Crossair. Με αυτή την κίνηση οι πτήσεις προς Αθήνα, Μαδρίτη, Λισαβόνα, Λονδίνο, Μόσχα, Τελ Αβίβ, Ελσίνκι, Ρώμη και Ζυρίχη θα εκτελούνται αποκλειστικά από την Crossair, ενώ η Swissair θα αναπτύξει περισσότερο το δίκτυό της από τη Ζυρίχη. Η μόνη πτήση που θα εκτελείται από τη Swissair, από τη Γενεύη, είναι προς Νέα Υόρκη. Παράλληλα, οι εταιρείες ανακοίνωσαν την κατάργηση αρκετών μη κερδοφόρων πτήσεων και τη συρρίκνωση ορισμένων ακόμα εντός Ευρώπης. Η πτήση από Αθήνα προς Γενεύη θα εκτελείται πλέον με αεροσκάφη MD 80 της Crossair με δυνατότητα εξυπηρέτησης περισσότερων επιβατών (140), σε σχέση με το Avro RJ 100 (Jumbolino) που είχε τη δυνατότητα μεταφοράς μόλις 100 επιβατών.



Η Libyan Arab στρέφεται... Ανατολικό

Η αεροπορική εταιρεία της Λιβύης Libyan Arab Airlines εξετάζει την απόκτηση αεροσκαφών από ρωσικές αεροναυπηγικές εταιρείες. Παράλληλα με την παραλαβή πωλητών Airbus, η εταιρεία εξετάζει το ενδεχόμενο απόκτησης 20 Tupolev νέας τεχνολογίας για τη δρομολόγησή τους σε πτήσεις μεσαίων αποστάσεων. Η εταιρεία, η οποία λόγω του εμπάργκο του ΟΗΕ παρέμεινε αποκλεισμένη από το διεθνές αεροπορικό σκηνικό για πάνω από 10 έτη, αναζητεί άμεσα αεροσκάφη για να αναπτύξει τα μεγαλεπήβολα σχέδιά της. Ο υπάρχων στόλος της εταιρείας αποτελείται από παλαιάς τεχνολογίας αεροσκάφη, τα οποία βρίσκονται σε μη πτητική κατάσταση. Η Libyan Arab ήδη πετά προς τη Λάρνακα της Κύπρου, ενώ αναμένεται σύντομα να δρομολογήσει πτήσεις και προς την Αθήνα. Η Ο.Α. μόλις ετοιμάζεται από αυτόν το μήνα να επαναλειτουργήσει, ύστερα από σχεδόν δέκα έτη, πτήσεις που θα συνδέσουν την Αθήνα με τη Βεγγάζη.

ΘΕΤΙΚΑ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ THAI

Θετικά αποτελέσματα παρουσίασε για μία ακόμη φορά η Thai Airways International PLC στο πρώτο τρίμηνο του οικονομικού έτους 1999-2000 (Οκτώβριος - Δεκέμβριος), που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 1999.

Τα συνολικά έσοδα της Thai ανήλθαν στο πρώτο τρίμηνο του οικονομικού έτους σε 30.911 εκατομμύρια μπατ (800.000 δολλάρια), σημειώνοντας αύξηση κατά 1.368 εκατομμύρια μπατ (+4,6%), σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 1998. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνονται λειτουργικά έσοδα ύψους 30.229 εκατομμυρίων μπατ.

Η Thai αναμένει μέσα στο 2000 την παράδοση τριών νέων αεροσκαφών. Το πρώτο αεροσκάφος, ένα Airbus 330-300 αξίας περίπου 10 δισ. μπατ, θα παραδοθεί στην εταιρεία μέσα στον ερχόμενο Αύγουστο. Η παράδοση άλλων δύο αεροσκαφών τύπου Boeing 777-300, αναμένεται το Νοέμβριο και το Δεκέμβριο του 2000.

Απογείωση αποτελεσμάτων για την Cronus

Εξαιρετική αύξηση της επιβατικής κίνησης παρουσίασε η Cronus Airlines για το δίμηνο Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου του τρέχοντος έτους. Παρά τη δεδομένη εποχιακή ελάττωση της επιβατικής κίνησης, η εταιρεία μετέφερε συνολικά 89% περισσότερους επιβάτες σε σχέση με το 1998. Πιο συγκεκριμένα, η κίνηση εσωτερικού αυξήθηκε 129,6%, ενώ στις πτήσεις εξωτερικού η κίνηση αυξήθηκε κατά 32,9%. Αξιολόγησιν ανάπτυξη παρουσίασε και η πτήση Αθήνας - Θεσσαλονίκης, που πραγματοποιείται 6 φορές την ημέρα και ξεπέρασε κατά το περασμένο δίμηνο το 73% σε πληρότητα αεροσκαφών.



Αισιοδοξία επικρατεί στη Sabena

Η βελγική αεροπορική εταιρεία Sabena εμφάνισε σημαντική αύξηση στα οικονομικά της αποτελέσματα για το 1999. Ο κύκλος εργασιών του ομίλου έφθασε τα 89,9 δισ. βελγικά φράγκα (2,23 δισ. ευρώ), αύξηση 3% σε σχέση με το 1998. Τα θετικά αποτελέσματα οφείλονται κυρίως στην αύξηση της επιβατικής κίνησης και στη σημαντική δραστηριότητα των επιχειρησιακών ομάδων του ομίλου. Τα καθαρά προ φόρων κέρδη είναι 237 εκατ. βελγικά φράγκα, ποσό που διατέθηκε για την αναδιοργάνωση και τη βελτίωση των υπηρεσιών της εταιρείας.

Η εταιρεία για πρώτη φορά στην ιστορία της μετέφερε πάνω από 10 εκατ. επιβάτες, δηλαδή 13,9% περισσότερους από το 1998. Παράλληλα, η εταιρεία εγκαινίασε πτήσεις προς 5 νέους προορισμούς στην Ευρώπη, ενώ παρέλαβε 11 νέα αεροσκάφη τύπου Airbus A320 και 3 Avro RJ. Το 2000 θα προστεθούν ακόμη 7 Airbus A319 και 2 A330/200. Το 2002, η Sabena θα έχει ολοκληρώσει την ανανέωση του στόλου της και θα διαθέτει αεροσκάφη που δεν θα ξεπερνούν την ηλικία των 4,5 ετών κατά μέσον όρο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα εμπορικά τμήματα της Sabena αλλιά και της Swissair ενοποιήθηκαν, με αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας νέας εταιρείας που ονομάζεται Airline Management Partnership (AMP). Η νέα εταιρεία θα αναπτυχθεί σε ένα δίκτυο 200 πωλεων παγκοσμίως και θα αποτελέσει σημείο αναφοράς σε θέματα συνεργασίας διαφόρων αεροπορικών δραστηριοτήτων.



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

Πειραιώτικη κυριαρχία!

Λαμπρές ήταν οι επιδόσεις των αθλητών του πειραιώτικου συλλόγου «ΑΕΙΟΝ» στα Πανελλήνια Πρωταθλήματα Ξιφασκίας και Τάεκβον-ντο, που διεξήχθησαν τους προηγούμενους μήνες. Οι θέσεις που κατέλαβαν οι αθλητές και οι αθλήτριες του συλλόγου ήταν αποτέλεσμα προγραμματισμένης και σκληρής δουλειάς, τόσο από τους προπονητές όσο και από τους αθλητές. Αναλυτικότερα από το τμήμα Ξιφασκίας, με προπονητή τον Νίκο Λιγνό, στο I Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Εφήβων διακρίθηκαν οι αθλητές: Ατομικά: Λιοντή Παναγιώτα-χρυσό μετάλλιο, Νικολάου Κυπριανή-χάλκινο μετάλλιο. Ομαδικά: «ΑΕΙΟΝ»: Χρυσό μετάλλιο με τις Λιοντή Παναγιώτα, Νικολάου Κυπριανή και Βάβαθου Βάια.

II Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Νέων και Νεανίδων
Στο αγώνισμα Ξίφους μονομαχίας Νεανίδων διακρίθηκαν οι αθλήτριες: Ατομικά: Λιοντή Παναγιώτα-χρυσό μετάλλιο και Νικολάου Χριστίνα-χάλκινο μετάλλιο. Ομαδικά: «ΑΕΙΟΝ»: Χρυσό μετάλλιο με τις Νικολάου Χριστίνα, Νικολάου Κυπριανή και Λιοντή Παναγιώτα. Από το τμήμα Τάεκβον-ντο (ITF), στο πρώτο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ανδρών-Γυναικών, που διεξήχθη στη Θεσσαλονίκη στις 4-5 Μαρτίου, διακρίθηκαν στην κατηγορία Ανδρών +80 κ. ο Κουλοχέρης Ευγένιος-χάλκινο μετάλλιο και στην κατηγορία Tool Γυναικών η Αράπη Ειρήνη-ασημένιο μετάλλιο. Προπονητής της ομάδας είναι ο Μαρκοζάνης Νίκος και βοηθός ο Παναγιωτόπουλος Φώτης.



Στις φωτογραφίες οι διακριθέντες των αγωνισμάτων TaeKwon Do και Ξιφασκίας αντίστοιχα με τους προπονητές τους



Feel Good

Το πρώτο νεογέννητο ποτό της χιλιετίας παρουσιάστηκε πρόσφατα σε νυχτερινό κλίμα και σηματοδότησε τη διεθνή του καριέρα με το λαμπερότερο νυχτερινό φως του πλανήτη: Το αθηναϊκό!

Το όνομά του είναι Drambuie Cream και όπως αναφέρει το σλόγκαν του, αφιερώνεται στην πιο ιερή, προσωπική, αδιαπραγμάτευτη ανάγκη του σύγχρονου ανθρώπου: το feel good. Το γευστικό όραμα του 2000, λοιπόν, θα είναι ένα ποτήρι Drambuie Cream με το διακριτικό αποτύπωμα της γεύσης από κρέμα και ούισκι.

Το Drambuie Cream εισάγεται στη χώρα μας από τη Β.Σ. Καρούλιας ΑΒΕΕΠ και στοχεύει να αντικαταστήσει το αλκοολούχο λικέρ με το status quo και τα σπάνια malt whiskies του Drambuie εμπλουτισμένα με ηλιούσια κρέμα.

«Η Πόλη κάτω από την Πόλη»



Στις 29 Φεβρουαρίου 2000 εγκαινιάστηκε από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας Κωνσταντίνο Στεφανόπουλο, στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, η έκθεση με τίτλο «Η Πόλη κάτω από την Πόλη. Ευρήματα από τις ανασκαφές του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Αθηνών». Πρόκειται για μια συνδιοργάνωση του υπουργείου Πολιτισμού με το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης.

Στην έκθεση παρουσιάζονται 500 κινητά ευρήματα από τις αρχαιολογικές ανασκαφές που προηγήθηκαν της κατασκευής των σταθμών του νέου μητροπολιτικού σιδηροδρόμου. Τα εκθέματα καλύπτουν την περίοδο από τον 17ο αι. π.Χ. έως τον 6ο αι. μ.Χ. και όλο το φάσμα της ζωής των αρχαίων Αθηναίων.

Ανάμεσα στα εκθέματα ξεχωρίζουν μια μεγάλη επιτύμβια στήλη που αποτελεί ένα ορατό τμήμα της ιστορίας του Πελοποννησιακού πολέμου που κατέγραψε ο Θουκυδίδης, ένα αριστουργηματικό χάλκινο κεφάλι του 480 π.Χ. και ο κτιστός τάφος ενός σκύλου με τα κτερίσματά του, ο οποίος μεταφέρθηκε αυτούσιος στο Μουσείο.

Το συντονισμό και την επιμέλεια της έκθεσης έχουν από κοινού η κυρία Λιάνα Παρλήμα, διευθύντρια Αρχαιοτήτων του υπουργείου Πολιτισμού, και ο καθηγητής Νικόλαος Σταμπολίδης, διευθυντής του Μουσείου Κυκλαδικής Τέχνης.

Αρχείο Βασίλη Μανικάκη

Το βιβλίο «Αν Στράτης - Φωτογραφικά Ίχνη (1940-1970)», που εξέδωσε το υπουργείο Αιγαίου, παρουσιάστηκε στις 9 Μαρτίου στο Μουσείο Μπενάκη. Πρόκειται για το φωτογραφικό αρχείο του Βασίλη Μανικάκη, μέρος του οποίου εκτίθεται επίσης στο Μουσείο.

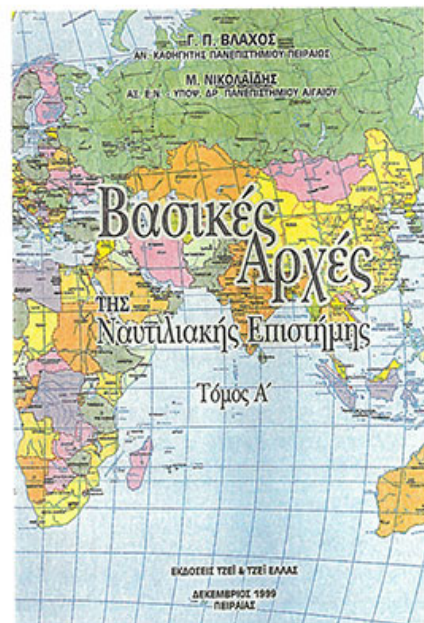
Ο Βασίλης Μανικάκης (1907-1998) έζησε τα περισσότερα χρόνια της ζωής του στον Άν Στράτη. Αγρότης και φούρναρης στο επάγγελμα, με στοιχειώδη σχολική εκπαίδευση, άρχισε να ασχολείται ερασιτεχνικά με τη φωτογραφία από τις αρχές της δεκαετίας του 1930.

Η λειτουργία του στρατοπέδου των εξόριστων στον Άν Στράτη (1948-1963) του επέτρεψε να επιδοθεί συστηματικά στη φωτογραφία. Το σημαντικότερο μέρος τη δουλειάς του αποτελούν οι κάτοικοι του νησιού στον καθημερινό τους αγώνα με τη θάλασσα, τη ζωή στα χωράφια και τις συνθήκες απομόνωσης στο μικρό νησί. Από τις φωτογραφίες του περνούν τα πρόσωπα των συντοπιτών του στην επαγγελματική τους ενασχόληση, σε στιγμές διασκέδασης και χαράς, λύπης και πόνου, παρείας και μοναξιάς. Τέλος, αποτύπωσε τον φονικό και καταστροφικό σεισμό του 1968 που ισοπέδωσε τον παλιό Άν Στράτη.



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

**ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ**
Των Γ.Π. Βλάχου, αν. καθηγητή Πανεπιστημίου
Πειραιώς και Ε.Δ. Νικολαΐδη, ΑΕ. Ε.Ν., υποψ. διδ.
Πανεπιστημίου Αιγαίου. Εκδόσεις J&J Hellas



Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής επιστήμης στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με τη μακροχρόνια ναυτιλιακή ιστορία και πρωτοκαθεδρία της στον ευαίσθητο αυτόν οικονομικό χώρο, οδήγησε στην ανάγκη για καταγραφή και επιστημονική ανάλυση των συνθετικών στοιχείων της θαλάσσιας μεταφοράς.

Στο πλαίσιο αυτό κινείται το βιβλίο «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης», στο οποίο διερευνώνται τα βασικά γνωστικά πεδία της θαλάσσιας μεταφοράς και αναλύονται οι θεωρητικές και πρακτικές έννοιες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Βασικός επιδιωκόμενος στόχος του βιβλίου είναι η κάλυψη των βασικών απαιτήσεων των ατόμων που έρχονται σε επαφή για πρώτη φορά με τη ναυτιλία, καθώς και η συστηματική κατηγοριοποίηση εννοιών και πληροφοριών στις οποίες μπορούν να συντρέξουν άτομα που υπηρετούν την εφαρμοσμένη αυτή επιστήμη.

Το βασικό περιεχόμενο του βιβλίου συμπληρώνεται και εμπλουτίζεται με πλήθος στατιστικών στοιχείων, πινάκων, σχεδίων, χαρτών καθώς και από εκτενή βιβλιογραφία.

Η ΒΕΝΕΤΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Κείμενα: ΧΡΥΣΑ Α. ΜΑΛΤΕΖΟΥ, διευθύντρια
του Ελληνικού Ινστιτούτου Βυζαντινών
και Μεταβυζαντινών Σπουδών Βενετίας
Επιστημονική επιμέλεια: ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ
ΤΣΕΛΙΚΑΣ
Φωτογράφιση: ΓΙΑΝΝΗΣ ΒΑΧΑΡΙΔΗΣ,
ΡΩΜΥΛΟΣ ΠΑΡΙΣΗΣ
Εκδόσεις: ΜΙΛΗΤΟΣ

Οι εκδόσεις ΜΙΛΗΤΟΣ παρουσιάζουν μια έκδο-

ση στην οποία καταγράφεται η πορεία που διήνυσε ο ελληνισμός στην πόλη του Αγίου Μάρκου.

Άλλωστε, οι σχέσεις ανάμεσα στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία και τη Βενετία, την πόλη χωρίς γη, όπως εύστοχα την ονόμασαν, χαρακτηρίστηκαν σχέσεις αγάπης και αντιπαράθεσης. Δημιούργημα της αυτοκρατορίας του Βοσπόρου, η Βενετία εξελίχθηκε σε μεγάλη οικονομική δύναμη και από βυζαντινή επαρχία που ήταν, κατέληξε να κυριαρχήσει στα βυζαντινά εδάφη.

Στους δύσκολους καιρούς, όμως, που ακολούθησαν την άλωση της Πόλης, η Βενετία θα καλοδεχθεί τους κυνηγημένους Έλληνες και θα γίνει, συχνά, χώρος ζωτικός για την ανάπτυξη της οικονομικής τους δράσης, αλλά και τόπος γόνιμος για την καλλιέργεια της παιδείας και του πολιτισμού.

Βέβαια, θα πρέπει να επισημανθεί ότι μία από τις ευτυχείς πράξεις του ελληνικού κράτους αποτελεί η ίδρυση του Ελληνικού Ινστιτούτου Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Σπουδών. Την ιστορική διαδρομή του Ινστιτούτου, ως πνευματικού κέντρου, επιχειρεί να παρουσιάσει το εκδοτικό αυτό έργο, καταγράφοντας τα μνημεία και τους θησαυρούς που διαφυλάχθηκαν ανά τους αιώνες, διατηρώντας έτσι ζωντανή τη μνήμη της ώσμωσης των δύο λαών.

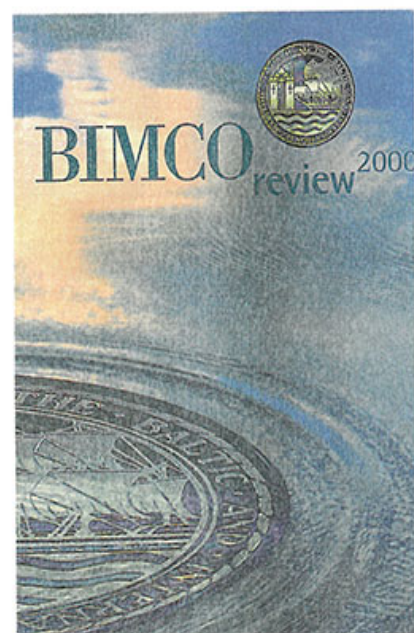
Η έκδοση που φέρει τον τίτλο «Η Βενετία των Ελλήνων», φιλοδοξεί να ανταποκριθεί τόσο στο επιστημονικό κύρος του Ιδρύματος, όσο και στην αποστολή του να διαφυλάττει και να προστατεύει την πολιτιστική κληρονομιά του Ελληνισμού στην πόλη του Αγίου Μάρκου, προβάλλοντας με τρόπο απaráμιλλο τους καλλιτεχνικούς και αρχαιολογικούς θησαυρούς της ιστορικής ελληνικής ορθόδοξης κοινότητας της Βενετίας. Και, βέβαια, πάντα με την υψηλή ευκρίνεια αποτύπωσης του εικονογραφικού υλικού, που έχει καθιερώσει η ΜΙΛΗΤΟΣ στα έργα της, που αποτελούν μαρτυρία του γένους των Ελλήνων στο διηνεκές.

Με το έργο θα προσφέρεται, εντελώς δωρεάν, στους αναγνώστες,



στην «πρωτότυπη» μορφή του, συνοδικό «χρυσόβουλλο» αγγίλιο του Πατριάρχη Κωνσταντινουπόλεως Ιωαννικίου Β' (1651), σχετικό με την επικύρωση των προνομίων του μητροπολίτη Φιλαδέλφειας Αθανασίου Βελήριανου (1635-1656). Μάλιστα, το «χρυσόβουλλο» έχει φιλοτεχνηθεί στις ακριβείς διαστάσεις του πρωτοτύπου, στο χρυσοχοϊκό εργαστήριο του Μάκη Μιχαλά.

Πρόκειται για μια πρωτότυπη κίνηση των εκδόσεων, μετά την καθιέρωση στα έργα τους του μεγεθυντικού φακού, σε παγκόσμια κλίμακα.



The BIMCO Review started life in 1993, conceived as an annual summary of all aspects of the shipping industry for BIMCO Members. The Review has been an enormous success and it is now being made available for sale to non-BIMCO members. BIMCO Review 2000 contains over 70 articles and is highly informative on a great number of contemporary issues in the world of shipping. Contributors are very eminent and expert in their specific fields and have been drawn from all over the world. They have provided many thought-provoking commentaries on significant events in the industry during 1999, and on the implication of these events and other developments for the future.

Price : GBP50

Managing Editor : Stephanie Zarach
Tel +44 (0) 20 7256 5377
Fax +44 (0) 20 7638 9335
e-mail : sz@bpclon.co.uk

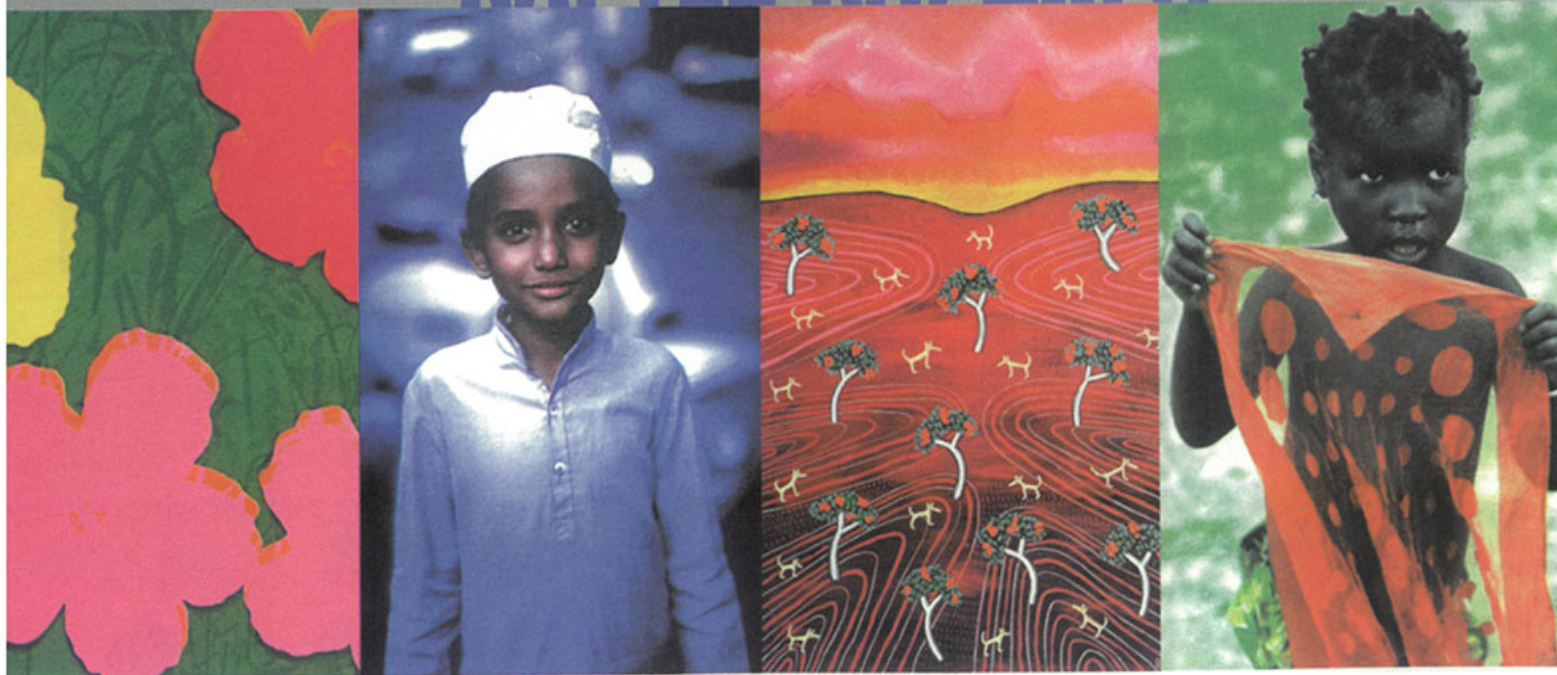
Χαρίστε στα Παιδιά ένα Καλύτερο Μέλλον

unicef



2000

ΚΑΡΤΕΣ ΚΑΙ ΔΩΡΑ



Κ Α Τ Α Σ Τ Η Μ Α Τ Α U N I C E F

ΑΘΗΝΑ:

Ξενίας 3, Πλ. Μαβίλη, Τηλ.: (01) 77 99 056

και στα Περίπτερα UNICEF

Πασχαλινές κάρτες θα βρείτε επίσης
στα Ελληνικά Ταχυδρομεία
και σε επιλεγμένα καταστήματα Τραπεζών.

ΑΓΡΙΝΙΟ:

Καλύβα 10, Τηλ.: (0641) 31185

ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ:

Μιχελιδάκη 19, Τηλ.: (081) 28 34 42

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:

Ι. Δέλλιου 2, Πλ. Συντριβανίου, Τηλ.: (031) 26 55 32

ΠΑΤΡΑ:

Καραϊσκάκη 102, Τηλ.: (061) 27 77 85

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε μας αυτό το κουπόνι.
Πολύ σύντομα θα έχετε στα χέρια σας το διαφημιστικό φυλλάδιο.

Επώνυμο: _____ Όνομα: _____

Οδός: _____ Πόλη: _____

Τ.Κ.: _____

Τηλ.: _____

unicef



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

Στιγμιότυπα από τη δεξίωση που ακολούθησε τα εγκαίνια της έκθεσης, στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, «Η Πόλη κάτω από την Πόλη». Την έκθεση εγκαινίασε ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κωνσταντίνος Στεφανόπουλος.



Ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ Κ. Λαλιώτης, ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κ. Στεφανόπουλος και ο κ. Α. Κίπριος



Η κ. Ντόλη Γουλιανδρή με την κ. Μαρίνα Λαλιώτη



Ο κ. Ν. Σταμπορίδης, ο Μακαριώτατος, η κ. Ντ. Γουλιανδρή και η υπουργός Πολιτισμού Ε. Παπαζώνη



Η κ. Αμαλία Μεγαλάνου συνομιλεί με τον κ. Δ. Πιερίδη



Ο κ. Βαγγέλης Μείμαράκης με το ζωγράφο Γιάννη Αδαμάκο

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της έκθεσης Ζωγραφικής του Γιάννη Αδαμάκου με τίτλο «Εσωτερικές εποχές», στην Πινακοθήκη Πιερίδη.

Στη βραδιά των εγκαινίων παρευρέθηκαν 3.000 άτομα τα οποία σχολίασαν θετικά τα ευφάνταστα έργα του ζωγράφου. Την επιμέλεια της έκθεσης έχει ο κ. Τάκης Μαυρωτάς και οικοδεσπότες της βραδιάς ήταν ο δήμαρχος Γλυφάδας Στέλιος Λανδράκης και ο πρόεδρος του Ιδρύματος Πιερίδη κ. Δημήτρης Πιερίδης.



Ο δήμαρχος Γλυφάδας Στ. Λανδράκης με τον κ. Τ. Μαυρωτά και την κ. Ρ. Πάπας

«Άλλοτε και Τώρα» ήταν το θέμα του χορού που έδωσαν σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας οι «Φίλοι του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά». Με εντυπωσιακές αμφιέσεις, η πρόεδρος κ. Αγγέλη Φροντζεσκάκη-Νταϊφά, η γενική γραμματέας Ελένη Μελέτη και τα μέλη κ. Μαρίαννα Σαμούχου-Παγώνη και Έλλη Τζανετάκου υποδέχθηκαν τον υπερ-νομάρχη κ. Θ. Κατριβάνο, το δήμαρχο Πειραιά κ. Χ. Αγραπίδη, τη νομάρχη Πειραιά κ. Μ. Τσανάκη με το σύζυγό της και πολλούς άλλους επισήμους.



Η κ. Μ. Σαμούχου-Παγώνη με τη νομάρχη Πειραιά Μ. Τσανάκη-Σοφία και το ζευγάρι Γ. & Ε. Μερέτη



Ο κ. Γ. Τραμπακόπουλος προσφέρει στην κ. Δ. Ξανθάκη το κόσμημα που κέρδισε στη λαχειοφόρο αγορά της βραδιάς



Οι κ. Μ. Μουνδρέα-Χορν, Π. Κατράδη-Μελέτη, Κ. Μπέν, και Έ. Συράκα



Ο υπερνομάρχης Θ. Κατριβάνος με τη νομάρχη και τον κ. Στ. Νταϊφά

Η γαστρονομία και ο πολιτισμός της Ρωσίας ήταν το θέμα του επίσημου δείπνου που πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα «Τερψιχόρη» στο ξενοδοχείο Hilton Athens, με την ευκαιρία της έναρξης του Ρωσικού Φεστιβάλ στην Αθήνα.

Τα εγκαίνια έγιναν από το Ρώσο πρέσβη στην Αθήνα κ. Μιχαήλ Μποτσάρνικοφ. Τους 400 προσκεκλημένους από τον πολιτικό, επιχειρηματικό, πνευματικό και καλλιτεχνικό κόσμο υποδέχθηκε εκ μέρους του Hilton Athens ο κ.

Peter van der Vliet, αντιπρόεδρος Hilton Μεσογείου και Κεντρικής Ευρώπης.



Ο πρέσβης της Ρωσίας κ. Μ. Μποτσάρνικοφ και ο κ. Peter van der Vliet



the maritime scene

NEWS

AHI HOSTS 25TH ANNIVERSARY HELLENIC HERITAGE ACHIEVEMENT AND NATIONAL PUBLIC SERVICE AWARDS DINNER

The American Hellenic Institute (AHI) honored five distinguished Greek Americans and two Members of Congress at a glittering ceremony held on March 4, 2000 at the Four Seasons Hotel in Washington, D.C. on the occasion of AHI's 25th Anniversary Hellenic Heritage and National Public Service Awards Dinner.

The dinner was attended by over 350 family, friends and supporters of the AHI from across the country. Special guests included Secretary of the Army Louis Caldera, Senator Tim Johnson (D-SD), Greek Ambassador Alexander Philon, and Cypriot Charge d'Affaires Andreas Kakouris. Mr. James Marketos, AHI Chairman, introduced Mr. John C. Metaxas, Anchor and correspondent of CNN Financial News, who served as Master of Ceremonies.

The recipients of the Hellenic Heritage National Public Service Award for their outstanding careers in public service were Senator William V. Roth (R-DE) and Congressman Donald M. Payne (D-NJ). Hellenic Heritage Achievement Awards were presented to Dr. Theodore Lyras, former Chief of General Surgery in the West Jersey Health System, Professor Elias P. Gyftopoulos,

Professor Emeritus at the Massachusetts Institute of Technology, Ms. Thalia Assuras, Co-Anchor of CBS' Evening News, Saturday Edition, Mr. Nickolas Davatzes, President and CEO of A & E Television Networks, and Mr. Ted Leonsis, President, American On Line Interactive Properties Group and Owner of the Washington Capitals NHL Hockey Club. In their acceptance speeches, Senator Roth and Congressman Payne stressed that their advocacy of issues regarding Greece and Cyprus was based on the fact that these issues "transcended parochial questions" and "reflected the fundamental American values of the rule of law, justice, human rights and resistance to aggression."

The Honorees of Greek heritage placed great emphasis on the values of education, hard work, entrepreneurial vision and family support. They spoke of their Greek heritage and their faith. They accepted their awards with gratitude and humility, expressing the hope that they would be an inspiration to others. In the words of one Honoree: "It is marvelous to be Greek."

Highlights of their remarks were:

Dr. Gyftopoulos: "I would like to thank the AHI for their efforts over the past decades to convince the government of our adopted country to apply the democratic and just laws of this country with justice and equity to the sovereign countries of Greece and Cyprus."

Ms. Assuras: "My heritage is my blood. My parents' values, their beliefs, their passions are mine. This tribute is not a tribute to me but to my Mom and Dad to all they instilled in me."

Mr. Davatzas: "When I think of what it means to be Greek American, what enables us to have such high educational standards, it is that philosophy of hard work, respect and caring that we have inherited from our parents."

Mr. Leonsis: "We have to do what Greeks have done before, that is to conquer. And the way we can do that is to use the internet to free Cyprus."

Dr. Lyras: "The AHI is not just an Institute. It is the Institute. I can assure you that AHI is one of the few institutes that really cares about Greece, Cyprus, Macedonia, the Aegean and other Hellenic issues."

The program was opened by Mr. Nick Larigakis, AHI Executive Director. Following presentation of the colors by the Headquarters Battalion, US Marine Corps, students from the Greek School of St Katherine's Greek Orthodox Church, Falls Church, Virginia performed the American and Greek national anthems under the direction of Ms. Aglaia Koras.

Mr. Eugene Rossides, President, AHI Foundation, welcomed the dinner guests with a brief review of AHI achievements in 1999 and a preview of AHI's 2000 agenda. The invocation and benediction were said by Father Athanasios Demos, Saint George Greek Orthodox Church, Bethesda, Maryland. Dinner music was provided by Zephyros.

EXXONMOBIL MARINE FUELS SETS UP OPERATIONAL INTEGRITY SYSTEM

EXXONMOBIL, the world's leading supplier of marine fuels, has appointed Steve Walker as Technical Manager to oversee the implementation of an Operations Integrity Management System (OIMS) for the new company's global marine fuels division.

Steve, who joined Mobil Shipping as an engineer officer cadet in 1981 and worked his way up to chief engineer, will also be responsible for all technical issues within the marine fuels group. This will include monitoring new legislation and dealing with client queries. He will also oversee safety, health and environmental issues.

Immediately prior to joining the marine fuels division, Steve spent a year as Fleet Operation Superintendent with Mobil and was responsible for the day-to-day running of three tankers. He has also worked for Maersk.

"Having formerly spent time with one of ExxonMobil's customers, I feel confident that I will be able to help the marine fuels division offer the shipping industry a service that is second to none and continually improving. I believe that ExxonMobil will become the supplier of choice," Steve says.

ExxonMobil is the world's largest supplier of marine fuels and the market leader in the supply of lube oils to shipping. Able to supply worldwide, it focuses strongly on providing high quality products and services. Its marine fuel sales total over 15m tonnes annually.

ITIC WARNS OF POTENTIAL CUSTOMS LIABILITIES FOR SHIP AGENTS

SHIP and forwarding agents operating in the European Union face potential liabilities as a result of an authorised consignor status procedure recently adopted by customs authorities, according to the **International Transport Intermediaries Club (ITIC)**.

Modifications were made to EU procedures for community transit goods on July 1, 1998, since when all goods transported on non-regular shipping services have been considered by customs officers to originate from outside the EU. Ships only qualify as operating on regular services if they trade exclusively between EU ports. All goods carried by non-regular shipping services, which include the majority of tramp sailings, are assumed to have third country status unless accompanied by evidence to the contrary. This evidence is a T2L form stamped by customs officers. T2L status means that goods are in free circulation within the EU.

In the latest edition of *The Intermediary*, which has just been relaunched as an annual publication to celebrate the club's 75th anniversary, ITIC reports that limited availability of customs officers in a number of EU countries has led to practical difficulties relating to the requirement for customs to stamp a T2L form after loading but prior to sailing. As a result, a procedure has been adopted under which ship and forwarding agents may apply to become authorised consignors for the purposes of issuing pre-authenticated or self-authenticated EU status documents.

It remains to be seen how customs authorities will administer this relatively new procedure, but ITIC says that some companies have already reported that there is inconsistency in the practices in different EU states. The obvious problem for ship agents is if the goods for which a T2L form has been issued subsequently prove to be non-EU goods. The goods will be deemed to have been unlawfully introduced into the EU, and the agent, acting as an authorised consignor, can be held liable by customs. The fact that the authorised consignor was acting as an agent will not in itself relieve him from responsibility to customs if he was aware at the time of acquiring or receiving the goods that they had been unlawfully introduced. ITIC advises EU agents to not only obtain written confirmation from their principal that the goods are in free circulation, but also to obtain a letter of indemnity.

ITIC is a specialist insurer of third-party liabilities for transport industry professionals. It is managed by ITIM Co Ltd, a Thomas Miller company. More details about the club and the services it offers can be found on ITIC's new website at www.ITIC-insure.com.

DRIVE FOR LIFE-LONG CAREERS IN SHIPPING

THE number of new recruits to the shipping industry will continue to fall unless there is greater investment in training and education. Speaking at the **Maritime Training & Education** for the Next Generation seminar in London, Captain George Angas, director at Warsash Maritime Centre, said the current turnover of young people experienced by most ship operators is too high. He called for a clear identification of what makes a seafaring position attractive to the young people of today and greater definition of the access routes into the industry at all levels of entry.

Growth in vessel size, new technology and the arrival of new shipping nations and labour supplying countries will continue to change the profile of the industry and its labour requirements, according to Captain Steen Stender Petersen, deputy secretary general, BIMCO. Also speaking at the seminar, prior to the publication of the 3rd BIMCO/ISF Manpower Update in April, Captain Petersen believes that while the STCW Convention and White List will introduce higher and more measurable standards, these requirements for better qualifications and higher levels of skills will further reduce the number of new entrants to the industry.

Representing the shore-based maritime recruitment perspective at the seminar, Philip Parry, managing director of Spinnaker Consulting Ltd (UK), said that a lot more people could be enticed to join the shipping industry at cadet level if they could see a career path beyond their time at sea. Seafarers reaching a point in their career when they wish to return to shore, often do so with little forethought and few skills including basic computing skills. Parry believes shore-based employers and seagoing employers need to join forces to promote career training and provide clearly defined career paths including preparation for the opportunities available onshore.

KALMAR LAUNCHES NEW SISU TERMINAL TRACTOR RANGE

Kalmar Industries has announced major improvements to its established range of Sisu terminal tractors. In addition to incorporating refinements suggested by customers all over the world, the new Year 2000 machines also reflect the latest developments in engineering and electronics, which have enabled Kalmar to improve simultaneously both performance and efficiency.

The new machines fall into three categories: terminal tractors, ro-ro tractors and heavy-duty ro-ro tractors.

The new terminal tractors are intended for hauling trailers in container terminals or for use in industrial applications. Two versions

are available, the TT-162 and the TT-182. Both are 4x2 (two-wheel drive) machines, the former being powered by a Volvo TD730VE diesel engine developing 150kW and the latter by a Volvo TWD731VE diesel developing 175kW.

Cont'd.../2
-2-

The ro-ro tractors are 4x4 (four-wheel drive) machines and are therefore better able to cope with inclined and often wet and slippery ramps within ro-ro vessels. The TR-162 and TR-182 are powered by identical engines to the TT-162 and TT-182 while a third machine, the TR-192, offers 191kW using a Volvo D7B-260 diesel engine.

Kalmar considers the TR-162 as being ideal for hauling standard road trailers on and off ro-ro vessels while the extra power of the TR-182 and TR-192 machines makes them suitable for hauling heavy roll trailers which may sometimes be loaded with two or more containers at a time.

Kalmar also adds that the 252 platform can be adapted to multi trailer systems (MTS) which are well established in several major ports such as Rotterdam. Many other large terminal operators are known to be evaluating similar concepts.



INMARSAT AND NAVTEC LAUNCH COMPACT MARITIME EMERGENCY POSITION INDICATING RADIO BEACON COMMUNICATIONS SERVICE WITH INMARSAT-E

Inmarsat-E saves lives in three successful in marine rescues

Inmarsat, leading provider of satellite communications services to the maritime industry, and partner navtec GmbH, have together launched navtec global-3, a new Inmarsat-E emergency position indicating radio beacon (EPIRB). The navtec global-3's compact size makes it particularly suitable for leisure and, fishing vessels, as well as and commercial fleet vessels.

The navtec global-3 is the smallest, lightweight, float-free L-band EPIRB available for marine use, measuring only 210mm diameter by 210mm high and weighing less than 1200g. The product was specially developed for use in smaller marine vessels, and is a practical and reliable, cost-effective alternative to installing a full Global Maritime Distress Safety Services (GMDSS) system in vessels below the mandatory weight category of 300 gross registered tonnes.

An The Inmarsat-E EPIRB has already proved its potential as a life-saving maritime service. It has already been used in three sea rescues that resulted in no loss of life.

Inmarsat-E operates in conjunction with the geostationary Inmarsat satellites and guarantees

rapid transmission and delivery of accurately timed GPS position information in the event of a maritime emergency. If the EPIRB is in the water, subsequent transmissions enable direction and rate of drift to be derived, enabling a swift location of the vessel in open seas.

The routing of Response to the distress signal is entirely automated. Once activated, the alert is forwarded directly to a rescue co-ordination centre (RCC), typically in less than two minutes. Search and Rescue authorities can then be alerted and take appropriate action. Time is of the utmost importance, particularly as distress incidents occur far more frequently on small, leisure craft, than commercial vessels.

The technical specification of the navtec global-3 meets or exceeds all standards and regulations of IEC and ETSI, as well as those of IMO and Inmarsat. EU Wheelmark 0735JJ and Inmarsat type-approval IE-08 certificates apply.

Inmarsat operates four geostationary satellites covering 97% of the earth's surface providing overlapping coverage between 76 degrees North and 76 degrees South.

Each satellite has two dedicated Inmarsat-E land earth stations (LESs) and each LES can 'see' two of the four satellites at any time. This means 100% system redundancy and guarantees the fastest possible reception of the distress alert.

MARINE SURVEYORS FACE GLOBALISATION PRESSURE

MARINE survey firms face increasing pressure from globalisation forces. Consolidation of insurance companies and new ways of

settling claims is forcing smaller survey firms to merge.

The 10th Annual Marine Surveying Forum, sponsored by the Port of Barcelona, will be held in Barcelona on April 3rd /4th. It will bring together marine surveyors of all disciplines, and user of surveyors including P&I Clubs, underwriters and law firms to discuss the future direction of marine surveying.

Roy Padgett, chief executive of the Salvage Association, Jon Gray, of SGS and Wouter de Bruycker, of Belgian survey group Van Ameyde, will discuss the pressures on survey business. Sam Ignarski, the founder of Wavyline.com, will discuss the globalisation of claims handling, backed by Marloes Bos van der Weijst, general manager of Total Claim Management group BV. The programme also includes P&I issues, and a look at the Spanish, French Mediterranean and African surveyor's market.

The forum ends with a choice of two workshops addressing cargo and terminal damage, case studies of ship damages and thickness measurement, the role of experts under the Woolf reforms and small craft surveys.

For more information call +44 (0)171 453 5492 or visit www.ibt-uk.com/lm1198.

PROFIT OF NOK 208 MILLION FOR DNV

Det Norske Veritas (DNV) made a preliminary net profit after tax and financial items of NOK 208 million last year. Its turnover grew by NOK 200 million to NOK 4,629 million.

At the end of 1999, DNV's equity was NOK 2.160 million, an increase of NOK 202 million on the year before. That resulted in an equity ratio of 49, down from 55 in 1998. Det Norske Veritas had 5,500 employees at the year-end, an increase of 800 on the previous year. The reduction in the equity ratio and the strong rise in the number of employees was due to the acquisition of SAQ, a Swedish certification and inspection company that had 700 employees. This company was purchased from the Swedish State for NOK 280 million.

Cost-cutting measures were implemented during the last quarter of 1999 and helped to reduce operating cost. Long-term restructuring projects were also started in some parts of the organisation, for example the integration of SAQ into DNV's

Swedish operations.

The yield from financial items made a contribution of NOK 136 million, which represents a 42 per cent rate of return on the capital administered. The high financial yield and lower taxes than expected compensate for the reduced operating revenues.

At the year-end 1999, 15 per cent of the world fleet was classed by Det Norske Veritas, compared with 14.7 per cent the previous year. Of the newbuildings contracted for worldwide, 17 per cent will be built to DNV class. More than 80 per cent of the world's ships are built in Asia. China, in particular, has increased its share of the world's shipbuilding sector, and around 30 per cent of all the ships built in China are to DNV class.

In the field of certifying quality-assurance systems (ISO 9000), DNV has increased its share by 25 per cent over the past year, and is now one of the three largest certification bodies in the world. In the environmental certification sector (ISO 14000), the company's share has increased by 80 per cent.

DIARY OF EVENTS

- | | |
|--|--|
| 5-7 April 2000, Tokyo
Sea Japan 2000
Tel.: +81 3 3669 5811 Fax.: +81 3 3669 5830 | Organised by the Royal Institution of Naval Architects
Tel.: +44171 235 4622 |
| 6-9 April 2000, Istanbul
Shipping Eurasia 2000
Fax.: +90 212 2812713 | 24-27 May 2000, Helsinki
Transport-Logistics 2000
Organised by The Finnish Fair Corporation
Tel.: 358 9150 91 |
| 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 | 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 |
| 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 | 31 May - 4 June 2000, Beirut
Beirut Boat 2000
Organised by Messe Dusseldorf
Tel.: +49 (0)211/4560-01 |
| 10-14 April 2000, Cyprus
International Law Congress
Organised by IBC Global conference Limited
Tel.: +44171 637 4383 Fax.: +44171 - 631 3214 | 5-9 June 2000, Piraeus
Posidonia 2000
Organised by Posidonia 2000
Tel.: +301 428 3608 |
| 12-14 April 2000, The Thistle Euston, London
Tanker Charterparties Seminar
Supported by Lloyd's Law Reports
Tel.: +44 (0) 20 7453 5492 | 13-16 June 2000, Central China
River Trans China 2000
International Fair Center
Tel.: +852 2881 5889, Fax: +852 2890 2657 |
| 15-18 May 2000, Ahoy, Rotterdam
Embracing the 21st Century at TOC 2000
Organised by IIR Exhibitions Ltd
Tel.: 44 207 453 5309, Fax: +44 207 453 5304 | 19-20 June 2000, La Jolla, California
API Tanker Conference 2000
Organised by the American Petroleum Institute's Marine Committee
Tel.: 202 682 - 8125 |
| 17,18,23 April 2000, Concert Hall, Athens
Byzantine Festival in London
Conductor Guy Protheroe and coordinator Prof. Athanassios Aggelou
Tel.: 7282 333 | 27-28 June 2000, Thistle Westminster Hotel, London
Overcoming Slot Limitations
The European commission
Tel.: 44 (0) 20 7915 5055 |
| 18-19 April 2000, Solecnet Conference Centre, Southampton
R.V. Triton: Trimaran Demonstrator Project | |

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

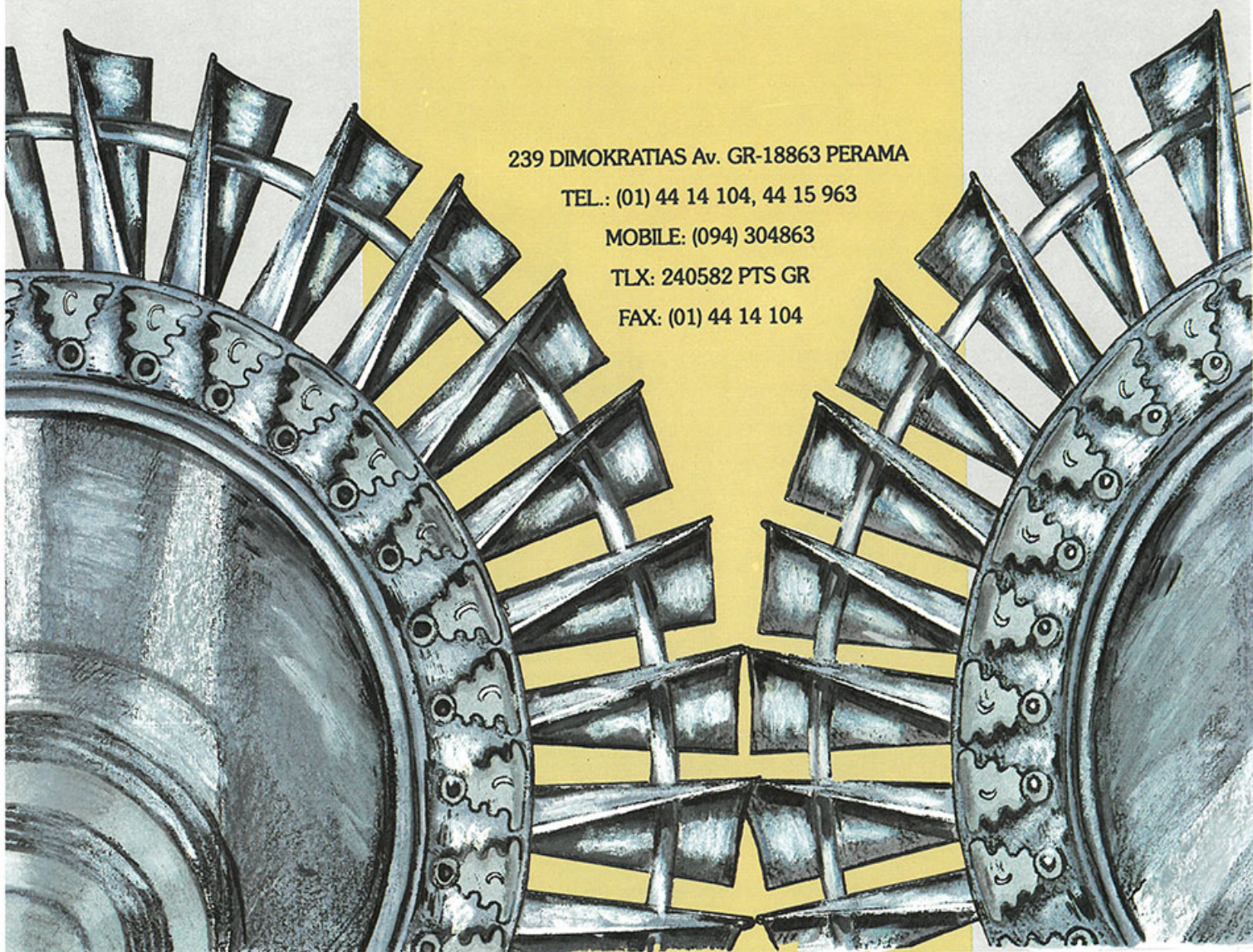
239 DIMOKRATIAS Av. GR-18863 PERAMA

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

