



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 27 - ΜΑΪΟΣ 2000 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.



Υψηλές τιμές
πλοίων
σηλά στάσιμες
οι αγορές

ΕΡΕΥΝΑ:

Επενδύσεις και νέα
ακτοπλοϊκά σχήματα

ΕΕΕ - Committee
Τι θέλουν
οι εφοπλιστές

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Επτά ευρωπαϊκά
διμάνια σας καλούν

Το πρώτο
μήνυμα του
Χρ. Παπουτσή

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





STAVROS DAIFAS

MARINE ENTERPRISES S.A.

MANAGEMENT TEL.:

4293.707-8-9 — 4293.147-8 — 4293.610

FAX: 4293.525

PIRAEUS TELEX: 212134 - 212869

ANSWER BACK: CNAP GR

CABLE: CNAPA - PIRAEUS

59, AKTI MIAOULI - PIRAEUS 185 36

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΑΪΟΣ '00

8. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

22. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

32. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

36. ΤΟ ΠΡΩΤΟ «ΜΗΝΥΜΑ»

ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ Ε.Ν. ΧΡΗΣΤΟΥ ΠΑΠΟΥΤΣΗ

42. ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΝΑ ΠΕΙΣΟΥΜΕ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ

Συνέντευξη του προέδρου της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοι-
άρχων Εμπορικού Ναυτικού Ευάγγελου Κούζιλου

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

46. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:

Υψηλές τιμές με στάσιμες τις αγορές πλοίων

50. ΣΤΑΘΕΡΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΤΑ

52. Η ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ

59. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

70. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

72. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ

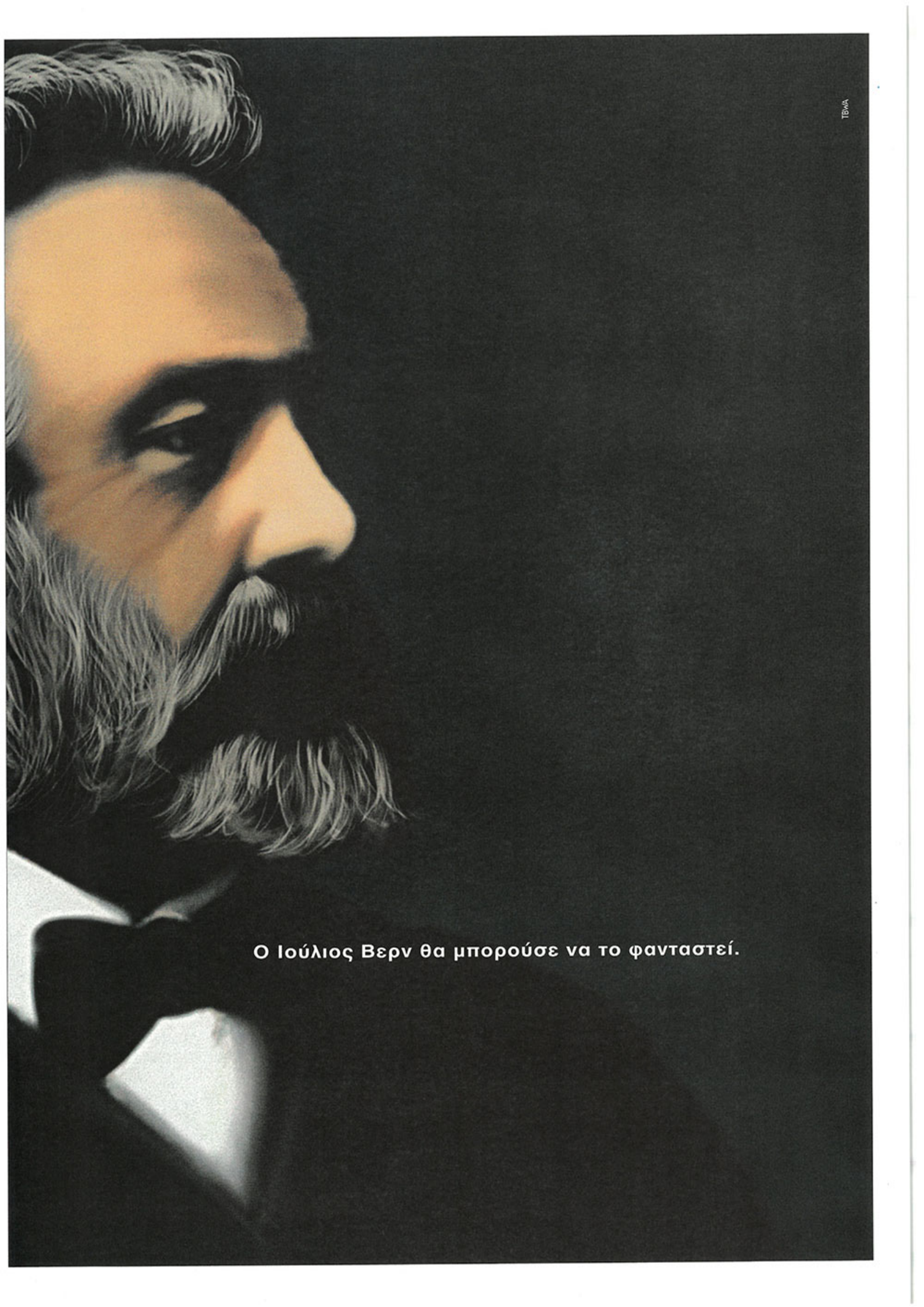
Του Ξεν. Αντωνιάδη

74. ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

Του Γ. Μπάνου

76. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ



Ο Ιούλιος Βερν θα μπορούσε να το φανταστεί.



78. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

82. Η ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

84. AIR NEWS

86. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

88. PUBLI: ELVICTOR SHIPPING Co. S.A.

90. ENGLISH SUPPLEMENT



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. Μπίσιος Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, 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 Ασκληπείου 61 106 80, Αθήνα Τηλ. 3636497, 3636186, Fax: 3618172

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε Κατσάντων 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 Σπυριδώνος 5-7 185 35 Πειραιάς Τηλ. 4227111- Fax: 4226719e-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.



Audi A8 από αλουμίνιο.

Κάποιος έπρεπε να είναι πρώτος.



editorial

Θα θεωρήσουμε ευτυχή συγκυρία την ανάληψη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας από τον κ. Χρήστο Παπουτσή. Και τούτο διότι, έχοντας συμπληρώσει πολυετή θητεία στην Ευρώπη, ως ευρωβουλευτής και, το κυριότερο, ως επίτροπος, έχει την εμπειρία, τη γνώση και τις προσλαμβάνουσες για να αναπροσαρμόσει το διοικητικό πλαίσιο της ναυτιλίας επί μιας άλλης βάσεως.

Αυτό που εννοούμε, είναι ότι ο κ. Παπουτσή λόγω της προηγούμενης θητείας του γνωρίζει καλά τη σημασία που έχουν αρχίσει να δίνουν οι Ευρωπαίοι στις ναυτιλίες τους, γνωρίζει σε ποιες ενέργειες έχουν προβεί για να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους και να ενισχύσουν τα εθνικά νηολόγια τους. Και έτσι θα μπορέσει να θεραπεύσει τα ελλείμματα της διοικητικής και νομοθετικής κάλυψης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, κάτι που ο προκάτοχός του δεν μπόρεσε ή δεν θέλησε να κάνει. Ας μη σπεύσουν οι κακοπροαίρετοι να παρατηρήσουν ότι η στήλη αυτή ακολουθεί την πεπατημένη του «δρυός πεσούσης πας ανήρ ξυλεύεται». Το τι εννοούμε όσον αφορά στη θητεία Σουμάκη, φαίνεται από την αποδυνάμωση της ελληνικής σημαίας και από την απώλεια της ανταγωνιστικότητάς της.

Στην ομιλία του κατά την ανάληψη των καθηκόντων του, ο κ. Παπουτσή έδειξε ότι πιάνει το σφυγμό των ναυτιλιακών πραγμάτων. Δεν χρειάζεται άλλωστε ένας υπουργός να γνωρίζει να διαβάσει... ναυλοσύμφωνα για να επιτύχει στο έργο του. Αρκεί να είναι ένας καλός manager. Αυτό θα πρέπει να είναι και το στοίχημα του νέου υπουργού, η έναρξη της θητείας του οποίου συμπίπτει και με τη χρονιά των Ποσειδωνίων, στο πλαίσιο των οποίων ο υπουργός θα διαπιστώσει ιδίως όμμασι ποιο είναι το παγκοσμιοποιημένο πλαίσιο δράσης της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς και ότι η τιμή της δεν είναι διόλου χαμένη. Όπως την υπολήπτονται οι ξένοι κολοσσοί της βιομηχανίας των θαλασσίων μεταφορών, τον ίδιο σεβασμό πρέπει να δείξει προς αυτήν και ο διοικητικός παράγοντάς της.

Η προηγούμενη ευρωπαϊκή θητεία του κ. Παπουτσή είμαστε βέβαιοι ότι τον διευκολύνει να αντιληφθεί μία αδιαμφισβήτητη πραγματικότητα: Ότι η διατήρηση μιας μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους ζωτικής σημασίας παράγοντες για την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Όχι μόνο λόγω της συναλλαγματικής σύνδεσης της οικονομίας με την ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα, αλλά και διότι ο ελληνικός εφοπλισμός διά του πλούτου του αποτέλεσε, στο παρελθόν τουλάχιστον, τον πρωτοπόρο των μεγάλων βιομηχανικών επενδύσεων στη στεριά, ανεξαρτήτως βεβαίως του γεγονότος ότι άστοχες πολιτικές από πλευράς κυβερνήσεων οδήγησαν στην ανάσχεση της οικονομικής αυτής σύνδεσης μεταξύ της ναυτιλιακής δραστηριότητας και της εθνικής εκβιομηχάνισης.

Nikos Lymas



Great cabin crew are born, not made.

At British Airways, we like to nurture what comes naturally. Every one of our cabin crew is chosen for their natural desire to help other people. And that's why we hope that, when baby Nicholas here grows up, his helpful ways will be making life easier for passengers on British Airways. The World's Favourite Airline.

Κ. Σημίτης

Για άλλη μια τετραετία -που κατά πάσα πιθανότητα δεν θα είναι ακριβώς τετραετία λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων- εκλέχθηκε ο κ. Σημίτης πρωθυπουργός. Ο σημερινός πρωθυπουργός αποδείχθηκε το μεγάλο ατού του ΠΑΣΟΚ, αφού όλοι διαπίστωναν ότι ο κόσμος είχε μία σχετική κόπωση από το κόμμα που κυβερνά επί τόσα χρόνια την Ελλάδα. Απομένει να αποδειχθεί τώρα εάν ο κ. Σημίτης θα κρατήσει τις προεκλογικές δεσμεύσεις του, που συνέβαλαν στην οριακή πλειοψηφία που πέτυχε το ΠΑΣΟΚ.



Κ. Καραμανλής

Ο μεγάλος ηττημένος της 9ης Απριλίου μπορεί να θεωρηθεί και νικτής υπό μίαν έννοια. Και τούτο διότι, διεξάγοντας έναν προσωπικό αγώνα, κατόρθωσε να ανεβάσει τη δύναμη της Νέας Δημοκρατίας από τις προηγούμενες εκλογές του 1996 κατά σχεδόν πέντε ποσοστιαίες μονάδες. Τώρα είναι υποχρεωμένος να προχωρήσει σε επανίδρυση του κόμματος και πιθανότητα και σε αλλαγή της ονομασίας του. Γι' αυτό άηλωσε και ανακοίνωσε τη διεξαγωγή έκτακτου συνεδρίου.



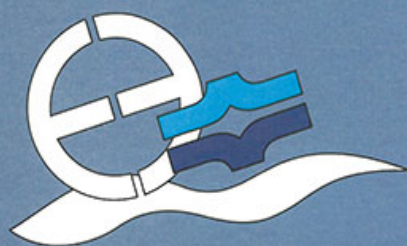
Οι άνθρωποι της Σοφοκλέους

Στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος ήταν όλον το μήνα οι άνθρωποι του Χρηματιστηρίου, παράγοντες, επιχειρηματίες και επενδυτές. Και τούτο διότι οι διακυμάνσεις της Σοφοκλέους έσπασαν τα νεύρα όλων, διαψεύδοντας μάλιστα τόσο τον πρωθυπουργό όσο και τον επί της Εθνικής Οικονομίας υπουργό, οι οποίοι λίγες ημέρες πριν από τις εκλογές δήλωναν καθοδικά ότι μετά την 9η Απριλίου η αγορά θα βρει την ισορροπία της. Όχι μόνο καμία ισορροπία δεν βρήκε η αγορά, αλλά η ραγδαία πτώση της Σοφοκλέους επέσπευσε τη λήψη μέτρων αλλά και τη μείωση των επιτοκίων από την Τράπεζα της Ελλάδος.



Χουάν Αντόνιο Σάμαρανκ

Μικρά χαστουκάκια μάς έδωσε ο ισχυρός άνδρας της ΔΟΕ, με την προειδοποίησή του ότι η οργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων στη χώρα μας καθυστερεί δραματικά. Άφησε έτσι να εννοηθεί ότι εάν δεν είμαστε έτοιμοι, μπορεί να διεξαχθούν σε άλλη χώρα οι Ολυμπιακοί του 2004; Όπως το πάρει κανείς, Σημασία έχει ότι εθαφρώς γίναμε πάλι ρεζίλι διεθνώς, εξ ιδίας υπαιτιότητας και όχι επειδή μας φταίνε άλλοι, ως συνήθως...



NIVER LINES

Your Long Term Strategic Partner

For more than 50 Years Niver Lines links East Coast of South America with Mediterranean and Black Sea.

With our Full Container and our back up Multipurpose Vessels we offer Door to Door Service for all your requirements for Containerised, Reefer, Break Bulk and Project Cargoes.

NIVER LINES Ship. Co. S.A.

Commercial Center CITY PLAZA
85, Vouliagmenis Av. & Antheon
166 74 Glyfada - Athens - GREECE
TEL.: 0030 - 1 - 96 98 200
FAX: 0030 - 1 - 96 98 209
E-mail: niverc@evgegroup.com
Telex: US. (23) 4969517



Γράφει ο Νίκος Σίμος

Habemus Papam

Αποκτήσαμε νέα κυβέρνηση, τον ίδιο πρωθυπουργό, αλλά νέο (και ηλικιακώς) υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Πιστεύουμε ότι η αντικατάσταση του κ. Σουμάκη δεν έγινε μόνον επειδή δεν εκλεγόταν αρχικώς βουλευτής. Παρά τους στενούς δεσμούς του με τον κ. Σημίτη, ο πρωθυπουργός ήταν αποφασισμένος να τον αντικαταστήσει, διότι το έργο του στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν ήταν και ιδιαίτερος επιτυχημένο.

Βεβαίως μπορεί να ρωτήσει κάποιος, δικαιολογημένα, πώς προσμετράται στην πράξη το έργο ενός υπουργού, έτσι ώστε να αξιολογηθεί ως επιτυχημένο ή όχι. Ειδικά για την περίπτωση του τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας, μια χονδρική έως και «μπακαλίστικη» αξιολόγηση -που δεν στερείται όμως ουσίας- είναι πόσα πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία και πόσα την εγκατέλειψαν. Και τούτο, διότι η ροή προς το ελληνικό νηολόγιο ή η φυγή από αυτό δείχνουν το βαθμό της εμπιστοσύνης που μπορεί να τρέφει ο Έλληνας επιχειρηματίας προς την εθνική σημαία και προς την Πολιτεία.

Το βέβαιο είναι ότι ο ελληνικός εφοπλισμός κάθε άλλο παρά ευτυχής υπήρξε με το πέρασμα του κ. Σουμάκη από το υπουργείο της Εμπορικής Ναυτιλίας. Αν ήταν διαφορετικό, τότε ασφαλώς και σε κάθε επίσημη τοποθέτηση των οργάνων του εφοπλισμού, είτε πρόκειται για την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών είτε για την Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, δεν θα ήταν μόνιμη επωδός τους η ανάγκη να ληφθούν μέτρα για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Εκείνο που δεν αντελήφθη ο ελληνικός εφοπλισμός -δικαιολογημένα- είναι πώς είναι δυνατόν με τις θεωρίες περί ποιοτικής βελτιώσεως της ελληνικής ναυτιλίας να εξασφαλίζεται η ανταγωνιστικότητά της, τη στιγμή μάλιστα που άλλες σημαίες, παραδοσιακώς ακριβές, επειδή οι κυβερνήσεις των χωρών τους έκριναν ότι τον υπό εθνική σημαία εμπορικό στόλο τους τον χρειάζονται, έσπευσαν να υιοθετήσουν μέτρα τα οποία προ πολλού είχε πάρει το ελληνικό κράτος, τα οποία όμως υπό τις σημερινές συνθήκες

χρειάζονταν εκσυγχρονισμό. Είναι τυχαίο, δηλαδή, που οι Ηνωμένες Πολιτείες, μία χώρα με ιδιαίτερος αυστηρούς κανόνες γενικώς, έχει δημιουργήσει και δεύτερο νηολόγιο; Προκειμένου να προσελκύει όχι μόνο τα δικά της πλοία αλλά και άλλων χωρών υπό την αμερικανική σημαία, με το σκεπτικό μάλιστα ότι σε μια κρίσιμη στιγμή θα μπορούσε να τα χρησιμοποιήσει με το δικαίωμα που της δίδει η ιδιότητα της υπερδύναμης;

Όλα αυτά ουδόθως είναι ψιλά γράμματα. Και πρέπει να τα λάβει σοβαρά υπ' όψιν του ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο κ. Χρήστος Παπουτσής, ο οποίος προερχόμενος και εξ Ευρώπης, με μακρά θητεία στη θέση του Έλληνα επιτρόπου, είναι φυσικό να έχει την ικανότητα, αλλά και την εμπειρία, να αντιμετωπίσει τα πράγματα μέσα από ένα πιο ευρωπαϊκό πρίσμα και, κυρίως, με βάση τη θέση που πρέπει να κατέχει η Ελλάδα, ως παραδοσιακή ναυτική χώρα, μέσα στο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό γίγνεσθαι.

Εκείνο που θα πρέπει να κατανοήσει ο κ. Παπουτσής, με τη βοήθεια των κατάλληλων συμβούλων, είναι ότι χωρίς ελληνικό στόλο, τα μείζονα προβλήματα της ανεργίας μετοξυ των ναυτικών και της επιβίωσης του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου θα καθίστανται όλο και περισσότερο οξύτερα. Και αναφερόμαστε στα δύο πλοία επείγοντα προβλήματα, διότι πέραν άλλων των άλλων το βέβαιο είναι ότι θα έχουν και σοβαρό κοινωνικό κόστος για την ίδια την κυβέρνηση. Χωρίς αυτό να σημαίνει ότι και το γόητρο της ελληνικής σημαίας δεν θα βαίνει υποβαθμιζόμενο, κατά το μέτρο της υποβάθμισης, από την Πολιτεία, της σημασίας της ελληνικής ναυτιλίας.

Σημείο επαφής

Ένα από τα παλαιότερα των προβλημάτων που εξακολουθούν να κυριαρχούν στην ελληνική ναυτιλία, είναι αυτό των σχέσεων του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας με τους Έλληνες ναυτικούς.

Πρόκειται για σχέσεις με μεγάλη σημασία αν δεν θέλουμε να είναι κενή περιεχομένου η λεγόμενη τριμερής συνεργασία, κράτους, εφοπλισμού και ναυτικών, στο όνομα της οποίας πολλά ομνύουν τα τελευταία πενήντα χρόνια, τουλάχιστον, όλοι οι παράγοντες της ελληνικής ναυτιλίας.

Για να υπάρξει σχέση αμοιβαίας συνεργασίας μεταξύ λιμενικών και ναυτικών, είναι αυτονόητο ότι πρέπει να είναι κατανοητή η υφή της εργασίας και των υποχρεώσεων των ναυτικών. Μόνο όταν υφίσταται η προϋπόθεση αυτή, είναι δυνατόν να υπάρξει συνεννόηση και συνεργασία ναυτικών και λιμενικών οργάνων.

Ίσως θεωρηθεί ρομαντική η διάσταση την οποία θα δώσουμε πιο κάτω, ειδικώς μάλιστα όταν ο Έλληνας ναυτικός -αυτός τέλος πάντων που έχει απομείνει- έχει παύσει να είναι αντίστοιχος με τον Έλληνα ναυτικό προ τριακονταετίας. Όμως, οι ναυτικοί θεωρούν το πλοίο τους κάτι το ζωντανό και έμψυχο - τουλάχιστον αυτοί που διαθέτουν την παραδοσιακή ναυτική συνείδηση. Αντιθέτως, ο υπηρεσιακός παράγοντας είναι φυσικό να αντιμετωπίζει το πλοίο υπό το πρίσμα μιας στεγνής γραφειοκρατίας, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται τελικώς προ-

βλήματα, ενίοτε δυσκόλως θεραπεύσιμα. Το συμπέρασμα είναι, ακριβώς διότι οι σχέσεις αυτές έχουν ένα πρόβλημα πολυκαιρισμένο, ότι τόσο ο κρατικός όσο και ο ναυτεργατικός παράγοντας πρέπει να βρουν μία κοινή γλώσσα για να μιλήσουν. Ίσως η υπέρβαση

πρέπει να γίνει από την πλευρά της διοίκησης, υπό την έννοια ότι είναι ανάγκη να έχουν ένα μεγαλύτερο συγχρωτισμό τα στελέχη της με τον Έλληνα ναυτικό και με τα όχι και λίγα προβλήματα που καθημερινώς αντιμετωπίζει.

Άλλοτε και τώρα

Κάποτε, προ πολλών ετών, τα πενταετή προγράμματα για την ελληνική οικονομία αποτελούσαν τις πυξίδες για την κατεύθυνσή της. Βεβαίως τώρα τις πυξίδες τις καθορίζουν οι Βρυξέλλες -ευτυχώς- και έτσι οι κυβερνήσεις αποτελούν μάλλον διαχειριστικούς φορείς παρά όργανα με πρωτοβουλίες, όπως στο παρελθόν.

Η αναφορά αυτή γίνεται διότι την εποχή των πενταετών προγραμμάτων μέσα σε αυτά περιλαμβάνονταν και η εμπορική ναυτιλία και έτσι εξασφαλιζόταν το δικό της πλαίσιο, που είχε τελικό αποτέλεσμα την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητάς της και την προστασία της έτσι από τους ξένους αντιπάλους της. Αυτό δεν ισχύουν τώρα. Αντιθέτως, θα λέγαμε ότι περισσότερο έχει πληγεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου παρά έχει ενισχυθεί. Όλα αυτά έχουν κάποια σημασία διότι αν ήθελε κάποιος να κάνει μία αναδρομή και σύγκριση με το σήμερα, θα έβλεπε ότι επαναπαυόμαστε στην ανάπτυξη της υποδομής για τη ναυτιλία που έγινε κάποτε και έκτοτε τα αντίστοιχα βήματα που έπρεπε να έχουν γίνει, με την ελληνική προσαρμογή στις εξελίξεις, είναι μάλλον βήματα σημειωτών.

Κάποτε είχαμε την έκρηξη στην τηλεπικοινωνιακή ανάπτυξη, δημιουργήθηκε το πλαίσιο για μία ναυτασφαλιστική αγορά, είχε διαμορφωθεί το φορολογικό πλαίσιο στις ανάγκες επαναπαρισμού του ελληνόκτητου πλοίου στην ελληνική σημαία, δημιουρ-

γήθηκε ένα νομοθετικό καθεστώς για να εγκατασταθούν στην Ελλάδα ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αναπτύχθηκε η εκπαίδευση, επαναπατρίσθηκε το ναυτιλιακό συνάλληγμα κοκ. Τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε μια στασιμότητα και μια μοιρολατρική αντιμετώπιση από πλευράς κράτους της ελληνικής ναυτιλίας ως παραγωγικού κλάδου, προφανώς διότι ισχύει η αντίληψη ότι η ναυτιλία δεν έχει καμιά ανάγκη, δεν ζητεί πολλά πράγματα παρά μόνο να την αφήνουν απερίσπαστη να λειτουργεί και να αποδίδει. Ούτε αυτό συμβαίνει όμως.

Έτσι, σε σχέση με το παρελθόν, εκείνο που μπορούμε να θυμηθούμε ότι γίνεται τα τελευταία χρόνια, είναι ότι μειώνεται η υπό ελληνική σημαία ναυτιλία, μειώνονται οι ναυτικοί, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία πλην μιας και μοναδικής εξαίρεσης φυτοζωεί, η εισροή ναυτιλιακού συνάλληγματος είναι ανάλογη της αποσύνδεσης της ναυτιλίας από την πατρίδα της κλη. Το ερώτημα είναι πότε το κράτος θα αντιληφθεί ότι η εικόνα αυτή πρέπει να αλλάξει και η οδυνηρή πραγματικότητα να αντιστραφεί.

Βεβιασμένες εκλογές

Σημαντική είναι μια πολιτική όχι όταν με κάθε κόστος επιτυγχάνει το σκοπό της, αλλά όταν ο στόχος επιτυγχάνεται με την εξασφάλιση των συμφερόντων όλων των ενδιαφερομένων και με το χαμηλότερο δυνατόν κόστος. Η παρατήρηση αυτή γίνεται με αφορμή τις βεβιασμένες αντιδράσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με αφορμή το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου «Erica», και την τακτική του «πονάει κεφάλι, κόψει κεφάλι» που τελικώς υιοθετήθηκε.

Σημασία δηλαδή έχει να εξασφαλισθεί η βελτίωση των επιπέδων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, χωρίς συγχρόνως να εξαφανισθεί το μεγαλύτερο τμήμα της ναυτιλίας, των δεξαμενοπλοίων. Διότι προς τα εκεί οδηγούμεθα, με την αναγκαστική όσο και ταχεία απόσυρση των single hull δεξαμενοπλοίων. Το ερώτημα, επομένως, που κυριαρχεί στα χείλη του εφοπλισμού, είναι αν με το μέτρο που θεσπίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντιμετωπίζονται οι πραγματικές αιτίες του ατυχήματος, ώστε να προστατεύεται το περιβάλλον από παρόμοια περιστατικά στο μέλλον, ή επιχειρείται να εξυπηρετηθούν άλλες σκοπιμότητες.

Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα τελευταία χρόνια κυβερνήσεις και επίσημοι ναυτιλιακοί οργανισμοί έχουν αναβιώσει στην παραγωγή ενός όγκου κανονισμών που καθύπτουν τα θέματα ναυτικής ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περι-

βάλλοντος. Αυτό σημαίνει ότι δεν έχουμε ανάγκη από άλλους κανονισμούς που θα δυσχεραίνουν τη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά εκείνο που απαιτείται είναι απλώς η σωστή εφαρμογή τους. Αν το συγκεκριμένο σκάφος απωλέσθαι εξαιτίας της μη εφαρμογής των κανονισμών είναι ένα διαφορετικό ζήτημα, για το οποίο δεν πρέπει να τιμωρηθεί ο υπόλοιπος στόλος των δεξαμενοπλοίων.

Επί του σημείου αυτού έχει ενδιαφέρον η άποψη του ελληνικού εφοπλισμού, ο οποίος δικαιολογημένα υποστηρίζει ότι το ενδεχόμενο εφαρμογής των βεβιασμένων προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για περιορισμό της ηλικίας των πλοίων, θα οδηγήσει στη ναυπήγηση πλοίων υποβαθμισμένων από πλευράς επιπέδου ασφαλείας. Δηλαδή, τα ναυπηγεία θα ναυπηγούν πλοία τα οποία θα εκπληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές, που θα συμβαδίζουν με τον τεθέντα περιορισμό ηλικίας.

Το «πάνω χέρι» πάλι η Μίνοαν;

Χρόνια και χρόνια έδιναν κοινούς αγώνες στις Βρυξέλλες ο Χρ. Παπουτσής και ο πρόεδρος των Μινωικών, Κώστας Κληρονόμος... Για όσους δεν γνωρίζουν, «υπαίτια» ήταν το ευρωψηφοδέλτιο του '94 του ΠΑΣΟΚ. Τώρα οι δύο άντρες, από διαφορετικά «μετερίζια», εργάζονται για ένα μεγάλο κομμάτι της ελληνικής ναυτιλίας, την ακτοπλοΐα. Για να δούμε ποια θα είναι η συνέχεια της πολιτικής του ΥΕΝ απέναντι σε όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

«Παναθηναϊκός» στο πηδάλιο του ΥΕΝ

Βρε, πώς τα φέρνει η ζωή. Ένα υπουργείο έχει έδρα του τον Πειραιά και αυτό από τη 13η Απριλίου έχει στο «πηδάλιό» του φίλο του Παναθηναϊκού! Καλή, κύριε πρωθυπουργέ, κι εσείς από το 1985, εδώ από τον Πειραιά οι ψηφοφόροι σας δίνουν το... εισιτήριο για τη Βουλή οι χιλιάδες γαύροι, πώς το κάνετε αυτό και τους «πληγώσατε»; Άκου υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ένας οπαδός του Τριφυλλίου! Ε, ρε γέληντα που έχουν να γίνουν όταν θα συγκεντρώνονται έξω από το ΥΕΝ διαδηλωτές... Θα δοθούν την στήριξη συνθήματα της «θύρας 7»!

Γνωρίζει από ναυτιλία ο Παπουτσής

Αρκετά θέματα της ναυτιλίας κατέχει ο Χρ. Παπουτσής. Η επί μακρόν παραμονή του στις Βρυξέλλες και η ενασχόλησή του με τις μεταφορές θα τον βοηθήσουν, όπως φαίνεται, να λάβει τις σωστές λύσεις στα σημερινά προβλήματα της ναυτιλιακής κοινότητας. Όπως σε όλους, θα πρέπει να του δοθεί μικρή περίοδος χάριτος... Βέβαια, δεν γνωρίζω αν τέτοια περίοδο θα του δώσουν και οι συνδικαλιστές (ΠΝΟ - ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος) του ΚΚΕ. Εδώ θα μάθει και ο νέος υπουργός ότι άλλη η ζωή στο Κολλωνάκι -εκλέγεται στην Α' Αθηνών- και άλλη σε Δραπετσώνα, Πέραμα και Αμφιάλη...

«Πλημμύρισαν» οι διάδρομοι

Γέλιο προκαλεί η συνθηματική, πλέον, εικόνα στους διαδρόμους έξω από τα υπουργικά γραφεία, με το στρώμα γκαζιού κάθε σχετικού και ασχέτου. Προσπαθούν να παριστάνουν τους... από χρόνια φίλους του νέου υπουργού και να αποσπάσουν έστω και μία χειραψία. Βέβαια, όλοι αυτοί, δύο-τρεις εβδομάδες αργότερα, τυγχάνουν υπουργικής αδιαφορίας και αναγκάζονται να περιμένουν τη νέα ορκωμοσία της κυβέρνησης...

Από την κόλαση στον παράδεισο!

Πρέπει να μέτρησε τους πραγματικούς φίλους του, από τη Δευτέρα 10 Απριλίου μέχρι την Παρασκευή 14 του μήνα, ο Σταύρος Σουμάκης. Όχι μόνο οι αρχαίοι ναυπηγοί, αλλά και κάποιοι που το... έπαζαν «φίλοι» του, έχασαν καλή ευκαιρία να τον περνώ. Την Παρασκευή όμως ήρθαν... κάτω πάνω και οι δέκα φίλοι που τον φώναξαν. Αν ο Σουμάκης σ' εκείνο το τραγικό γι' αυτόν γεμάτο «δεν έβαλε μυαλό», ε, τότε δεν θα βάλει... ίσως είναι από τους ήλιους που θα πρέπει να κατέλαβε «πού είναι η κόλαση και πού ο παράδεισος»...

Επιτέλους τι ζητούν;

Κατά την τελετή παράδοσης - παραλαβής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος Θ. Παπακωνσταντίνου έκανε έναν απολογισμό των πεπραγμένων των τελευταίων 3,5 χρόνων. Κάποιοι είπαν ότι ο αρχηγός κούρασε τον κόσμο, επειδή αναφέρθηκε λεπτομερώς στα πεπραγμένα. Δηλαδή, ο Παπακωνσταντίνου φταίει επειδή στο υπουργείο έγινε το όποιο έργο; Αν δεν έλεγε κουβέντα για τα όσα θέματα προχώρησαν και υλοποιήθηκαν, τότε οι ίδιοι θα του χρέωναν ότι έκανε την... πάπια! Τι ζητάτε, επιτέλους, βρε παιδιά;

Ο Σουμάκης

HIGH FLYING



AT SEA LEVEL

STELMAR Shipping Limited is a young expanding shipping company committed to providing quality, cost-effective service to our customers worldwide. Employing the very latest computer technology, we remain in constant touch with our seafarers and customers. Together we ensure that our modern fleet of tankers operates to the highest industry safety standards to protect our seafarers and the environment, as well as the cargoes we carry.



Stelmar
SHIPPING LIMITED

Stelmar Shipping Ltd
Status Center
2A Areos Street
16671 Vouliagmeni
Greece
Tel: +30 1 9670 001
Fax: +30 1 9670 150
Telex: 217515 SMAR GR

Διαχρονική η παρουσία των Ελλήνων στη θάλασσα

Τη διαχρονική παρουσία των Ελλήνων στη θάλασσα θα πιστοποιήσει με σειρά ιστορικών ντοκουμέντων το περίπτερο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών στην έκθεση των Ποσειδωνίων, η οποία θα διεξαχθεί το μεθεπόμενο μήνα.

Στο περίπτερο θα βρίσκονται σπάνια εκθέματα από το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, τα οποία θα πιστοποιούν στους Έλληνες και ξένους επισκέπτες την αδιάλειπτη ναυτική πορεία της Ελλάδας επί δέκα χιλιετίες, όταν από το 8.000 π.Χ. βεβαιώνεται ιστορικά η μεταφορά, από τη Μήλο στη Δυτική Πελοπόννησο, φορτίου οψιδιανού λίθου.

Στατιστική έρευνα για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας, θέτοντας σε εφαρμογή σχετικό κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα διενεργήσει στη διάρκεια του β' τριμήνου του 2000 έρευνα για τη διάρθρωση των επιχειρήσεων στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Αντικείμενο αυτής της έρευνας είναι η συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων επί των οικονομικών χαρακτηριστικών και της απασχολήσεως των επιχειρήσεων του κλάδου, ώστε να προσδιοριστεί η συμμετοχή του στο εθνικό εισόδημα. Η έρευνα θα αφορά στοιχεία των ετών 1996 και 1997.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, στη σχετική εγκύκλιο που απέστειλε στα μέλη της, διευκρινίζει μεταξύ άλλων και τα εξής:



Στην έρευνα εμπίπτουν όλες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, αδιακρίτως χωρητικότητας, καθώς και οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με δευτερεύουσες δραστηριότητες συναφείς με την εμπορική ναυτιλία. Διευκρινίζεται, όμως, ότι για τις αλληλοδανείες διαχειρίστριες εταιρείες του ν. 89/67 και τις σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία εξομοιούμενες με αυτές ελληνικές, τα απαιτούμενα οικονομικά στοιχεία θα ληφθούν μόνο από τα ήδη τηρούμενα στοιχεία στα υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Οικονομίας. Συνεπώς, οι διαχειρίστριες αυτές εταιρείες δεν υποχρεούνται να παράσχουν στοιχεία και να απαντήσουν στα σχετικά ερωτηματολόγια.

Ο William O' Neil εκφράζει την εμπιστοσύνη του στον Παναμά



Ο γενικός γραμματέας του Οργανισμού Διεθνούς Ναυτιλίας (ΟΜΙ) William O' Neil οραματίζεται μια στενή σχέση μεταξύ του οργανισμού του και της κυβέρνησης του Παναμά, με σκοπό να αναπτυχθεί κατά το μέγιστο δυνατό ο ναυτιλιακός τομέας και να αποκτήσει την αναγκαία τεχνική βοήθεια για να το επιτύχει.

Ο γενικός γραμματέας του Οργανισμού Διεθνούς Ναυτιλίας (ΟΜΙ) δήλωσε ότι αισθάνεται ιδιαίτερα ικανοποιημένος από τις δοθείσες διαβεβαιώσεις της προέδρου της Δημοκρατίας Mireya Moscoso, στην ομιλία της κατά την τελετή παράδοσης του καναλιού, ότι δεν θα επιτρέψει την κομματική και πολιτική παρέμβαση στα θέματα του καναλιού.

Σχετικά με το θέμα του καναλιού, ο κ. O' Neil υπογράμμισε το γεγονός ότι σχεδόν το 98% του εργατικού του δυναμικού προέρχεται από τον Παναμά και ότι είναι κατάλληλα προετοιμασμένο, θεμελιώνει την απόκτηση εμπιστοσύνης για την ικανή διαχείρισή του από παναμαϊκά χέρια. Βρίσκονται σε εκτέλεση αρκετά σημαντικά έργα, όπως η διαπλάτυνση του Corte Gaillard και ο εκσυγχρονισμός των μηχανισμών που ανοίγουν και κλείνουν τους υδατοφράκτες, τα οποία θα επιτρέψουν την παροχή καλύτερων υπηρεσιών για τη διέλευση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Σχετικά με το ρόλο που θα παίξει η συμβουλευτική ομάδα της οποίας ηγείται, ο κ. O' Neil δήλωσε ότι αυτή θα πρέπει να είναι ένας οργανισμός μέσω του οποίου σημαντικές μορφές του ναυτιλιακού κόσμου θα εκφράζουν ανησυχίες και απόψεις προς τη διοίκηση του καναλιού, μέσω μιας συνεχούς ανταλλαγής πληροφοριών.

Με αυτή την έννοια, ο κ. O' Neil δήλωσε ότι σχεδιάζει την πραγματοποίηση ποικίλων ετήσιων εισηγήσεων -κάθε τέσσερις με έξι μήνες- μέσω διαφόρων μέσων επικοινωνίας και τη διαβίβαση των απόψεων ή και συστάσεων προς τη διοίκηση του καναλιού.

Προκήρυξη βραβείου στη μνήμη Γεωργίου Λιβανού

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Ίδρυμα «Γεωργίου Π. Λιβανού» (George P. Livanos Foundation) προκηρύσσουν στη μνήμη του επιφανούς μέλους της ναυτικής οικογένειας Γεωργίου Π. Λιβανού, περιβαλλοντικό βραβείο αξίας 20.000 δολλαρίων ΗΠΑ.

Το βραβείο αυτό θα απονεμηθεί σε ελληνικό φυσικό ή νομικό πρόσωπο για την αποφασιστική του παρέμβαση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αναλυτικότερα, με τη λέξη παρέμβαση εννοείται η συγκεκριμένη ενέργεια, μελέτη, αποτέλεσμα επιστημονικής έρευνας, λογοτεχνικό έργο, εικαστική εκτίμηση ή οτιδήποτε σχετικό με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, επίτευγμα.

Οι υποψήφιοι μπορούν να υποβάλουν μόνοι τους υποψηφιότητα ή να προταθούν από τρίτους, με την υποχρέωση όμως να δηλώσουν εγγράφως πως δέχονται την υποψηφιότητα.

Όσοι υποβάλουν υποψηφιότητα με οποιονδήποτε από τους παραπάνω τρόπους, θα πρέπει να καταθέσουν στην ΕΕΕ τα εξής στοιχεία:

1. Δήλωση υποψηφιότητας (να αναφέρεται ο τομέας της παρέμβασης).
2. Πλήρες βιογραφικό σημείωμα (ονοματεπώνυμο, ημερομηνία γεννήσεως, όνομα πατρός, ΑΦΜ, διεύθυνση κατοικίας, τηλέφωνο, φαξ κλπ.).
3. Έκθεση στην οποία ο υποψήφιος να περιγράφει την παρέμβαση. Οι υποψήφιοι θα πρέπει να φροντίσουν να συνοδεύεται η υποψηφιότητά τους από συστατικές επιστολές τουλάχιστον δύο (2) προσώπων.

Η ανακήρυξη των βραβευσμένων γίνεται από το διοικητικό συμβούλιο της ΕΕΕ κατόπιν της εισήγησης της Επιτροπής Κρίσεως.

Το διοικητικό συμβούλιο της ΕΕΕ έχει το δικαίωμα να μην απονεμίσει το βραβείο αν η Επιτροπή Κρίσεως εκτιμήσει ότι καμία από τις υποψηφιότητες δεν ανταποκρίνεται στο επιθυμητό επίπεδο βράβευσης.

Προκειμένου περί επιστημονικού έργου, το υποβαλλόμενο πρέπει να περιέχει βιβλιογραφία και πίνακα περιεχομένων.

Κάθε υποψήφιος έχει δικαίωμα να υποβάλει μία και μόνον υποψηφιότητα και σε έναν τομέα μόνο.

Κείμενα που έχουν τυχόν δημοσιευθεί δεν γίνονται δεκτά.

Μόνο κείμενα ολοκληρωμένα βραβεύονται και όχι επιμέρους τόμοι μελετών κλπ. Τα γραπτά έργα παραμένουν στο αρχείο της ΕΕΕ, η οποία έχει το δικαίωμα να τα εκδώσει αν εντός διετίας δεν εκδοθούν από τον συγγραφέα.

Τα ανωτέρω δικαιολογητικά πρέπει να έχουν περιέλθει στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ακτή Μιαούλη 85 & Φλέσσα, Πειραιάς 185 38) έως και την 8η Μαΐου 2000.



Δικαιώθηκε προσφυγή της Intertanko

Πρόσφατα, το Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ εξέδωσε απόφαση η οποία δικαιώνει την προσφυγή της Intertanko κατά της πολιτείας της Ουάσιγκτον. Πιο συγκεκριμένα, βάσει αυτής της απόφασης, τέσσερις από τους κανονισμούς που είχε επιβάλει η πολιτεία της Ουάσιγκτον στα δεξαμενόπλοια για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, εκρίθησαν παράνομοι και συνεπώς δεν υφίσταται πλέον υποχρέωση των πλοίων προς συμμόρφωση στις απαιτήσεις αυτών των κανονισμών. Παράλληλα, όμως, υφίστανται έντεκα ακόμη κανονισμοί οι οποίοι διατηρούνται προσωρινώς σε ισχύ, μέχρις ότου κριθούν από άλλα ομοσπονδιακά δικαστήρια. Ως εκ τούτου, συνίσταται η συμμόρφωση των πλοίων προς αυτές τις απαιτήσεις των έντεκα κανονισμών, μέχρις ότου αποφανθούν τα ομοσπονδιακά δικαστήρια των ΗΠΑ.

Νέο προεδρείο στη Διεθνή Ναυτική Ένωση

Κατά τις αρχαιρεσίες της 30.3.2000 για την εκλογή μελών του προεδρείου, η νέα σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης για την τριετία 2000 - 2003 έχει ως εξής:

Πρόεδρος: Νικόλαος Τραυλός
Αντιπρόεδρος: Ηλίας Βάθης
Γενικός γραμματέας: Χρήστος Αιγοσκούφης
Ταμίας: Σπυρίδων Τσιαντούλης
Μέλη: Μιχαήλ Ευθυμίου, Νικόλαος Αρβανίτης, Αναστασία Ντόκου, Αναστάσιος Βαμβακίδης, Σπυρίδων Αγγελόπουλος. Αναπληρωματικά μέλη: Εμμανουήλ Νικολάου, Δημήτριος Αγγελόπουλος.


EFODIASTIKI S.A.
MARINE AND INDUSTRIAL SUPPLIERS

3, DOGANIS STR., GR - 185 46 PIRAEUS - GREECE • TEL.: +30 1 46 37 120-1, FAX: +30 1 46 37 075 • e-mail: efodia@hol.gr

Posidonia
Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition
Η Διεθνή Ναυτική Έκθεση

5 - 9 ΙΟΥΝΙΟΥ 2000

Stand 223

Η εφοπλιστική κοινότητα τιμά τους ναυτικούς

Δύο ακόμη ναυτικοί με τη μεγαλύτερη θαλάσσια υπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία θα βραβευθούν από την ΕΕΕ, σε ειδική εκδήλωση που θα γίνει στα γραφεία της Ένωσης, στις 9 Μαΐου 2000.

Πρόκειται για ένα θεσμό με τον οποίο, εδώ και 20 χρόνια, η εφοπλιστική κοινότητα τιμά τους ναυτικούς που διακρίνονται για το ήθος και την επαγγελματική τους επίδοση, όταν τερματίζουν τη σταδιοδρομία τους και εξέλθουν στη σύνταξη.

Φέτος, οι ναυτικοί που θα βραβευθούν είναι οι εξής:

Ο Γεώργιος Β. Γούναρης, μηχανικός Α' τάξεως, με συνοδική θαλάσσια υπηρεσία 26 ετών, 2 μηνών και 10 ημερών, η οποία στο σύνολό της πραγματοποιήθηκε σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια άνω των 3.000 κοχ. Ο κ. Γούναρης γεννήθηκε το 1935 στην Εύβοια.

Ο Δημήτριος Σ. Μαυροκέφαλος, μάγειρος-θαλαμηπόλος, με συνοδική θαλάσσια υπηρεσία 26 ετών, 9 μηνών και 26 ημερών, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας έχει πραγματοποιηθεί σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια άνω των 3.000 κόρων. Ο κ. Μαυροκέφαλος έχει γεννηθεί το 1939 στην Ερμούπολη της Σύρου.

Στην ίδια εκδήλωση, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Ιωάννης Κ. Λύρας θα απονεμίσει την υποτροφία εις μνήμην Αντωνίου Χανδρή στον Εμμ. Ηλία Κωνσταντινίδη, πτυχιούχο της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θράκης με βαθμό 9,231 μονάδες.

Πρόκειται για παιδί ναυτικού που σπουδάζει στο Πανεπιστήμιο του Southampton για το Master of Law (LLM Maritime Law) και θα λάβει χρηματικό βραβείο 10.000 δολαρίων για το ακαδημαϊκό έτος 1999-2000.



Ναυτική άσκηση του NATO

Μεταξύ Βισκαϊκού κόλπου και Αρχιπελάγους της νήσου Μαδέρα, στην περιοχή της Ιβηρικής Χερσονήσου, θα πραγματοποιηθεί νατοϊκή άσκηση με την επωνυμία Linked Seas 2000, από τις 2 μέχρι τις 15 Μαΐου.

Σε σχετική εγκύκλιο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών προς τα μέλη της αναφέρονται και τα εξής:

Ένας από τους σκοπούς της ασκήσεως είναι να δοκιμασθεί η συνεργασία του πολιτικού και του στρατιωτικού τομέα της Συμμαχίας και ειδικότερα η συνεργασία των εμπορικών πλοίων με τις περιφερειακές ναυτικές διοικήσεις του NATO μέσω της διαδικασίας του ναυτικού ελέγχου και προστασίας της ναυτιλίας. Προς τούτο, τα εμπορικά πλοία τα οποία κατά την περίοδο της ασκήσεως θα βρεθούν στη γεωγραφική περιοχή διεξαγωγής της, θα κληθούν να παράσχουν, σε ειδικό κέντρο συλλογής πληροφοριών που θα λειτουργήσει με μέριμνα του NATO, ορισμένα στοιχεία.

Διευκρινίζεται ότι η συμμετοχή των εμπορικών πλοίων στην άσκηση είναι επί εθελοντικής βάσεως και θα έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν και να αποσύρονται από την άσκηση σύμφωνα με τη δική τους επιλογή. Παράλληλα, για την εξυπηρέτηση των επικοινωνιών θα λειτουργήσει κατά τη διάρκεια της ασκήσεως ειδική τηλεφωνική γραμμή στο Διαδίκτυο, προκειμένου να καταστεί δυνατή η συμμετοχή τους χωρίς καθυστερήσεις στην κίνησή τους.



Οι ξένες εταιρείες στην Κίνα

Η Κίνα υιοθέτησε, από τον περασμένο Ιανουάριο, κανονισμό που περιλαμβάνει τους όρους και τις προϋποθέσεις για την εγκατάσταση αλλοδαπών θυγατρικών ναυτιλιακών εταιρειών στην επικράτειά της.

Η ΕΕΕ, με σχετική εγκύκλιο, κοινοποίησε στα μέλη της το κείμενο του κανονισμού αυτού σε αγγλική μετάφραση.

Έγκριση απολογισμού

Στην ομόφωνη έγκριση του απολογισμού και προγραμματισμού δράσης της διοίκησης προχώρησαν τα μέλη της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ) στη διάρκεια γενικής συνέλευσης.

«Όπως είναι γνωστό, οι μηχανικοί του Εμπορικού Ναυτικού, στις πρόσφατες αρχαιρεσίες του σωματείου, ανέδειξαν με ποσοστό 77,5% το συνδυασμό της ΕΔΑΣ».

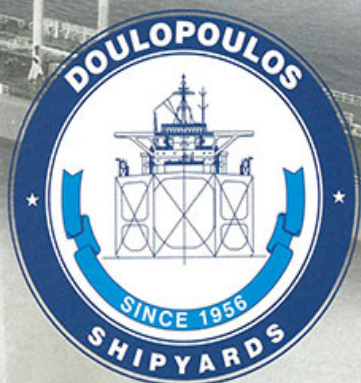
Σε ανακοίνωσή της, η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ αναφέρει: «Η Ένωση Μηχανικών υλοποιεί την εντολή των μελών του σωματείου, τις αποφάσεις της πρόσφατης γενικής συνέλευσης του κλάδου, οργανώνοντας τον αγώνα για την αντιμετώπιση των οξυμένων προβλημάτων, διεκδικώντας το δικαίωμα στη δουλειά, την προστασία των ανέργων, την υπογραφή ικανοποιητικών Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας καθώς και την υπογραφή - διεύρυνση των ασφαλιστικών δικαιωμάτων».

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



Συγκροτήθηκαν ομάδες εργασίας

Με σκοπό την καλύτερη αντιμετώπιση των διαφόρων θεμάτων ή προβλημάτων που ανακύπτουν κατά τη διάρκεια της άσκησης των επαγγελματικών καθηκόντων των μελών της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης, το διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης συγκρότησε ομάδες εργασίας κατά τομείς ανάλογες με την ιδιαίτερη ειδίκευση και γνώση του κάθε μέλους της. Έτσι θεωρείται βέβαιο ότι τόσο ο χειρισμός των ειδικών θεμάτων όσο και η γενικότερη παρουσία της ΔΝΕ προς τους κρατικούς και ναυτιλιακούς φορείς γίνεται με τον πλέον σωστό τρόπο. Αναλυτικά οι ομάδες εργασίας έχουν ως εξής:

Α' ομάδα εργασίας: Θέματα ΥΕΝ και ΟΛΠ. Συμμετέχουν οι: Βάθης Ηλίας, Τσιαντούλης Σπυρίδων, Αρβανίτης Νικόλαος, Βαμβακίδης Αναστάσιος, Αγγελόπουλος Σπύρος.

Β' ομάδα εργασίας: Θέματα υπουργείων Οικονομικών, Μεταφορών, Τελωνείων, Κοινοτικής Νομοθεσίας, Τραπεζικά. Συμμετέχουν οι: Ευθυμίου Μιχαήλ, Ντόκου Αναστασία, Βαμβακίδης Αναστάσιος, Αγγελόπουλος Δημήτριος, Βλησίδης Γεώργιος.

Γ' ομάδα εργασίας: Θέματα Σωματειακά - Ασφαλιστικά. Συμμετέχουν οι: Τραυλός Νικόλαος, Αθιογροσκύφης Χρήστος, Τσιαντούλης Σπυρίδων.

Δ' ομάδα εργασίας: Θέματα Επιβατηγού Ναυτιλίας - Συμβατικών Φορτίων. Συμμετέχουν οι: Βάθης Ηλίας και Τσιαντούλης Σπυρίδων.

Ε' ομάδα εργασίας: Θέματα Επικοινωνίας - Δημοσίων Σχέσεων. Συμμετέχουν οι: Τραυλός Νικόλαος, Ντόκου Αναστασία, Κυρμαργιός Σταύρος.

Έκδοση πιστοποιητικών

Το Φεβρουάριο ετέθη σε ισχύ από τον ΙΜΟ το Εναρμονισμένο Σύστημα Επιθεωρήσεων και Εκδόσεων Πιστοποιητικών των πλοίων, με το οποίο εναρμονίζονται οι ημερομηνίες εκδόσεως και λήξεως πιστοποιητικών SOLAS, Load Lines και MARPOL.

Βάσει αυτού του συστήματος, τα πιστοποιητικά αυτά θα έχουν πενταετή ισχύ, θα εκδίδονται και θα ανανεώνονται την ίδια ημερομηνία (anniversary date).

Οι επιθεωρήσεις για την ανανέωση των πιστοποιητικών καθώς και οι ενδιάμεσες ετήσιες επιθεωρήσεις μπορούν να διενεργούνται σε καθορισμένο διάστημα πριν και μετά την παραπάνω ημερομηνία (anniversary date).

Ναυτολόγηση σπουδαστών

Συνεχίστηκε και κατά το μήνα Απρίλιο η ναυτολόγηση των πρωτοετών σπουδαστών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού για την εξαμηνιαία εξάσκησή τους επί των πλοίων.

Μέχρι 11.4.2000, έχουν ναυτολογηθεί 647 σπουδαστές, από τους οποίους οι 388 πλοίαρχοι και οι 258 μηχανικοί.

Το συμβούλιο της ECSA

Κατά την τελευταία συνεδρίαση του δικηγορικού συμβουλίου της Ενώσεως Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA), συζητήθηκαν οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιοι (μετά το ατύχημα του «Erica»), οι ναυτιλιακές εξελίξεις στις Ηνωμένες Πολιτείες, η προετοιμασία του νέου κύκλου διαπραγματεύσεων για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και οι ναυτιλιακές εξελίξεις στον ΟΟΣΑ.

Στη συνεδρίαση του συμβουλίου της ECSA, από ελληνικής πλευράς, μετείχε ο αντιπρόεδρος της ΕΕΕ Νίκος Ευθυμίου.

Φόρος για λιμενικές υπηρεσίες στην Αυστραλία

Το Κοινοβούλιο της Αυστραλίας ενέκρινε πρόσφατα νομοθεσία που αφορά και τη ναυτιλία, αναμένεται δε σύντομα η έκδοση των σχετικών οδηγιών και εγκυκλίων για την εφαρμογή της.

Σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες και τους ελληνικούς ναυτιλιακούς κύκλους, η νέα νομοθεσία μεταξύ των άλλων προβλέπει ότι:

Πλοία καταπλέοντα σε αυστραλιανούς λιμένες προς εκφόρτωση υπόκεινται σε φορολογία 10% επί της αξίας των πάσης φύσεως υπηρεσιών που προσφέρονται σε αυτά. Στη φορολογία υπόκεινται και τα πλοία που καταπλέον προς φόρτωση και εξαγωγή αυστραλιανών φορτίων. Στην περίπτωση όμως αυτή, ο εισπραχθείς φόρος θα επιστρέφεται βάσει διαδικασίας που καθορίζεται από το νόμο. Δεν προβλέπεται επιστροφή του φόρου για την παραλαβή και εκφόρτωση φορτίων μεταξύ αυστραλιανών λιμένων (cabotage). Ο εφοδιασμός του πλοίου με τροφοεφόδια θα απαλλάσσεται του φόρου, εάν το πλοίο εκτελεί διεθνείς πλίδες.

Safety Pays!

Germanischer Lloyd is your partner for safety and quality in shipping and shipbuilding. Our specialists support you with state-of-the-art-methods, starting at the design stage of your ship. Our rules and guidelines for ship's classification are regarded as recognised rules of technology and find worldwide application.

With an international network of over 400 branches and offices, we're there to help you in more than 120 countries. Protecting people, preserving the environment, securing investments – that's what we are working for.

We're competent, unbiased and independent.

Division Mediterranean / Middle East / Black Sea / Africa
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E.
85, Akti Miaouli • GR - 18538 Piraeus / Greece
Phone [+30 (0) 1-4 29 03 73 / 459 / 470]
Fax [+30 (0) 1-4 29 03 73]

Head Office Hamburg • Vorsetzen 32 • D-20459 Hamburg
Phone [+49 (0) 40 3 61 49-0] Fax [+49 (0) 40 3 61 49-200]
E-mail [headoffice@germanlloyd.org]

www.germanlloyd.org



Germanischer Lloyd

ADVANCED SHIP TECHNOLOGY

Ο Παναμάς ηγείται με 8.665 πλοία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου

Το νηολόγιο της Δημοκρατίας του Παναμά συνεχίζει τους ρυθμούς αύξησης τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα, όπως αναφέρουν σχετικά οι στατιστικές μελέτες της Γενικής Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας της Ναυτιλιακής Αρχής της Δημοκρατίας του Παναμά κατά το μήνα Δεκέμβριο του 1999.

Οι αναφερθείσες στατιστικές πληροφορούν πως 818 πλοία ενεγράφησαν στο νηολόγιο της Δημοκρατίας του Παναμά, πλοία τα οποία αντιπροσωπεύουν 16,1 εκατομμύρια τόνους ολικής χωρητικότητας, με βάση τα οποία ο Παναμάς διατηρεί την ηγέτιδα θέση του στην παγκόσμια κατάταξη, όσον αφορά τις νηολογήσεις υπό τη σημαία του, με 8.665 πλοία.

Μία προεξέχουσα πτυχή των πληροφοριών που προκύπτουν από τις στατιστικές μελέτες της Γενικής Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας, συνίσταται στην ηλικία των νηολογημένων πλοίων υπό σημαία Παναμά, με 293 πλοία νέας κατασκευής.

Σύμφωνα επίσης με την ίδια πηγή πληροφόρησης, διερευνώντας την παράμετρο της ηλικίας, προκύπτουν 366 πλοία νηολογημένα κατά το 1999 με ηλικίες οι οποίες κυμαίνονται μεταξύ 0 και 10 ετών από της κατασκευής, πράγμα το οποίο σημαίνει πως ο Παναμάς υπολογίζει και στηρίζεται σε έναν εμπορικό στόλο νεαρής ηλικίας, ελαχιστοποιώντας τις πιθανότητες ναυτικών ατυχημάτων.

Το κεντρικό γραφείο της Γενικής Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας παραμένει το νηολόγιο μεγαλύτερης δραστηριότητας, με 472 νηολογήσεις οι οποίες πραγματοποιήθηκαν μέσω νομικών εκπροσώπων των ηλοιοκτητών και των ναυτιλιακών εταιρειών. Σύμφωνα με τις ίδιες στατιστικές, αποδεικνύεται πως τα ναυτιλιακά προξενία που βρίσκονται στο Κόβε και στο Τόκιο, είναι αυτά που ακολουθούν το κεντρικό γραφείο του Παναμά όσον αφορά τον αριθμό νηολογήσεων.

Μία ανάλυση των πλοίων που νηολογήθηκαν υπό σημαία Παναμά κατά το 1999, σύμφωνα με τον τύπο δραστηριότητάς τους, αναφέρει πως 424 εξ αυτών είναι φορτηγά -για τη μεταφορά εμπορευμάτων-, 145 είναι δεξαμενόπλοια, σχεδιασμένα για τη μεταφορά υγρών καυσίμων ή υγρού φυσικού αερίου, 38 είναι ρυμουλκά και 35 είναι σκάφη αναψυχής, όσον αφορά τα πιο αντιπροσωπευτικά μεγέθη.

Σχετικά με τα έσοδα, κατά το Δεκέμβριο του 1999 είχαν εισπραχθεί 55,4 εκατομμύρια δολλάρια, ενώ κατά την αντίστοιχη περίοδο του 1998 το ποσό ανερχόταν στα 50,2 εκατομμύρια δολλάρια, πράγμα που φανερώνει μια απόλυτη διαφορά της τάξεως των 5,1 εκατομμυρίων δολλαρίων.

Παρ' όλη την αύξηση των κρατών που προσφέρουν οιονδήποτε τύπο νηολόγησης πλοίων στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, με συνέπεια τη διαίρεση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε περισσότερα κράτη που ανταγωνίζονται να εγγράψουν υπό το δικό τους νηολόγιο οιονδήποτε τύπο πλοίου, ο Παναμάς παραμένει ηγέτης στον τομέα αυτόν, στηριζόμενος σε στέρεες βάσεις και φανερές προοπτικές σταθερής ανάπτυξης.



Επιθεωρήσεις σωστικών μέσων

Σειρά οδηγιών προς τα συνεργεία επιθεώρησης πνευστών σχεδίων παρέχει με εγκύκλιό της η αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία και ετέθη υπόψη των ναυτιλιακών γραφείων.

Οι κυριότερες από τις οδηγίες αυτές είναι:

Άδειες λειτουργίας συνεργείων: Πρέπει να ελέγχεται η καταλληλότητα των συνεργείων.

Υδροστατικοί μηχανισμοί: Εκδίδεται ιδιαίτερο πιστοποιητικό, διάρκειας ενός έτους.

Σωσίβιες σχεδίες: Εκδίδεται πιστοποιητικό διάρκειας ενός έτους. Οι σχεδίες επανατοποθετούνται στο πλοίο με πρόσδεση σε σταθερό σημείο.

Υδραυλική δοκιμή φιαλών αερίου: Γίνεται κάθε 5 χρόνια και εκδίδεται ιδιαίτερο πιστοποιητικό.

Εφόδια: Εφόσον η ισχύς τους λήγει εντός του εξαμήνου από την επιθεώρηση, θα αντικαθίστανται κατά την επιθεώρηση.

Παράταση ισχύος πιστοποιητικών: Μπορούν να παραταθούν πέραν του 12μήνου και μέχρι 5 μήνες, και εφόσον το πλοίο επείγεται να αποπλεύσει ή στο συγκεκριμένο λιμάνι ή σε γειτονική περιοχή που δεν υπάρχει εξουσιοδοτημένο συνεργείο.



YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD

Marine Auxiliary Diesel Engines
Marine Propulsion Diesel Engines



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



TSUJI MARINE SERVICES CO., LTD

Supply of Tsuji Genuine Spare Parts
& Service



TANABE PNEUMATIC MACHINERY CO., LTD

Marine Compressors, Spare Parts



CONSILIUM SELESMA 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)

SPR0201 02.00

Ποσειδώνια: Παρουσία 31 ετών

Την αρχή της 5ης χιλιετίας για την ελληνική ναυτιλία γιορτάζουν αυτήν τη χρονιά τα Ποσειδώνια, που κλείνουν 31 χρόνια ενεργούς παρουσίας. Η ελληνική διεθνής ναυτιλιακή έκθεση, τη σύληψη της οποίας είχε ο δημοσιογράφος και λογοτέχνης Θεόδωρος Βώκος, ιδρυτής και ενός από τα παλαιότερα έντυπα για τη ναυτιλία, της «Ναυτιλιακής», πήρε σάρκα και οστά το 1969. Η πρώτη έκθεση έγινε με μεγάλη επιτυχία στο Ζάππειο με τη συμμετοχή πολλών κρατών απ' όλην τον κόσμο. Η έκθεση επαναλήφθηκε και το 1970 και έκτοτε αποφασίστηκε να γίνεται κάθε δύο χρόνια.

Τα Ποσειδώνια πολύ σύντομα ξεπέρασαν σε όγκο τις περιορισμένες δυνατότητες του πολυτελούς μεγάρου. Έτσι, το 1976 η διετής έκθεση μεταφέρθηκε στο χώρο που τη φιλοξενεί και σήμερα, το Εκθεσιακό Κέ-



Από την τελετή των εγκαίνιων το 1998

τομέα της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας - ναυπηγεία, επισκευές, κατασκευή εξοπλισμού, διοίκηση λιμένων, νηογνώμονες, υπηρεσίες πλοίων, τεχνολογία πληροφοριακών συστημάτων και επικοινωνίας, χρηματοοικονομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες.

Οι ευκαιρίες αυτές δημιουργούνται από αυτόν καθαυτό τον όγκο των εργασιών που απαιτούνται ώστε να διατηρείται ένας τόσο μεγάλος στόλος σε ετοιμότητα. Με συντηρητικούς υπολογισμούς εκτιμάται ότι δαπανώνται πάνω από 4 δισ. δολλάρια ετησίως για συντήρηση, ανανέωση εξοπλισμού και επισκευές πλοίων, μόνο για τα ελληνικά πλοία.

Επίσης, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στα τέλη του 1999, οι Έλληνες εφοπλιστές επιβεβαίωσαν τις παραγγελίες τους σε ναυπηγεία από όλην τον κόσμο για πάνω από 230 tanker, bulk carrier, φορτηγά και επιβατηγά πλοία, αξίας περίπου 8,5 δισ. δολλαρίων.

Σήμερα, άλλωστε, οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο παγκοσμίως με δραστηριότητες σε όλην τον κόσμο. Ο συνολικά 145 εκατομμυρίων τόνων στόλος τους αποτελείται από περισσότερα από 3.500 καράβια, που δραστηριοποιούνται διεθνώς ως επιβατικά, εμπορικά και κρουαζιερόπλοια, και αντιπροσωπεύει περίπου το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα καράβια με ελληνική σημαία αντιπροσωπεύουν αυτή τη στιγμή πάνω από το 40% του συνόλου της ναυτιλίας που τελεί υπό τη σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Γενικότερα, η τελευταία έκθεση, το 1998, συγκέντρωσε πάνω από 22.000 επισκέπτες που τους έλκυσε στον Πειραιά ο μοναδικός συνδυασμός των Ελλήνων ως το πιο ισχυρό μεμονωμένο έθνος στη σύγχρονη ναυτιλία και



Πρόεδροι και μέλη εφοπλιστικών ενώσεων στο περίπτερο της HELMEPA

ντρο Πειραιά στην Ακτή Μισούλη. Χτισμένο στην προκυμαία, αυτό το τριώροφο κτίριο προσφέρει 20.000 τετραγωνικά μέτρα εκθεσιακού χώρου. Αυτή τη χρονιά τα Ποσειδώνια θα είναι η πρώτη έκθεση που θα φιλοξενηθεί στον ΟΛΠ μετά την πλήρη ανακαίνισή του.

Φέτος, ένα ακόμη γεγονός έρχεται να προστεθεί στο πρόγραμμα των εκδηλώσεων της διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης. Ένα διεθνές συνέδριο το οποίο θα πραγματοποιηθεί την Παρασκευή 2 Ιουνίου, ακριβώς λίγες μέρες πριν από την Έκθεση, η οποία θα ανοίξει τις πύλες της τη Δευτέρα 5 Ιουνίου και θα διαρκέσει μέχρι και την Παρασκευή 9 του ίδιου μηνός.

Τα Ποσειδώνια 2000 προσφέρουν επαγγελματικές ευκαιρίες για κάθε



Οι κ. Α. Ποταμιάνος, Ν. Μπερής και Θέμης Βώκος



ταυτόχρονα το πιο φιλικό και φιλόξενο.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν ορισμένα στατιστικά στοιχεία για τα Ποσειδώνια. Φέτος, θα λάβουν μέρος περισσότεροι εκθέτες από κάθε άλλη χρονιά καθώς συμμετέχουν πάνω από 1.500 εταιρείες. Οι εταιρείες αυτές προέρχονται από περισσότερες από 70 χώρες από όλη τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένων 21 εθνικών συμμετοχών σε σύγκριση με 18 το 1998.

Τα τρία πρωτοεμφανιζόμενα εθνικά περίπτερα αντιπροσωπεύονται από τη Ρωσία, τη Λιβερία και την Τουρκία.

Οι Ρώσοι πρόσφατα διηγήσαντο το μέγεθος του περιπτέρου τους, ανακοίνωσαν την άφιξη του προέδρου των Ρώσων εφοπλιστών και διηγήσαντο τις κρατήσεις για τη διαμονή τους στην Αθήνα.

Άλλοι που διηγήσαντο το μέγεθος του περιπτέρου τους είναι οι Γάλλοι και οι Αυστριακοί, ενώ στους πολλούς και ενδιαφέροντες εκθέτες που λαμβάνουν μέρος για πρώτη φορά, συμπεριλαμβάνεται και το Cambodia Ship Registry.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν συνδυαστικά τον μεγαλύτερο αριθμό εταιρειών στα περίπτερά τους. Το περίπτερο του Maritime London είναι διηγήσιο σε μέγεθος σε σύγκριση με το 1998, και ο δήμαρχος του Λονδίνου θα επισκεφθεί την έκθεση, σε υποστήριξη του μεγάλου αριθμού ναυτιλιακών υπηρεσιών και εταιρειών της πόλης που λαμβάνουν μέρος στην έκθεση.

Ωστόσο, δεν προέρχονται όλοι οι συμμετέχοντες από μακρινές χώρες. Μεγάλη είναι η αύξηση στη συμμετοχή παιδιών και νέων Ελλήνων εκθετών, που αντιπροσωπεύουν τοπικές εταιρείες.

Σε μεγάλο βαθμό επίσης εκπροσωπούνται τα ελληνικά ναυπηγεία. Και υπάρχουν φέτος πολύ μεγαλύτερα περίπτερα, σε σχέση με την τελευταία έκθεση, από ναυπηγεία ξένων χωρών. Σε αυτά περιλαμβάνονται ο Korean Shipbuilding Association και Polish Shipbuilders, ενώ η εταιρεία Fincantieri έχει αυξήσει το μέγεθος του περιπτέρου της πάνω από 50%.

Λιμάνια που αντιπροσωπεύονται στην έκθεση περιλαμβάνουν τη Θεσσαλονίκη, τη Ραβέννα, την Κωνσταντζα και φυσικά τον Πειραιά. Επιπλέον, το λιμάνι του Χονγκ Κονγκ και το Maritime Board θα αντιπροσωπεύονται στα Ποσειδώνια για πρώτη φορά.

Ο αυξημένος αριθμός των εκθετών που εκπροσωπούν εταιρείες λογισμικού και πληροφοριακών συστημάτων -95 το 2000 σε σύγκριση με 75 το 1998- αντικατοπτρίζει την αυξανόμενη σημασία της πληροφοριακής τεχνολογίας στο ναυτιλιακό κόσμο.

Η υποστήριξη από διεθνείς ναυτιλιακές ενώσεις είναι, όπως πάντα, ισχυρή. Οι φετινοί εκθέτες περιλαμβάνουν τους: Amver (Ακτοφυλακή των ΗΠΑ), Bimco, Helmsa, Intertanko, International Bunker Industry Association, Institute of Chartered Shipbrokers, Institute of London Underwriters.

Τα Ποσειδώνια 2000 τελούνται υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του δήμου Πειραιώς, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, του Greek Shipping Cooperation Committee, της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβα-

τηγών Πλοίων και της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

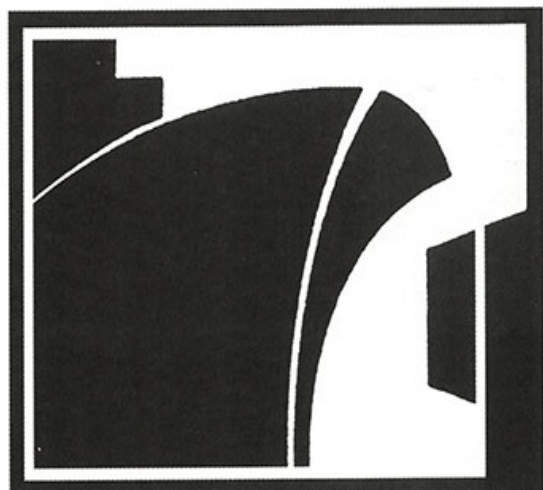
Στο Συνέδριο των Ποσειδωνίων, που αρχίζει τις εκδηλώσεις του 2000, προεδρεύει ο κ. Γιάννης Κ. Λύρας, πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Το συνέδριο χωρίζεται σε δύο μέρη.

Η πρωινή συνεδρίαση είναι αφιερωμένη σε συζητήσεις γύρω από το ρυθμιστικό περιβάλλον στη διεθνή ναυτιλία. Η απογευματινή συνεδρίαση θα περιλαμβάνει μια συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων πάνω στα πλεονεκτήματα και τις επιδράσεις της συγκώνευσης των ναυτιλιακών εταιρειών. Οι ομιλητές της πρωινής συνεδρίασης είναι οι:

- Harold Creel, Chairman, Federal Maritime Commission, USA
- Clive Davidson, Chief Executive, Australian Maritime Safety Authority
- Louyola De Palacio, Vice President of the European Commission
- William O'Neil, Secretary - General, International Maritime Organization
- Frederick Chavalit Tsao, Chairman, Inercargo, and Chairman, IMC Pan Asia Alliance Co. (Pte) Ltd

Το Συνέδριο τελεί υπό την αιγίδα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και του Greek Shipping Cooperation Committee, θα πραγματοποιηθεί στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών και θα είναι η μοναδική επαγγελματική εκδήλωση που έχει φιλοξενηθεί στους χώρους του.

— ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ —



FENTEK

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

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

Μαρκ Σκούφαλος

του Νίκου Ι. Κοτζιά

Στις αρχές του Μαρτίου, ξαφνικά και αναπάντεχα, ο Μακάριος Σκούφαλος πέθανε στη Νέα Υόρκη στα 69 χρόνια του. Ευγενικός χαρακτήρας, προσιτός και αγαπητός, άφησε πίσω του τη γυναίκα του Τότα, τα τρία παιδιά του, Παντελή, Μιχάλη και Πώλη, και τον εγγονό του Θωμά-Μακάριο, αλλά και έναν πολύ μεγάλο κύκλο από καλούς φίλους και συνεργάτες.

Γεννήθηκε στο Βροντάδο της Χίου το 1930. Λίγο πριν από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, το 1939, ο πατέρας του που είχε νωρίτερα μεταναστεύσει στο Massillon, Ohio, και είχε ήδη καταφέρει να φτιάξει το δικό του μικρό εστιατόριο, το «Boston Luncheon», έφερε την οικογένειά του -ευτυχώς εγκαίρως- στην Αμερική. Εκεί τελείωσε το δημοτικό και το γυμνάσιο και μετά φοίτησε στο U.S. Maritime Academy King's Point, στο King's Point της Νέας Υόρκης, απ' όπου το 1953 αποφοίτησε με Bachelor of Science (BSc) with Honors πτυχίο σε Marine Transportation, και ταυτόχρονα απέκτησε και δίπλωμα υποπλοίαρχου Ε.Ν. και ονομάσθηκε έφεδρος ανθυποπλοίαρχος του Αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού. Από τους πρωτεργάτες της ναυτιλιακής αναζωογόνησης του ναυτιλιακού Πειραιώς, έκανε την «υπέρβαση» του στην καθιερωμένη τάση να φεύγουν οι Έλληνες στο εξωτερικό για να επιτύχουν.

Μετά την απόλυσή του από το Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό, εγκαθίσταται στον Πειραιά και ιδρύει τη Union Commercial Steamship Co. Ξεκινά μ' ένα σχετικά μικρό και παλιό βαπόρι που αγόρασε με τρεις-τέσσερις φίλους του, παλιούς καπεταναίους, και το διαχειρίζεται από τον Πειραιά, χωρίς να έχει καμία ιδιαίτερη σύνδεση με γραφείο του Λονδίνου.

Ο στόλος του αρχίζει να πληθαίνει γρήγορα ενώ η επιστημονική του μόρφωση και κατάρτιση στα ναυτιλιακά νομικά, στα ναυηοσύμφωνα, στα θαλασσοασφαλιστικά και στη ναυτοχρηματοδότηση παίζει πρωταρχικό ρόλο στην επιχειρηματική του εξέλιξη.

Το 1969 ιδρύει στο Λονδίνο τη Union Commercial International Ltd.

Το 1967, μαζί με άλλους φίλους του στον Πειραιά ίδρυσε τη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς. Τη Λέσχη, εκτός από την ιδρυτική του αυτή ιδιότητα, υπηρέτησε όχι μόνο στο διοικητικό της συμβούλιο επί σειρά ετών αλλά και ως πρόεδρος της, στην περίοδο του 1978-1981, αφήνοντας την ανεξίτηλη σφραγίδα του.



ΦΙΝΑΛΕ ΣΤΟ ERICSSON HYDRA CUP 2000

Με ήπιους ανέμους που δεν ξεπέρασαν ούτε τα πέντε μποφόρ, πραγματοποιήθηκε ο πρώτος ιστιοπλοϊκός αγώνας ανοικτής θαλάσσης της χρονιάς ERICSSON HYDRA CUP 2000, που διοργάνωσε για 27η χρονιά ο ΠΟΙΑΘ στη διαδρομή Φάληρο - Ύδρα - Φάληρο (72 ν.μ.) με τη συμμετοχή 54 σκαφών.

Ακολούθησε η εκδήλωση της ERICSSON, στην οποία συμμετείχαν εκτός από τα πληρώματα, επισκέπτες και κάτοικοι του νησιού. Αναλυτικά οι πρωτίες του αγώνα ανά κατηγορία έχουν ως εξής:

Κατηγορία IMS RACER

1ο ASTRAPI - ΕΜΠΟΡΟΚΑΡΤΑ - MASTERCARD, κυβερνήτης Ι. Ανεπιδιόρθης

Κατηγορία IMS CRUISER/RACER

1ο VIRUS II, κυβερνήτης Ν. Καϊτατζίδης

Κατηγορία ORC CLUB

1ο ALBIREO, κυβερνήτης Ι. Κουτσούκος

Κατηγορία ΕΑΘ

1ο HATI IV, κυβερνήτης Ι. Καραπέτης



Ο υπεύθυνος εκπαίδευσης ναυάρχος Στ. Κεχρής παρουσιάζει στους προσκεκλημένους το Bridge Simulator

Παρουσίαση του Bridge Simulator

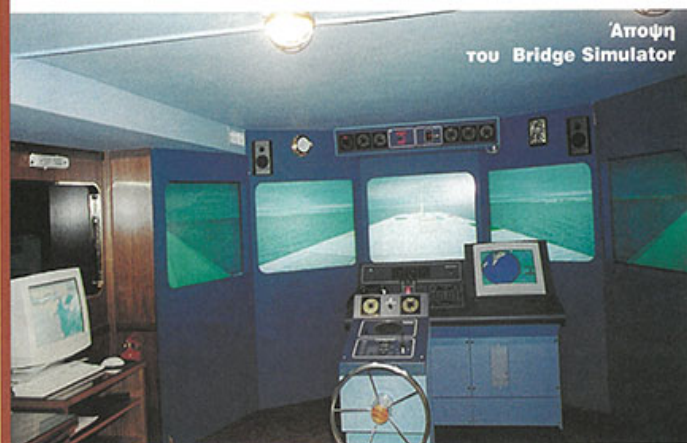
Στις 13 Απριλίου 2000, στις εγκαταστάσεις του Maritime Training Center (MTC) της QMS - Quality Maritime Services S.A. και της Christou Associates S.A., η ιδιοκτήτρια κ. Καλλιόπη Λυριντζή και οι συνεργάτες της δεξιώθηκαν μέλη του εφοπλιστικού κύκλου και στελέχη του ευρύτερου ναυτιλιακού χώρου, στο πλαίσιο της λειτουργίας του νεοεγκατεστηθέντος Bridge Simulator, του οποίου έγινε παρουσίαση των χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων του. Στη δεξίωση-παρουσίαση παρευρέθηκαν πολλοί γνωστοί εκπρόσωποι του χώρου, εφοπλιστές, γενικοί διευθυντές εταιρειών, εκπρόσωποι του ναυτιλιακού Τύπου κ.ά.

Οι QMS - MTC και Christou Associates είναι ISO 9000 εταιρείες, ενώ το QMS - MTC πιστοποιήθηκε και από τον DNV ως Maritime Training Center, καλύπτοντας τις ανάγκες της εκπαίδευσης των στελεχών της ναυτιλίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του STCW και των regulations του IMO.

Πέραν του τομέα της εκπαίδευσης, η QMS - Christou συμπεριλαμβάνει στις δραστηριότητές της:

- Επιθεωρήσεις και πιστοποίηση των υπό παναμαϊκή σημαία πλοίων
- Τεχνικές και ναυπηγικές υπηρεσίες, καθώς και
- υπηρεσίες για την τήρηση και εφαρμογή του κώδικα ISM καθώς και του ISO 9000 και ISO 14000.

Σκοπός και πολιτική της QMS - Christou είναι η παροχή ποιοτικών και επαγγελματικών τεχνικών, συμβουλευτικών και εκπαιδευτικών υπηρεσιών, οι οποίες να προηγούνται των τρεχουσών απαιτήσεων και να είναι ανταξίες των σημερινών προκλήσεων που αντιμετωπίζει η ναυτιλία.



Άποψη του Bridge Simulator

competence ~ care ~ control



professional ship management in safe hands

ACOMARIT is meeting the challenges of the new millennium with a competence born of 30 years experience at the leading edge of shipmanagement; with care delivered through professional managers and an accredited manning and training operation contracting 7000 seafarers worldwide and control through innovative risk management, cost control and monitoring systems delivered direct to the owner's office.



Piraeus: Stuart Simpson +301 422 5901
Geneva: Jaques Bille +41 (0)22 737 0300
Website: www.acomarit.com

Glasgow: Bruce Lucas +44 (0)141 243 2435
Singapore: Alistaire Evitt +65 224 9293

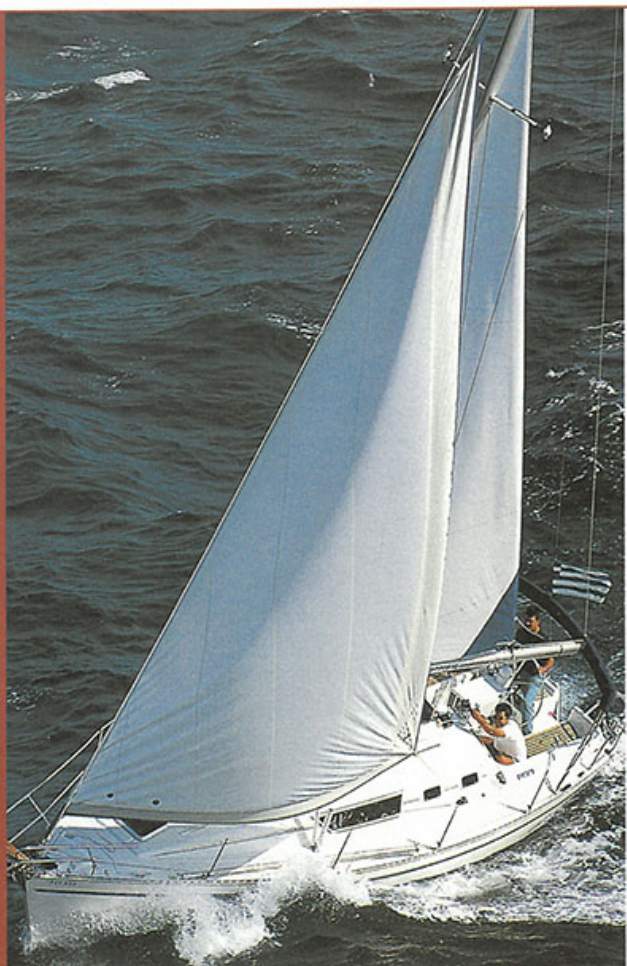
Προγράμματα παγκόσμιας εμβέλειας

Η εταιρεία Dimitrios Thomas Marine Ltd ιδρύθηκε το 1989 στον Πειραιά και αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες τεχνικές συμβουλευτικές εταιρείες, παρέχοντας υπηρεσίες υψηλής τεχνογνωσίας μελέτης / σχεδίασης και επιθεωρήσεων πλοίων ανά τον κόσμο.

Το δυναμικό της εταιρείας στελεχώνεται από έμπειρους ναυπηγούς, μηχανολόγους-μηχανικούς, σχεδιαστές, προγραμματιστές, αριθμώντας ένα σύνολο από 30 άτομα.

Η εταιρεία χρησιμοποιεί και αντιπροσωπεύει αποκλειστικά στην Ελλάδα τα παγκόσμια εμβέλειας καναδικά προγράμματα των Autoship Systems Corporation-ναυπηγικό λογισμικό και Simsmart Inc. - βιομηχανικών εφαρμογών, λογισμικό εξομίσωσης σε πραγματικές συνθήκες.

Η εταιρεία είναι πιστοποιημένη με ISO9001 από το BVQI, που καλύπτει όλες τις δραστηριότητές της, από επιθεωρήσεις πλοίων, επίβλεψη επισκευών, νέων κατασκευών, παχυμετρήσεις ελασμάτων έως και πλήρη τεχνική υποστήριξη ναυτιλιακών εταιρειών.



Κάλυψη αύξησης μετοχικού κεφαλαίου της VERNICOS YACHTS

Καλύφθηκε πλήρως η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή Α.Ε., ύψους 5,35 δισ. δρχ., η οποία είχε αποφασισθεί από την έκτακτη γενική συνέλευση της 6ης Οκτωβρίου 1999 και πραγματοποιήθηκε από 5 Φεβρουαρίου έως 5 Μαρτίου 2000, μέσω των καταστημάτων της τράπεζας EFG Eurobank.

Οι νέες μετοχές που προέρχονται από την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με μετρητά, θα πιστωθούν στους λογαριασμούς αξιών που τηρούν οι μέτοχοι στο ΣΑΤ, με βάση τα στοιχεία που δήλωσαν κατά την άσκηση του δικαιώματός τους.

Η ημερομηνία πίστωσης των μετοχών στους λογαριασμούς αξιών και η έναρξη διαπραγμάτευσής τους στο ΧΑΑ θα γνωστοποιηθούν με ανακοίνωση της εταιρείας μέσω του Τύπου.

Δέσμευση για συνέχιση του έργου

Νέο διοικητικό συμβούλιο στη WISTA Ελλάς (Women's International Shipping and Trading Association) προέκυψε από τις πρόσφατες εκλογές, το οποίο είναι:

Πρόεδρος: Χάρης Κιοσέογλου, αντιπρόεδρος: Νάνσυ Γάκη, γενική γραμματέας: Αθηνά Βεζύρη, ταμίας: Ισιδώρα Θεοδοκά, μέλος: Τζένη Πουρναρά-Βαρδαβίλη και αναπληρωματικά μέλη: Άννα Διοθέτου, Ελίζαμπεθ Ιωαννίδη και Καλλιόπη Λυριντζή. Το νέο διοικητικό συμβούλιο δεσμεύτηκε να συνεχίσει το έργο της σύσφιξης και ανάπτυξης επαγγελματικών και φιλικών δεσμών μεταξύ των γυναικών στελεχών της ναυτιλίας και συναφών χώρων, καθώς επίσης και στην ενθάρρυνση γυναικών να στραφούν στο ναυτιλιακό στίβο μέσω προγραμμάτων επαγγελματικού προσανατολισμού.



Η επανεκλεγείσα πρόεδρος
κ. Χάρης Κιοσέογλου



serving the marine world since 1936

industrial marine products



wire ropes —



**mooring ropes &
polyamide nylon ropes —**



**anchors & studlink
anchor chaincables —**



container securing systems —



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



anodes —



rubber dockside fenders —



shark marine paints —



safety equipment —

KATRADIS GROUP

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





«Καλοκαιρινή απασχόληση»

Με σκοπό τη συμβολή στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της επικοινωνίας ανάμεσα στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς και τη ναυτιλιακή κοινότητα, ο σύλλογος «ΩΚΕΑΝΟΣ» (μη κερδοσκοπικός σύλλογος με μέλη φοιτητές και αποφοίτους του ναυτιλιακού τμήματος) οργάνωσε, στις 14 Απριλίου, το «12ο Κύκλο Ανοικτών Συνδιαλέξεων» σε συνεργασία με την επίκουρο καθηγήτρια του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών κ. Τζίνα Χαριλάουτη. Στην εκδήλωση παρουσιάστηκαν τα ημερολόγια των φοιτητών που ταξίδεψαν το καλοκαίρι του 1999 με εμπορικά πλοία, στη διάρκεια του προγράμματος «Καλοκαιρινή απασχόληση».

Η εξέλιξη του ηλεκτρονικού εμπορίου

Το Ελληνοβρετανικό Εμπορικό Επιμελητήριο με τη συνεργασία της εταιρείας E-COMPANIES και την ευγενική χορηγία της OTENET, διοργάνωσε σεμινάριο e-commerce στις 29 Μαρτίου 2000, σε αθηναϊκό ξενοδοχείο.

Στο σεμινάριο παρέστη ο πρέσβης της Μ. Βρετανίας Α.Ε. κ. D.C.A. Madden CMC, ο οποίος απηύθυνε τον εναρκτήριο χαιρετισμό. Οι κύριοι Robert Mann, αντιπρόεδρος της εταιρείας Interworld Europe, Κωνσταντίνος Μαδιάς, Project Co-ordinator της εταιρείας E-COMPANIES και η κυρία Δάφνη Κοζώνη, δικηγόρος της εταιρείας Κ. Γιαννόπουλος & Συνεργάτες, παρουσίασαν την εξέλιξη της πορείας του ηλεκτρονικού εμπορίου καθώς και τις προοπτικές του, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, και ανέλυσαν τις φορολογικές παραμέτρους του θέματος.

Τις παρουσιάσεις ακολούθησε το πρακτικό μέρος του σεμιναρίου, όπου οι συμμετέχοντες είχαν την ευκαιρία να εξασκηθούν στη νέα τεχνολογία με τη χρήση υπολογιστών και την καθοδήγηση ειδικών.



Ελληνική εταιρεία κλείνει συμφωνία με το Εκουαδόρ

Συμφωνία για τη μηχανοργάνωση του στόλου πετρελαιοφόρων του Εκουαδόρ έκλεισε η εταιρεία Shipmanagement Expert Systems S.A. (SES).

Σκοπός της συμφωνίας είναι η αναβάθμιση της προώθησης των πετρελαιοφόρων δραστηριοτήτων μέσω της κρατικής εταιρείας Flota Petrolera Ecuatoriana (Flopec).

Η επιλογή της SES έγινε για να αντικατασταθεί το λογισμικό με το πακέτο της εν λόγω ελληνικής εταιρείας, το οποίο έχει σχεδιαστεί ειδικά για τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Αναλυτικότερα, η SES ανέλαβε την αντικατάσταση των συστημάτων της μηχανοργάνωσης ναυτιλιακών εταιρειών, στα κεντρικά γραφεία της Flopec στο Quito, την επίβλεψη της υποστήριξης και την ικανοποίηση της ανάγκης διαχείρισης 1.500 εργασιών συντήρησης και 10.000 ανταλλακτικών για κάθε πλοίο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η εταιρεία Flopec ιδρύθηκε το 1972, δηλαδή ένα χρόνο μετά την ανακάλυψη κοιτασμάτων πετρελαιοίου στη νοτιοαμερικανική χώρα, από το Πολεμικό Ναυτικό της χώρας και ιαπωνικά συμφέροντα. Έξι χρόνια αργότερα πέρασε πλήρως στην κρατική διοίκηση του Εκουαδόρ.

Η SES ιδρύθηκε το 1987 στον Πειραιά με σκοπό τη σχεδίαση, ανάπτυξη και προώθηση συστημάτων μηχανοργάνωσης ναυτιλιακών εταιρειών για τη διεθνή αγορά. Θεωρείται μία από τις πρώτες εταιρείες αυτού του είδους στον κόσμο και υπηρετεί αποκλειστικά τις ανάγκες της ναυτιλιακής κοινότητας με πελάτες σε 25 χώρες.





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



Από δεξιά οι κ. Τάσος Μάης, διευθύνων σύμβουλος του InterArgo Travel Group, Edgar Ekeseth, director international sales & business development της Instone International, Tony Sawyer, managing director της Instone International και Αδαμάντιος Πειθής, πρόεδρος του InterArgo Travel Group

Δυναμική διεξόδου του Ομίλου InterArgo



Ο διεθνής ταξιδιωτικός όμιλος InterArgo Travel Group S.A. πραγματοποιεί προ-σφατα δυναμική διεξόδου στην ελληνική αγορά με την ίδρυση νέας ανώνυμης ταξιδιωτικής εταιρείας. Έτσι, στο πλαίσιο της επενδυτικής πολιτικής του ομίλου αλλή και της ισχυροποίησής του στην ελληνική αγορά, ιδρύθηκε η InterArgo Travel A.E., η οποία και απορρόφησε τις δραστηριότητες της Travelmasters ΕΠΕ.

Ο όμιλος InterArgo Travel Group, ένας από τους πιο δυναμικούς στον ταξιδιωτικό χώρο παγκοσμίως, δραστηριοποιείται στον τουριστικό τομέα από το 1979, με πρώτη θυγατρική εταιρεία την Argo Tours στο Λονδίνο. Έκτοτε και στο διάστημα των 21 ετών που ακολούθησαν, η εταιρεία γνώρισε ραγδαία ανάπτυξη, επεκ-

κτείνοντας τη δράση της στη Γενεύη, τη Γλασκώβη,

τη Λεμεσό, το Γιοχάνεσμπουργκ, το Cape Town και τα τελευταία οκτώ χρόνια στην Αθήνα με την εταιρεία World Travelmasters ΕΠΕ.

Πυρήνα των δραστηριοτήτων του ομίλου InterArgo Travel Group αποτελεί η ειδίκευσή του στη μεταφορά πληρωμάτων (Crew travel), ενώ παράλληλα ο όμιλος έχει αναπτύξει μοναδική εμπειρία και τεχνογνωσία στο χώρο των επαγγελματικών ταξιδιών (corporate travel) και των ταξιδιών αναψυχής (leisure travel).

Η νεοσύστατη εταιρεία InterArgo Travel A.E. έχει πάρει έγκριση άδειας λειτουργίας IATA ταξιδιωτικού γραφείου και η δραστηριότητά της πρόκειται να επεκταθεί στον ευρύτερο τουριστικό χώρο, εξυπηρετώντας τους πελάτες του ομίλου στην Ελλάδα

σε θέματα όπως:

- Crew Travel. Το 1999 ο όμιλος ενδυναμώθηκε με τη στρατηγική συμμαχία με την Instone International - μαζί κατέχουν διεθνώς την πρώτη θέση σε επίκεντρο κίνησης αλλή και τεχνογνωσίας. Το δίκτυο της συμμαχίας καλύπτει τις χώρες Ηνωμένο Βασίλειο, Κύπρο, Γερμανία, Ινδία, Ολλανδία, Νορβηγία, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη, Νότιο Αφρική, Ελβετία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, ΗΠΑ και ασφαλώς την Ελλάδα.

- Business/Corporate Travel, όπου, μεταξύ άλλων, θα υπάγεται και η διοργάνωση συνδρίων και Incentives, διευρύνοντας έτσι την υπάρχουσα πελατειακή βάση.

- Leisure Travel, με έμφαση σε ταξιδιωτικά πακέτα ευρωπαϊκών πόλεων και μακρινών εξωτικών προορισμών (αυτή τη στιγμή αντιπροσωπεύουν τα ταξιδιωτικά πακέτα της Virgin Atlantic και της Air France).

Η τελική επιχειρησιακή μορφή της εταιρείας θα ολοκληρωθεί με τη μεταφορά της σε ιδιόκτητους χώρους 800μ² τον Σεπτέμβριο 2000, στο Business Center «Ποιητεία», ενώ ήδη έχει αρχίσει με γρήγορους ρυθμούς η στελέχωσή της με καταξιωμένους επαγγελματίες σε επίπεδο Sales, Marketing, Information Technology, Ticketing, Accounting, Customer Service και Management Information Systems.

Έτσι μέχρι το Ιούνιο, το ανθρώπινο δυναμικό της InterArgo Travel A.E. αναμένεται να φτάσει τα 25 άτομα.

Με το ισχυρό αυτό ανθρώπινο δυναμικό και τη διεθνή εμπειρία του ομίλου, η InterArgo Travel A.E. είναι έτοιμη να ανταποκριθεί πλήρως στις ταξιδιωτικές ανάγκες του ελληνικού κοινού, παρέχοντας άριστη ποιότητα υπηρεσιών και άμεση εξυπηρέτηση σε όλα τα αιτήματα των πελατών της.

ΠΡΩΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΟΥ



ΞΕΠΕΡΑΣΕ

τα συνήθη όρια με κατασκευές
συρματοσχοίνων 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



Publications and Press S.A.



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
διάμετρων μέχρι 144 χιλ. (18")

ΠΑΡΕΧΕΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

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

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



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

Δ. ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ ΑΒΕΕ

ΕΔΡΑ: ΓΡΑΒΙΑΣ 56, 185 45 ΠΕΙΡΑΙΑΣ · ΕΛΛΑΔΑ

ΤΗΛ.: 4060600 FAX: 4615211 Web Site: www.koronakis.gr e-mail: koronaki@otenet.gr



ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

Ενιαία πλατφόρμα δράσης στην επιβατηγό ναυτιλία

Στην κατεύθυνση δημιουργίας μια μεγάλης ένωσης που θα διασφαλίζει την πορεία της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας και θα ενδιαφέρεται για τα κεκτημένα δικαιώματα των μελών της, κινούνται οι Ανδρέας Ποταμιάνος και Παντελής Σφηνιάς, πρόεδροι της Ένωσης Εφορητιστών Επιβατηγών Πλοίων και της Ένωσης Εφορητιστών Ακτοπλοϊκής, αντίστοιχα.

«Με απόλυτο σεβασμό στον κυρίαρχο ρόλο της κάθε Ένωσης, θα αναζητούμε στη διαμόρφωση μιας ενιαίας πλατφόρμας δράσης. Αυτή θα εξυπηρετεί όλους τους ενασχολούμενους με την επιβατηγό ναυτιλία όχι μόνο σε εθνικό, αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο», τονίζεται σε κοινή ανακοίνωση των κυρίων Ποταμιάνου και Σφηνιά.

Ακόμη, στην κοινή ανακοίνωση των δύο προέδρων αναφέρεται: «Κοινός στόχος θα είναι η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στις τακτικές

γραμμές της ακτοπλοϊκής, στις θαλάσσιες ενδοκοινοτικές μεταφορές αλλά και στον τομέα της κρουαζιέρας. Για το σκοπό αυτόν, θα εισηγηθούμε ανάλογα προς τα διοικητικά συμβούλια και κατ'επέκτασιν προς όλα τα μέλη των Ενώσεών μας με απώτερο στόχο τη δημιουργία μιας μεγάλης Ένωσης, στο πλαίσιο της οποίας θα διασφαλίζονται τα κεκτημένα δικαιώματα των μελών».

Οι Ανδρέας Ποταμιάνος και Π. Σφηνιάς ζητούν χάριν της ενότητας όλων των παραγόντων της επιβατηγού ναυτιλίας να μη γίνονται μεμονωμένες δηλώσεις από εφορητιστές (όπως αυτές του Περ. Παναγόπουλου στις αρχές Απριλίου, σύμφωνα με τις οποίες η εγγραφή 34 πλοίων των Μινωικών στην ΕΕΕΠ θα βοηθούσε τόσο στην απειλευθέρωση όσο και στο γρηγορότερο εκσυγχρονισμό), διότι όπως υποστηρίζουν, δεν αντιπροσωπεύουν ούτε τις προθέσεις των Ενώσεων ούτε την κοινή επιδιωκόμενη πολιτική της επιβατηγού ναυτιλίας. Για τις πρόσφατες δηλώσεις Παναγόπουλου των Επιχειρήσεων Αττικής, θέση πήρε και ο πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών Κ. Κληρονόμος, ο οποίος υποστήριξε: «Η πρόταση των Μινωικών για τη δημιουργία μιας Ένωσης έχει σαφέστατο περιεχόμενο και στόχο και αποτελεί τουλάχιστον αντιδεοντολογική ενέργεια, η προσπάθεια των ΕΠΑΤ να διερμηνεύσουν κατά το δοκούν την πρόταση. Οι Μινωικές υποστηρίζουν ότι για ένα τόσο σοβαρό θέμα, όπως αυτό της αλληλεγγύης του σημερινού νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας της ακτοπλοϊκής, η αρμόδια επιτροπή που έχει συγκροτηθεί θα πρέπει να αντιμετωπίσει τα υπάρχοντα προβλήματα της ανανέωσης και του εκσυγχρονισμού του ακτοπλοϊκού νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας μας μέσω βιώσιμων επιχειρηματικών φορέων».

«Η δημιουργία μιας Ένωσης θα εξυπηρετήσει όσους ασχολούνται με την επιβατηγό ναυτιλία όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο», υποστηρίζουν οι κ. Α. Ποταμιάνος και Π. Σφηνιάς



Το όνειρο έγινε πραγματικότητα

Πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια του «Αίολος Εξηρές» παρουσία των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή και Αιγαίου Νίκου Σηφουνάκη.

Στην τελετή, που προκάλεσε ιδιαίτερη αίσθηση για την παρουσία όλων των προέδρων των ακτοπλοϊκών ενώσεων, ο πρόεδρος της NEL και δήμαρχος Μυτιλήνης Ν. Γιακαλής υποδέχθηκε τους προσκεκλημένους της εταιρείας στην τελετή των εγκαίνιων του ταχύτερου πλοίου του Αιγαίου (όσον αφορά τα Monohull) με ταχύτητα 36 μίλια την ώρα.

Το νέο πλοίο της ναυτιλιακής εταιρείας της Μυτιλήνης ναυπηγήθηκε στη Γαλλία, έχει μήκος 119 μέτρα, πλάτος 15,7 μ. και μεταφορική ικανότητα 1.000 επιβατών και 210 Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Στα εγκαίνια, μεταξύ άλλων, παρευρέθησαν ο νομάρχης Λέσβου κ. Βουνάτσος, οι κ. Σήφης και Γεώργιος Βαρδινγιάννης, ο Περικλής Παναγόπουλος, ο Κώστας Κληρονόμος, πρόεδρος του ομίλου των Μινωικών Γραμμών, ο Παντελής Σφηνιάς, ο Γεράσιμος Στρίντζης, ο Γ. Γιαννάτος της Med Link Lines, καθώς και πολλοί παράγοντες της ναυτιλίας και του Πειραιά.

Ανάδοχοι του πλοίου ήταν συμβολικά οι αθηναίους Κώστας Κεντέρης και Ειρήνη και Βάσια Καβαρνού.

Το «Αίολος Εξηρές» θα δρομολογηθεί στις γραμμές Πειραιά - Χίου - Μυτιλήνης και Ραφίνας - Άνδρου - Τήνου - Σύρου - Μυκόνου.

Καταμαράν απέκτησε η Δωδεκανησιακή ακτοπλοΐα

Στις αρχές Απριλίου παρελήφθη από νορβηγικό ναυπηγείο για λογαριασμό της εταιρείας Δωδεκανήσος Ναυτιλιακή το νεότευκτο καταμαράν «Δωδεκανήσος Express».

Το «Δωδεκανήσος Express» έρχεται να καλύψει τις ανάγκες των Δωδεκανήσων για συνεχή, γρήγορη, ασφαλή και συνεπή μεταφορά των κατοίκων των νησιών μας από το ένα νησί στο άλλο, με στόχο τα Δωδεκανήσα να γίνουν «ένα». Θα μπορεί να μεταφέρει 341 επιβάτες σε καθίσματα πολυτελή Α' θέσεως αεροπλάνων και 6 Ι.Χ. Δύο μεγάλα ψυγεία στο γκαράζ για τη μεταφορά ψαριών, κρεάτων, τυριών, αλλαντικών κλπ. θα εξυπηρετούν τους ψαράδες των μικρών νησιών και τους εμπόρους ευπαθών προϊόντων.

Οι προδιαγραφές του νέου πλοίου είναι ό,τι πιο τέλειο έχει να επιδείξει η νέα τεχνολογία στην προώθηση, ευστάθεια και πλοήγηση. Αξίζει να τονίσουμε πως οι μέτοχοι της εταιρείας, όλοι Δωδεκανήσιοι επιχειρηματίες, είναι ιδιαίτερα απαιτητικοί σχετικά με την άνεση των επιβατών, έχοντας εφοδιάσει το σκάφος με δύο σαλόνια. Ένα για καπνίζοντες και ένα για μη καπνίζοντες.

Εκτός από άνεση, πολυτέλεια και ταχύτητα που θα προσφέρει στους επιβάτες, οι Δωδεκανήσιοι θα πρέπει να γνωρίζουν ότι από άποψη ασφάλειας, το πλοίο έχει εξοπλιστεί με τα τελειότερα βοη-

θήματα και σωστικά μέσα που υπάρχουν.

Είναι πλέον κοινή πεποίθηση, μετά τα προβλήματα των τελευταίων 2-3 ετών, ότι με τη δρομολόγηση του «Δωδεκανήσος Express», ο πλήχης για τη Δωδεκανησιακή ακτοπλοΐα έχει ήδη ανέβει ψηλά.

«Παναγία Σκιαδενή»

Επίσης, σε σύντομο χρονικό διάστημα θα έρθει στην Ελλάδα και το Φ/Β της εταιρείας «Παναγία Σκιαδενή», το οποίο θα μεταβεί για μετασκευές στο Πέραμα και θα είναι έτοιμο για να εξυπηρετήσει το κοινό στη γραμμή Πειραιά - Αστυπάλαιας - Νισύρου - Τήλου - Σύμης - Ρόδου, 3 φορές την εβδομάδα.

Το «Παναγία Σκιαδενή» είναι 9 ετών και αυτή τη στιγμή εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Οζάκα-Kotchi της Ιαπωνίας. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου, η άριστη κατάστασή του και η ταχύτητά του (22 ναυτικά μίλια στα 75% της ιπποδύναμης) το καθιστούν ένα πλοίο που αξίζει τον κόπο για μεγάλες επενδύσεις και για προγραμματισμό νέων δεδομένων στη μεταφορά των επιβατών.

Τα δρομολόγια θα εκτελούνται σε «νεκρό χρόνο» για τους επιβάτες, καθώς προβλέπεται η αναχώρηση από τον Πειραιά για τη Ρόδο και αντίστροφα στις 18.00 και άφιξη

αντίστοιχα στις 07.00 το πρωί.

Τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίου-φεριμπότ

«Παναγία Σκιαδενή»

Έτος ναυπηγήσεως: 1990/91, Ιαπωνία

Μήκος: 141,50 μ.

Πλάτος: 23,00 μ.

Βύθισμα έμφορτο: 5,70 μ.Σ

Ολική χωρητικότητα: 6.939 τ.

Νεκρό βάρος: 3.348 τ.

Ταχύτητα υπηρεσιακή: 22 μ. στο 75% της ιπποδύναμης

Μηχανές: PIELSTIC 12 PC 2-6 V

Πλευρικούς προωθητήρες: (ηρο-

πेलάκια) Bowthruster

Στην πλώρη = 1, στην πρύμνη = 2

Καταπέλτες γκαράζ = 1 πρύμνη

+ 1 πλώρη

Γκαράζ = 2

Α) Κυρίως γκαράζ χωρητικότητας

80 φορτηγά + 15 Ι.Χ.

Β) Άνω γκαράζ: 20 φορτηγά + 80

Ι.Χ. ή 140 Ι.Χ.

Ύψος γκαράζ καθαρό ελάχιστο:

4,50 μ.

Ιαπωνικό όνομα

πλοίου: F/B «New

Tosa»

Ελληνικό όνομα

πλοίου μετά την

παραλαβή: Ο/Γ Ε/Π

«Παναγία Σκιαδε-

νή», όνομα ροδίτι-

κο από το μονο-

στήρι της Σκιαδε-

νής στη νότια Ρό-

δο.

Τεχνικά χαρακτηριστικά

πλοίου-καταμαράν

«Δωδεκανήσος Express»

Μήκος: 40,05 μ.

Πλάτος: 11,46 μ.

Βύθισμα: 1,70 μ.

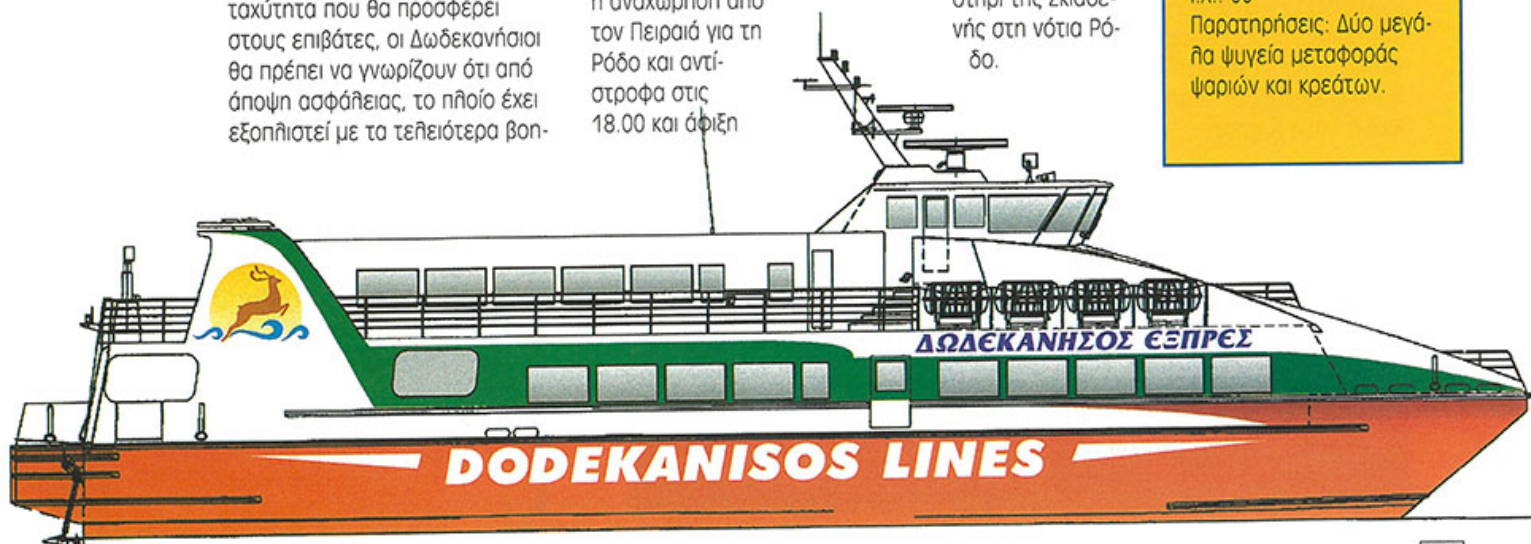
Επιβάτες: 341

Ι.Χ.: 60

Παρατηρήσεις: Δύο μεγά-

λα ψυγεία μεταφοράς

ψαριών και κρεάτων.





Το «αδελφό» πλοίο Blue Star 1

Το «Olympic Voyager» έρχεται τον Ιούνιο

Το «Olympic Voyager», το ταχύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου, το οποίο ανήκει στη δύναμη της Royal Olympic Cruises, καταπλέει στον Πειραιά στις 22 Ιουνίου και δύο ημέρες αργότερα ξεκινάει τις κρουαζιέρες του.

Με την προσθήκη αυτού του υπερσύγχρονου κρουαζιερόπλοιου η ROC, της οποίας προσφάτως το 70% του μετοχικού κεφαλαίου της πέρασε στη Luis Cruises, αναμένεται να αυξήσει σημαντικά τον κύκλο εργασιών της για το 2000.

Η ελληνική κρουαζιέρα πέρασε μία από τις χειρότερες περιόδους της, αφού η υπόθεση Οτσαλάν, ο πόλεμος στο Κόσσοβο και οι σεισμοί σε Τουρκία και Ελλάδα κυριολεκτικά τη «γονάτισαν».

«Η ζήτηση τώρα είναι μεγάλη και τα μηνύματα για κρατήσεις από Αμερική και Ευρώπη σημαντικά. Φέτος, όλοι πιστεύουν ότι η ελληνική κρουαζιέρα θα ανακάμψει», δήλωσε κορυφαίο στέλεχος της ROC στα «Ν.Χ.». Το «Olympic Voyager» (αυτή την περίοδο τοποθετείται ο ξενοδοχειακός εξοπλισμός του σε γερμανικό ναυπηγείο) από τις 24 Ιουνίου θα αρχίσει τις 7ήμερες «μεγάλες κρουαζιέρες των 3 ηπείρων». Το πρόγραμμα θα περιλαμβάνει προσεγγίσεις και περιηγήσεις σε Σαντορίνη - Αιγιάλιον (Κάιρο) - Ασσότ (Ιερουσαλήμ και Βηθλεέμ) - Ρόδο - Κωνσταντινούπολη - Κουσάντασι και Μύκονο. Σημείο απόπλου το λιμάνι του Πειραιά. Να σημειωθεί ότι τον Απρίλιο του 2001 θα ενταχθεί στη δύναμη του στόλου της εταιρείας και το δεύτερο υπερσύγχρονο κρουαζιερόπλοιο, το «Olympic Explorer». Και τα δύο πλοία θα αναπτύσσουν ταχύτητα 27 κόμβων. Σε κάθε κρουαζιερόπλοιο θα απασχολούνται περίπου 400 άτομα, ενώ η μεταφορική ικανότητα ανέρχεται σε 800 επιβάτες. Οι 400 καμπίνες θα είναι όλες εξοπλισμένες με κλιματισμό, τηλεόραση, ραδιόφωνο, μίνι μπαρ, τηλέφωνο κ.ά. Θα υπάρχουν 48 σουίτες, από τις οποίες οι 12 υπερπολυτελείς με ιδιωτικό μπαθκίονι στη θάλασσα! Ακόμη 4 καμπίνες θα είναι διαμορφωμένες για άτομα με ειδικές ανάγκες. Το κρουαζιερόπλοιο κατά τη χειμερινή περίοδο θα εκτελεί κρουαζιέρες σε Καραϊβική ή Νότια Αμερική.



Καθέλκυση νεότευκτου

Κατά τη διάρκεια πανηγυρικής τελετής, παρουσία των διοικήσεων και των στελεχών των εταιρειών Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε. και Γραμμές Στρίντζη ΝΑΕ, πραγματοποιήθηκε στο ναυπηγείο Van Der Giessen de Noord, στο Ρότερνταμ, η καθέλκυση του δεύτερου από τα δύο νέα πλοία της εταιρείας που θα δρομολογηθούν στην Αδριατική. Ανάδοχος του πλοίου ήταν η κ. Μάρια Στρίντζη, κόρη του Γεράσιμου Στρίντζη.

Το «Blue Star 2» είναι ένα υπερσύγχρονο πλοίο, ταχύτητας περίπου 28 κόμβων, χωρητικότητας 1.600 επιβατών και 850 Ι.Χ. ή 110 φορτηγών αυτοκινήτων και 100 Ι.Χ. Το πλοίο θα διαθέτει εστιατόριο, σελφ σέρβις εστιατόριο, μπαρ, νάιτ-κλαμπ lounge, 2 σινεμά, καταστήματα, πισίνα και όλες τις ανέσεις για ένα άνετο και πολυτελές ταξίδι.

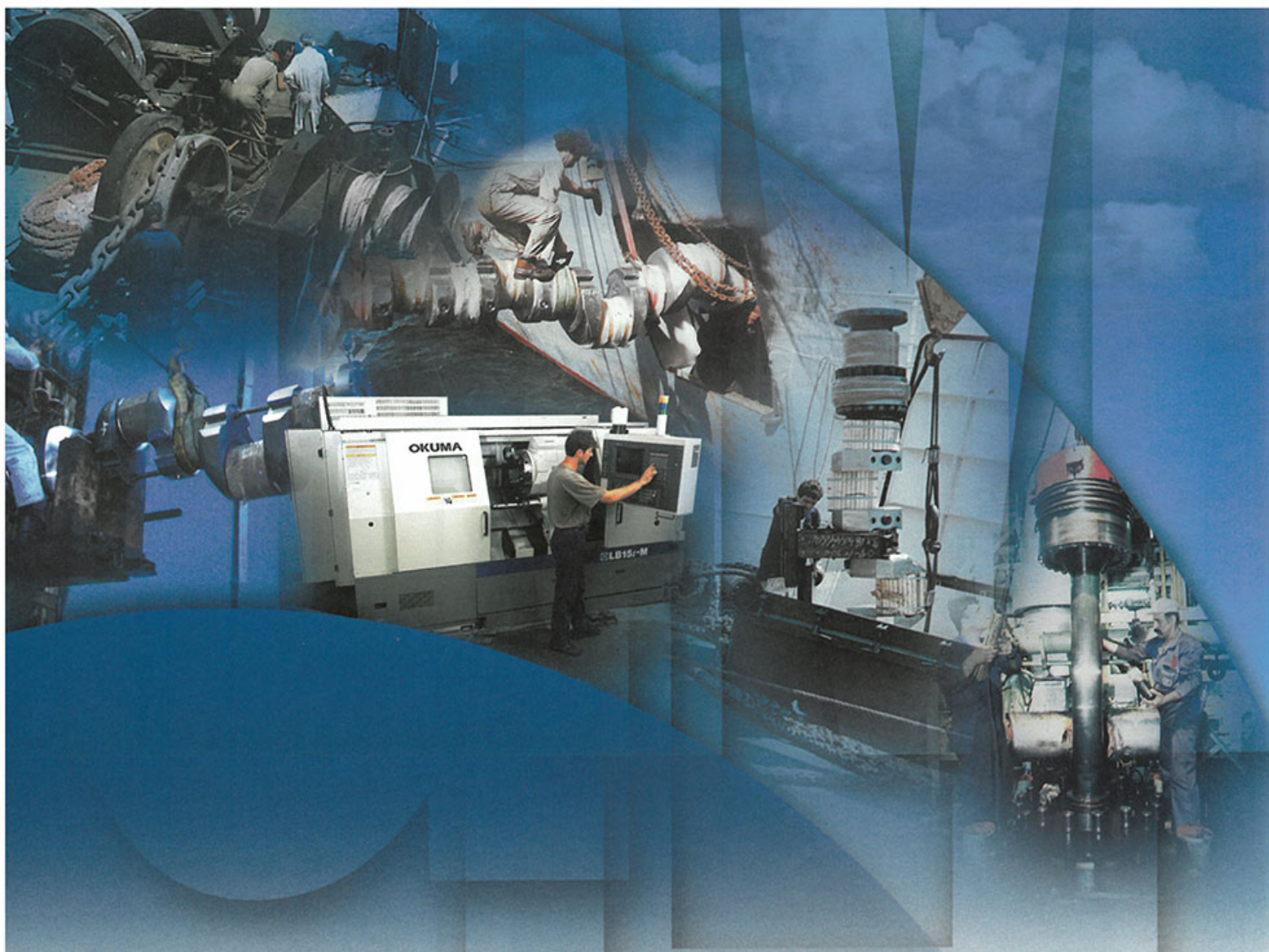
Το «Blue Star 2» θα δρομολογηθεί στη γραμμή Πάτρας-Μπρίντεζι-Αγκόνα, μία νέα γραμμή για την εταιρεία η οποία έχει και το πρωτοποριακό στοιχείο ότι θα συνδέει δύο ιταλικά λιμάνια.

Τη διαδρομή Πάτρας-Μπρίντεζι θα την καλύπτει σε χρόνο-ρεκόρ 9 ώρες και τη διαδρομή Πάτρας-Αγκόνα σε 21 ώρες μέσω Μπρίντεζι.

Το «Blue Star 2» θα ξεκινήσει τα δρομολόγια του τον Ιούλιο του 2000, παράλληλα με το αδελφό πλοίο «Blue Star 1», το οποίο κατεβλήθηκε στις 18/12/99 στο ίδιο ναυπηγείο και θα δρομολογηθεί το Μάιο του 2000. Με τη δρομολόγηση των δύο αυτών πλοίων ενισχύεται σημαντικά η θέση της εταιρείας στις γραμμές της Αδριατικής, αυξάνοντας το μερίδιο αγοράς της.

Δρομολογείται η «Μυρτιλιώτισσα»

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Νότου, ANEN Α.Ε., υπέγραψε πρόσφατα το προσύμφωνο (MOA) για την αγορά του πρώτου πλοίου της του Ε/Γ - Ο/Γ «Άνεμος», το οποίο θα μετονομαστεί σε «Μυρτιλιώτισσα». Θα δρομολογηθεί μέσα στο πρώτο δεκάημερο του Απριλίου στη γραμμή Καστελλίου-Αντικυθήρων-Κυθήρων-Γυθείου-Καθαμάτας, ενώ παράλληλα εξετάζεται και η δυνατότητα προέκτασης του δρομολογίου στον Πειραιά.



One step ahead



G. M. T. H. S.A.

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

Αποκλειστική δήλωση του υπουργού Ε.Ν. Χρήστου Παπουτσή στα «Ναυτικά Χρονικά»



Σε αποκλειστική δήλωση στα «Ναυτικά Χρονικά» ο νέος υπουργός Ε.Ν. Χρ. Παπουτσής δήλωσε ότι:

Η μεγάλη πρόκληση της νέας τετραετίας είναι με τις προσπάθειες όλων μας, της κυβέρνησης, των πολιτικών και κοινωνικών φορέων και των πολιτών, να ανοικοδομήσουμε την ισχυρή Ελλάδα της ανάπτυξης, της απασχόλησης και της κοινωνικής αλληλεγγύης. Τα πρώτα μεγάλα βήματα έχουν ήδη γίνει. Η χώρα μας εισέρχεται με το σπαθί της στην οικονομική και νομισματική ένωση, η οικονομία μας θωρακίζεται. Ισχυρή όμως Ελλάδα σημαίνει και ισχυρή ναυτιλία. Στο στόχο αυτό θα στρατευθούμε με όλες μας τις δυνάμεις, ώστε η ελληνική ναυτιλία να απαντήσει με δυναμισμό στις παγκόσμιες προκλήσεις και να καταστεί πιο ανταγωνιστική. Η πολιτική μας παράλληλα στοχεύει στην ενίσχυση της απασχόλησης, στη βελτίωση συνθηκών εργασίας των Ελλήνων ναυτικών και στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών μας. Ανάπτυξη και κοινωνική αλληλεγγύη αποτελούν τις δύο βασικές όψεις της κυβερνητικής πολιτικής και την «πυξίδα μας» στο υπουργείο Ναυτιλίας. Θα δώσω όλες μου τις δυνάμεις από τη θέση του υπουργού Ναυτιλίας έτσι ώστε η ελληνική ναυτιλία να παραμείνει κυρίαρχη και ισχυρή σε όλον τον κόσμο.

Το πλαίσιο της ναυτιλιακής πολιτικής

«Δεν θα φοβηθούμε τις αλλαγές», δηλώνει ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

Όλα τα τρέχοντα όσο και επείγοντα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας κάλυψε η ομιλία του νέου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή στο πλαίσιο των προγραμματικών δηλώσεων της κυβέρνησης Σημίτη, μετά την επανεκλογή της.

Και υπό μία έννοια, η ομιλία Παπουτσή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως οι προγραμματικές δηλώσεις για τη ναυτιλία, αφού οι συγκεκριμένες δεσμεύσεις του νέου υπουργού συνιστούν και το πλαίσιο των πρωτοβουλιών που θα πάρει κατά τη διάρκεια της θητείας του.

Ειδικότερα, αν θέλουμε να επισημάνουμε τα βασικά σημεία των δεσμεύσεων

Παπουτσή, θα αναφέραμε τα εξής:

Ισχυρή Ελλάδα σημαίνει μετοξύ άλλων ισχυρή ναυτιλία. Γιατί ισχυρή ελληνική ναυτιλία σημαίνει ισχυρή θέση της Ελλάδας σε παγκόσμιο επίπεδο. Σημαίνει ενδυνάμωση της ελληνικής οικονομίας και του τουρισμού. Σημαίνει οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών μας και εθνική θωράκιση του Αιγαίου και ολόκληρης της νησιωτικής Ελλάδας. Επιδιώκουμε την ανάπτυξη μιας σύγχρονης, ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, που θα χαρακτηρίζεται από την ασφάλεια και την ποιότη-

τα.

Ταυτόχρονα, η πολιτική μας στοχεύει στην ενίσχυση της απασχόλησης, στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, στη διαρκή κατάρτιση των Ελλήνων ναυτικών.

Η χώρα μας πρέπει να είναι πρωτοπόρα σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Η ναυτιλία μας στην Ε.Ε.

Να κατοχυρώσουμε την ελληνική σημαία ως σημαία ποιότητας. Αυτό αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για να παραμείνει η ελληνική





Η κυβέρνηση είναι αποφασισμένη να εργασθεί με ευθύνη και συνέπεια στις δεσμεύσεις της για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας

ναυτιλία κυρίαρχη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αναβαθμίζοντας και ενδυναμώνοντας τη θέση και την ισχύ της χώρας μας.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στους άλλους διεθνείς οργανισμούς που ρυθμίζουν τα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών και εμπορίου σε παγκόσμιο επίπεδο, η φωνή και η θέση της Ελλάδος θα είναι καθαρή έχοντας την ισχύ που απορρέει από τη δύναμη και τον όγκο της ελληνικής ναυτιλίας. Η συμμετοχή μας θα είναι ενεργός και δημιουργικός, κατοχυρώνοντας το ρόλο της ναυτιλίας ως ιδιαίτερου κλάδου οικονομικής δραστηριότητας, συμβάλλοντας στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, στην κατάρτιση των προστατευτικών μέτρων και στη διαμόρφωση κανόνων ενός υγιούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος που πρέπει να επικρατεί στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Παράλληλα, θα συνεχίσουμε τις προσπάθειες για τη σύναψη νέων διμερών διακρατικών ναυτιλιακών συμφωνιών με ρήτρες που εξασφαλίζουν την εθνική μεταχείριση, την ελεύθερη πρόσβαση στα διεθνώς διακινούμενα φορτία, στην αποφυγή διπλής φορολόγησης ναυτιλιακών κερδών, τη ρήτρα του μάλιστα ευνοούμενου κράτους, την αμοιβαία αναγνώριση των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

Ο διεθνής ανταγωνισμός είναι ιδιαίτερα έντονος για την ποντοπόρο ναυτιλία. Οι ανταγωνιστές μας λαμβάνουν συνεχώς μέτρα τα οποία πρέπει να παρακολουθούμε. Αλλά δεν πρέπει να σχεδιάσουμε μόνο για το παρόν. Πρέπει να σχεδιάζουμε και για το μέλλον. Και σχεδιάζουμε με καθαρούς στόχους:

Η ανταγωνιστικότητα και η εκπαίδευση

Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, προσέλκυση νέων και σύγχρονων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού των εργαζομένων στη ναυτιλία.

Τώρα ήρθε η ώρα για ουσιαστική παρέμβαση στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Αυτό αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για να ανταπεξέλθει η ελληνική ναυτιλία στο διεθνή ανταγωνισμό και στα νέα δεδομένα, και να δημιουργηθούν νέες προοπτικές απασχόλησης για τους Έλληνες ναυτικούς. Είναι η προϋπόθεση για να εγγυηθούμε το μέλλον

του ναυτικού επαγγέλματος. Παράλληλα, θα προχωρήσουμε στο νομοθετικό πλαίσιο για την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Εξέλιξη που αφενός θα δίνει νέες δυνατότητες για τη ναυτιλία και αφετέρου θα ενισχύει το κύρος του ιδίου του Χρηματιστηρίου.

Η πρόνοια

Σήμερα πρέπει να θέσουμε το πλαίσιο για την ελληνική ναυτιλία του 21ου αιώνα, διασφαλίζοντας τη θέση, την αξιοπρέπεια και την υπερφάνεια που αρμόζουν στον Έλληνα ναυτικό.

Και σ' αυτή την κατεύθυνση είμαστε αποφασισμένοι να δώσουμε ιδιαίτερο βάρος στη ναυτική πρόνοια, βελτιώνοντας τη λειτουργία του Οίκου του Ναύτου και την παροχή υπηρεσιών υγείας, καθώς επίσης και στον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας και την οικονομική εξυγίανση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των συνταξιούχων ναυτικών στο παρόν και στο μέλλον.

Προχωρούμε στην ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου για τη λειτουργία των θαλάσσιων συγκοινωνιών και στην ανάπτυξη του συστήματος διαχείρισης των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών.

Οι γενικές κατευθύνσεις

Η πολιτική μας κινείται σε τρεις μεγάλες κατευθύνσεις.

Πρώτη κατεύθυνση: Λαμβάνοντας υπόψη τα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα της χώρας μας, διαμορφώνουμε μια δέσμη κανόνων υγιούς ανταγωνισμού στο πλαίσιο της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και παράλληλα ενθαρρύνουμε την ελληνική ακτοπλοΐα να προετοιμαστεί με εντατικούς ρυθμούς για να μπορέσει να αντιμετωπίσει με επιτυχία την πρόκληση της απειλευθέρωσης των θαλάσσιων εσωτερικών μεταφορών.

Δεύτερη κατεύθυνση: Είναι η διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και της εδαφικής συνέχειας της χώρας μας. Η διασφάλιση της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας, η ανάπτυξη του τουρισμού και ενός σύγχρονου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών.

Τρίτη κατεύθυνση: Η αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται στον πολίτη. Γι' αυτό είναι



Μια ισχυρή Ελλάδα έχει ανάγκη όπως την ισχυρή ναυτιλία και σε αυτή την κατεύθυνση θα δώσουμε όλες μας τις δυνάμεις προκειμένου να πετύχουμε αυτόν το στόχο

αναγκαία η ταχύτατη ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου και η εγγύηση για την παροχή καλών υπηρεσιών προς τους πολίτες. Γι' αυτό είναι απαραίτητη η δημιουργία τερματικών σταθμών και η ολοκλήρωση των ηλεκτρονικών συστημάτων έκδοσης και ελέγχου εισιτηρίων, ακόμη και στα πιο απομακρυσμένα νησιά.

Τα λιμάνια

Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές συνδέονται άρρηκτα με τις λιμενικές υποδομές και το πλαίσιο λειτουργίας των λιμανιών.

Μία από τις βασικές μας προτεραιότητες είναι η αξιοποίηση του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης για τη δημιουργία σύγχρονων λιμενικών υποδομών. Τα ελληνικά λιμάνια βρίσκονται σε μια νέα εποχή ανάπτυξης και αποτελούν βασικούς παράγοντες στη συνολική αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας μας.

Ο Πειραιάς είναι ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου, με λιμνηρό μέλλον. Η Θεσσαλονίκη, ως πύλη διαμετακόμισης για τις περισσότερες χώρες

της νοτιοανατολικής Ευρώπης, θα έχει ολόένα και σημαντικότερο ρόλο. Η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα, ως πύλες σύνδεσης της Ελλάδας με την Ιταλία και τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουν έναν ιδιαίτερο, αναπτυξιακό ρόλο.

Στην τετραετία που άρχισε θα υλοποιήσουμε μια ολοκληρωμένη εθνική λιμενική πολιτική που θα λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες της εθνικής οικονομίας και της περιφερειακής ανάπτυξης.

Σ' αυτό το πλαίσιο θα προχωρήσουμε στην ολοκλήρωση του νέου θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των Οργανισμών Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης ως ανωνύμων εταιρειών, με γνώμονα τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας τους και την κατοχύρωση του ρόλου τους στο διανεμητικό εμπόριο, στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και στον τουρισμό.

Την ίδια πορεία θα ακολουθήσουν τα λιμάνια που αξιοποιούνται ως εθνικής σημασίας με στρατηγικό ρόλο και μεγάλη οικονομική δυναμική.

Όσον αφορά τα άλλα λιμάνια, θα προχωρήσει η μεταφορά των αρμοδιοτήτων

των Λιμενικών Ταμείων στην αυτοδιοίκηση Α' ή Β' βαθμού.

Το Λ.Σ.

Βασική μας προτεραιότητα αποτελεί ο εκσυγχρονισμός, η αναβάθμιση και η ενίσχυση της λειτουργίας του Λιμενικού Σώματος. Η εποχή μας απαιτεί ένα καλό οργανωμένο και αποτελεσματικό σώμα, ικανό να ανταποκρίνεται στη θωράκιση των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων, στην αστυνόμευση των ακτών, στην προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην καλή λειτουργία των λιμένων.

Προκειμένου να ανταποκριθεί το Λιμενικό Σώμα σ' αυτόν το σύγχρονο ρόλο, συνεχίζεται το μεγάλο εξοπλιστικό πρόγραμμα σε εναέρια και πλωτά μέσα σύγχρονης τεχνολογίας.

Επεκτείνουμε το ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας στο Ανατολικό Αιγαίο και στο Κρητικό Πέλαγος, ενώ συνεχίζεται η υλοποίηση της πρώτης φάσης του συστήματος αυτού για την περιοχή του Αργοσαρωνικού και

του Ιονίου Πελάγους.

Ιδιαίτερο βάρος πρόκειται να δώσουμε στη διαμόρφωση ενός νέου και σύγχρονου θεσμικού πλαισίου για τη λειτουργία και την εξέλιξη του Λιμενικού Σώματος, καθώς επίσης στην εκπαίδευση και στη μετεκπαίδευση των στελεχών του.

Επιτρέψτε μου να δώσω ιδιαίτερη έμφαση σε δύο τομείς με μεγάλη σημασία για τη χώρα μας και τους πολίτες: την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Και στους δύο αυτούς τομείς θα συνεχίσουμε και θα εντείνουμε τις προσπάθειές μας.

Το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης αποτελεί σήμερα ένα σύγχρονο επιχειρησιακό κέντρο σε παγκόσμιο επίπεδο. Τώρα σχεδιάζουμε να επεκτείνουμε την οργάνωση κέντρων έρευνας και διάσωσης στην περιφέρεια της χώρας μας και να τα συνδέσουμε με το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Όσον αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, διαμορφώνουμε ένα νέο εθνικό σχέδιο αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης.

Παράλληλα, δημιουργούμε ολόένα και περισσότερους περιφερειακούς σταθμούς καταπολέμησης της ρύπανσης, στο πλαίσιο των υποχρεώσεων της χώρας μας που απορρέουν από τις διεθνείς συμβάσεις για τις καθαρές θάλασσες.

Δεν θα φοβηθούμε τις αλλαγές

Η εποχή μας είναι περίοδος μεγάλων διαρθρωτικών αλλαγών σ' όλο το φάσμα της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Δεν πρέπει να φοβηθούμε τις αλλαγές. Πρέπει να τις αντιμετωπίσουμε με τους καλύτερους όρους. Προϋπόθεση γι' αυτό είναι οι καθαροί στόχοι και η κοινή προσπάθεια. Και αυτό απαιτεί ουσιαστικό διάλογο και την ευρύτερη δυνατή συναίνεση.

Απαιτεί ένα καλό κλίμα εμπιστοσύνης μεταξύ κυβέρνησης - πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας. Απαιτεί ουσιαστικό διάλογο και συνεργασία όλων των πολιτικών δυνάμεων.

Η κυβέρνηση είναι αποφασισμένη να εργασθεί με ευθύνη και συνέπεια στις δεσμεύσεις της για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας. Της ελληνικής ναυτιλίας, που έχει τη δική της συμβολή στη μεγάλη προσπάθεια για να πετύχουμε το διπλό και κρίσιμο στόχο, της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής. Προσωπικά, είμαι αισιόδοξος. Η ισχυρή ελληνική ναυτιλία θα συμβάλει με επιτυχία στην οικοδόμηση της ισχυρής Ελλάδας του παρόντος και του μέλλοντος.

Στην τελετή παράδοσης και παραλαβής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ο κ. Χρήστος Παπουτσής, απευθυνόμενος στον αποχωρούντα Σταύρο Σουμάκη, ανέφερε μεταξύ άλλων τα εξής:

«Το πρόγραμμα είναι ίδιο. Η πορεία θα συνεχιστεί απарέγκλιτα στην κατεύθυνση που έχουμε εντολή από τον ελληνικό λαό. Ο στόχος είναι η ισχυρή Ελλάδα και ισχυρή Ελλάδα σημαίνει οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή και αλληλεγγύη. Η ισχυρή Ελλάδα έχει ανάγκη και την ισχυρή ναυτιλία και σε αυτή την κατεύθυνση θα δώσουμε όλες μας τις δυνάμεις για να πετύχουμε».

Ο κ. Παπουτσής κάλεσε πλοιοκτήτες, ναυτικούς και τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, όπου εμπλέκονται, να συνεργαστούν για να πετύχουν από κοινού το στόχο.

Από την πλευρά του ο Στ. Σουμάκης, σε ομιλία του, αναφέρθηκε στο εύρος των δραστηριοτήτων του υπουργείου και του Λιμενικού Σώματος και τόνισε πως παραδίδει το ΥΕΝ σε τελείως διαφορετικό επίπεδο από αυτό που είχε παραλάβει το Σεπτέμβριο του 1996. Κάλεσε τον νέο υπουργό να λάβει αποφάσεις υπέρ της εξασφάλισης του πραγματικού Έλληνα ναυτικού, της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας καθώς και για μια ισχυρή ελληνική ακτοπλοία.



Βιογραφικό του νέου υπουργού Ε.Ν. Χρ. Παπουτσής



Είναι παντρεμένος με τη Λία Ταλιούρη και έχουν μία κόρη, τη Μελίνα - Ζωή.

Γεννήθηκε στη Λάρισα το 1953. Το 1960 η οικογένειά του μετακόμισε στην Αθήνα. Φοίτησε στο 8ο Γυμνάσιο στην πλαιοία Κολιάτσου και σπούδασε Οικονομικά στο

Πανεπιστήμιο της Αθήνας, ενώ ταυτόχρονα εργαζόταν σε ιδιωτική ασφαλιστική εταιρεία. Συμμετείχε ενεργά στο αντιδικτατορικό φοιτητικό κίνημα, στις εξεγέρσεις της Νομικής και του Πολυτεχνείου το 1973.

Το 1974 ανταποκρίθηκε στο πολιτικό προσκλητήριο του Ανδρέα Παπανδρέου και οργανώθηκε στο ΠΑΣΟΚ. Από το 1977 μέχρι σήμερα εκλέγεται στην Κεντρική Επιτροπή του ΠΑΣΟΚ. Την περίοδο 1978-1980 ήταν πρόεδρος της Εθνικής Φοιτητικής Ένωσης Ελλάδας και διετέλεσε αν. γραμματέας της Νεολαίας ΠΑΣΟΚ (1977-1981).

Εξελέγη βουλευτής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε τρεις διαδοχικές ευρωεκλογές τα έτη

1984, 1989, 1994, όπου ασχολήθηκε με θέματα Προϋπολογισμού, Οικονομικής Πολιτικής, Εξωτερικών Σχέσεων και Ασφάλειας.

Επί σειρά ετών ήταν επικεφαλής των ευρωβουλευτών του ΠΑΣΟΚ, μέλος του προεδρείου του Ευρωπαϊκού Σοσιαλιστικού Κόμματος και αντιπρόεδρος της Κοινοβουλευτικής του Ομάδας.

Ο Χρήστος Παπουτσής υπήρξε στενός συνεργάτης του Ανδρέα Παπανδρέου. Ως γραμματέας Διεθνών Σχέσεων του Κινήματος είχε την ευθύνη των διαπραγματεύσεων ένταξης του ΠΑΣΟΚ στο Ευρωπαϊκό Σοσιαλιστικό Κόμμα και τη Σοσιαλιστική Διεθνή.

Το 1994 ο Ανδρέας Παπανδρέου τον επέλεξε ως τον Έλληνα επίτροπο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το 1995 ανέλαβε καθήκοντα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, της οποίας ένα από τα μεγαλύτερα επιτεύγματα ήταν η προετοιμασία και η έναρξη της ΟΝΕ.

Ο πρόεδρος Ζακ Σαντέρ του εμπιστεύτηκε δύο κρίσιμα για την περίοδο αυτή χαρτοφυλάκια: την πολιτική της Ενέργειας και την πολιτική

των Επιχειρήσεων, του Εμπορίου, του Τουρισμού και της Κοινωνικής Οικονομίας.

Στη διάρκεια της θητείας του στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή έως το Σεπτέμβριο του 1999 πέτυχε μεταξύ άλλων:

- Την δημιουργία της Ευρωπαϊκής Εσωτερικής Αγοράς ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου.
- Το συντονισμό της πολιτικής Ενέργειας με την προστασία του περιβάλλοντος.
- Την ενίσχυση της χρήσης και της χρηματοδότησης των ανανεώσιμων και φιλικών προς το περιβάλλον πηγών ενέργειας.
- Την αναβάθμιση του ρόλου της Ελλάδας στα Βαλκάνια και στη Μεσόγειο στον τομέα της ενέργειας.
- Την υποστήριξη των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων, του Εμπορίου και του Τουρισμού. Μεταξύ άλλων, κατοχύρωσε το ευρωπαϊκό πλαίσιο για το ηλεκτρονικό εμπόριο και την οδηγία για την καταπολέμηση της καθυστέρησης των πληρωμών.
- Την χρηματοδότηση ειδικευμένων κέντρων υποστήριξης της επιχειρηματικότητας των νέων και των γυναικών.

Avianca



BOGOTA
BUENOS AIRES
CARACAS
FRANKFURT
GUATEMALA CITY
LA HAVANA
LIMA
LONDON
LOS ANGELES
MADRID
MEXICO CITY
MIAMI
MONTEGO BAY
NEW YORK
PANAMA CITY
PARIS
QUITO
RIO DE JANEIRO
SAN JOSE
SANTIAGO DE CHILE
SAO PAULO

**Με κόμβο την Bogota, το πιο κεντρικό σημείο
της Λατινικής Αμερικής.**

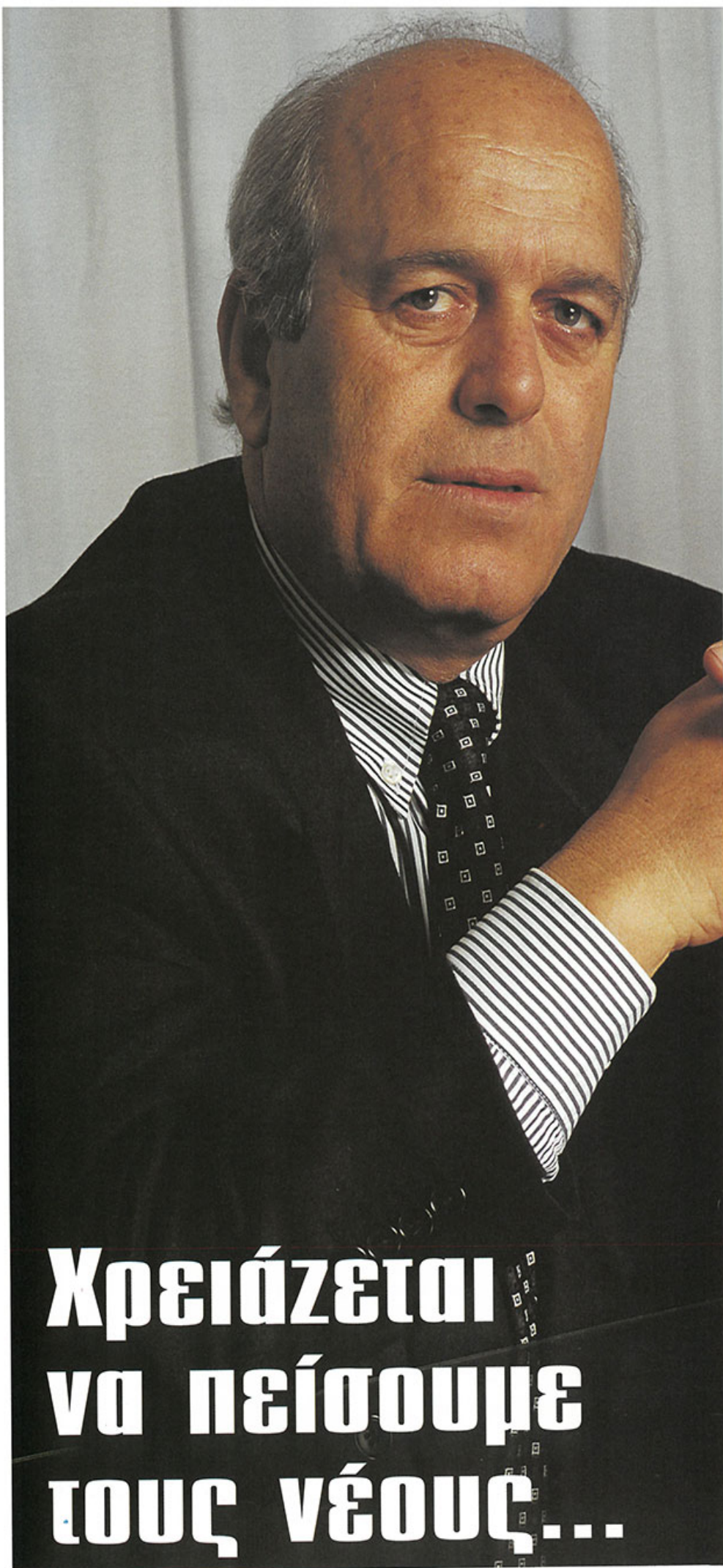
**ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΙΣ
για ΟΛΗ την ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ.**

Avianca

We are Latin America

4, K. Tsatsou - Athens 105 58. Tel.: 323 69 05, Fax: 322 63 88
E-mail: Sales@avianca.gr - Website: www.avianca.gr

 *Ανήμερα του Αγίου Αθανασίου,
18.11.00 έρες μετά την ανατολή του
2000. Στάδιο Ειρήνης και
Φιλίας. Η καθιερωμένη ετήσια
γιορτή της Ένωσης Πλοιάρχων,
με την κοπή της
πρωτοχρονιάτικης πίτας και
τη βράβευση των πλοιάρχων
που έσωσαν ζωές
ανά τους ωκεανούς,
την προηγούμενη χρονιά.
Στο βήμα βρίσκεται για πρώτη
φορά ο νέος πρόεδρος της
ΠΕΠΕΝ κ. Ευάγγ. Κούζιλος.
Μετά το πρώτο δεύτερο λεπτό
της ομιλίας, όλοι αρχίζουν να...
τεντώνουν τα αυτιά τους
με μεγαλύτερη προσοχή.
Ο λόγος του καπετάν Βαγγέλη
είναι καυστικός. «Μιλά» στις
καρδιές κάποιων.
«Ταράζει» την πολιτική ηγεσία
του υπουργείου Εμπορικής
Ναυτιλίας. «Χτυπάει τις
χορδές» εκπροσώπων όλων των
εφοπλιστικών ενώσεων.
Δέκα λεπτά αργότερα, το
αυθόρμητο και ζεστό
χειροκρότημα όλων αποδεικνύει
ότι η ομιλία του νέου προέδρου
της ΠΕΠΕΝ τούς
ευαισθητοποίησε.*



**Χρειάζεται
να πείσουμε
τους νέους...**

Ευάγγελος Κούζιλος

Πρόεδρος Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού

Ο

κ. Κούζιλος, ο οποίος τους τελευταίους μήνες έχει στα έμπειρα χέρια του το ηνδάλιο της ΠΕΠΕΝ, σε αυτό το τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» ανοίγει την καρδιά του και λέει τα πράγματα με το όνομά τους.

Μιλά για τις συντάξεις του ΝΑΤ, για τα προβλήματα της Ένωσης, για την ακτοπλοΐα, για το cabotage, για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Ακόμη, για την ανεργία στον κλάδο και για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας. Αναφέρεται σε μικροκομματικές σκοπιμότητες και σε στενόκαρδες αντιλήψεις. Ζητεί την τιμωρία όσων παρανομούν, την εκκαθάριση του Μητρώου και υπενθυμίζει στους πολιτικούς ότι κάποτε πρέπει να γίνει πραγματικότητα η διαμόρφωση των συντάξεων στο 80% του μισθού των εν ενεργεία.

Ποια είναι τα γενικά προβλήματα που απασχολούν την ΠΕΠΕΝ σήμερα, κύριε πρόεδρε;

Τα προβλήματα που απασχολούν την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (πάρσης τάξεως) και τα οποία χρονίζουν, εστιάζονται στα εξής:

- Θέσεις εργασίας - Απασχόληση
- Συνταξιοδοτικό
- Εκπαίδευση
- Σχέσεις Πολιτείας - Πλοιάρχου
- Αναγνώριση υπηρεσίας για απόκτηση διπλώματος σε πλοία μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ (βεβαίως υπό προϋποθέσεις).

Όλα αυτά τα προβλήματα που ταλανίζουν την ΠΕΠΕΝ, είναι με σαφήνεια διατυπωμένα προς όλους τους αρμοδίους και περιμένουμε τη λύση τους.

Τι θα γίνει με τα διπλά πηρώματα στην ακτοπλοΐα;

Σίγουρα αναφέρεστε για τα ταχύπλοα σκάφη που απασχολούνται στο χώρο της ακτοπλοΐας. Ως γνωστόν, τα σκάφη αυτά αποτελούν πλοία εξελιγμένης τεχνολογίας με πολλαπλές και ποικίλες ιδιαιτερότητες, που δεν απαντώνται στα συμβατικά πλοία.

Από τις βασικές ιδιαιτερότητες των, είναι η μεγάλη ταχύτητα η οποία σε συνδυασμό με τους κραδασμούς, το θόρυβο και την έλλειψη χώρων ενδιαιτήσεως, τόσο για τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς όσο και για το πλήρωμα, επιβάλλουν ειδική αντιμετώπιση.

Επιπρόσθετα, ο ρυθμός προσεγγίσεων στα διάφορα λιμάνια (τα περισσότερα των οποίων έχουν μηδενική ή ελάχιστη υποδομή) επιβαρύνει ακόμη περισσότερο το χώρο αλιείας και τον τρόπο εργασίας του πλοιάρχου και δημιουργεί ένα εξαντλητικό ωράριο και εργασιακό περι-

βάλλον. Όλα αυτά εγκυμονούν κινδύνους για το επιβατικό κοινό, αλιεία και υποβαθμίζουν τις υπηρεσίες που τα σκάφη αυτού του είδους έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν.

Στην ΠΝΟ, έχει δημιουργηθεί ομάδα εργασίας στην οποία η ΠΕΠΕΝ συμμετέχει. Οι προτάσεις μας είναι ξεκάθαρα διατυπωμένες και αφορούν εκτός των άλλων και το θέμα των ωρών εργασίας. Ημερησίως δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 6 ώρες, με συνολική απασχόληση που δεν θα υπερβαίνει τις 8 ώρες και με ελάχιστο αριθμό ωρών ανάπαυσης εκτός πλοίου, 16 ώρες ημερησίως.

Πιστεύω ότι η ιδιαιτερότητα αυτού του είδους και η επιζητούμενη απ' όλους ασφάλεια θα οδηγήσει σε αποφάσεις που θα διασφαλίσουν τα ανωτέρω.

Ποιες είναι οι προτάσεις της ΠΕΠΕΝ για τη ναυτική εκπαίδευση και την προσέλευση των νέων στη θάλασσα;

Οι προτάσεις της ΠΕΠΕΝ είναι γνωστές και διατυπωμένες με απόλυτη σαφήνεια προς όλες τις κατευθύνσεις από πολλών καιρόν.

Όπως ανέφερα και προηγουμένως, είναι απαραίτητη προϋπόθεση οι σχολές να αναβαθμιστούν και να καταταγούν στην τριτοβάθμια εκπαίδευση και το δίπλωμα του πλοιάρχου Α' να είναι ισότιμο με πανεπιστημιακό.

Η εξασφάλιση θέσεων εργασίας και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας αποτελούν σημαντικό κίνητρο για την προσέγγιση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Εκείνο όμως που θα επιδράσει καταλυτικά, είναι να καταφέρουμε να πείσουμε τον νέο ότι το επάγγελμα του πλοιάρχου του εξασφαλίζει μια σίγουρη και σταθερή εργασία. Ότι στο τέλος της καριέρας του θα πάρει μια αξιοπρεπή σύνταξη και εφόπαξ, σύμφωνα με αυτά που έχει καταβάλει όλα τα χρόνια της απασχόλησής του. Να γνωρίζει ότι η οικογένειά του θα απολαμβάνει μια σωστή ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και ότι θα σταδιοδρομήσει σε ένα περιβάλλον με ιστορία, κοινωνική και οικονομική καταξίωση. Να αναγνωριστεί η προσφορά του στο κοινωνικό σύνολο και ότι δεν θα είναι πάντοτε, για ορισμένους, ο «ναυτικός».

Πρέπει, κατά συνέπεια, να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο κοινά αποδεκτό απ' όλους, σχεδιασμένο κατά τέτοιον τρόπο που να εξασφαλίζει τα ανωτέρω. Ο σχεδιασμός αυτός να είναι μακροχρόνιος, παρέχοντας ευελιξία ώστε να μπορεί να προσαρμόζεται όταν οι περιστάσεις το απαιτούν. Προσοχή όμως, η ευελιξία να μην αποτελεί αφορμή για μικροκομματικές, μικροπολιτικές σκοπιμότητες και αυθαίρετες παρεμ-

βάσεις, κάτι που δυστυχώς συντηθίζουμε. Βροχυπρόθεσμος και περιστασιακός σχεδιασμός που αποβλέπει σε ορισμένους σκοπούς, εκ των προτέρων διαγεγραμμένους, είναι οι βασικοί παράγοντες που έχουν καθιρώσει τη ναυτική εκπαίδευση σ' αυτά τα επίπεδα και ως εκ τούτου, την άρνηση των νέων προς το ναυτικό επάγγελμα.

Αυτή η άρνηση, η απροθυμία γενικά των νέων προς τη θάλασσα (μιλάμε πάντα για πλοίαρχους και μηχανικούς), θα γίνει εντονότερη τώρα με την εκπαιδευτική «μετορρύθμιση».

Είναι κάτι παραπάνω από βέβαιο ότι κανένας νέος δεν θα προτιμήσει τις ΑΕΝ, αφού θα του δίδεται η ευκαιρία για εισαγωγή σε πανεπιστημιακές σχολές. Οι ελάχιστοι που θα στραφούν θα το κάνουν περιστασιακά και σίγουρα δεν θα παραμείνουν στο χώρο.

Πρέπει λοιπόν να επανεξετασθεί ο τρόπος εισαγωγής των νέων στις ΑΕΝ και αυτό θα πρέπει να γίνει πολύ σύντομα. Η επανεξέταση θα πρέπει, εκτός των άλλων, να βρει τρόπους ώστε να μην αποκλείονται οι νέοι που επιθυμούν ειδικρινά να σταδιοδρομήσουν ως πλοίαρχοι και που λόγω μικρής βαθμολογίας αποκλείονται από τις σχολές. Σίγουρα, είναι ένα πολύπλοκο πρόβλημα που θα απαιτήσει λεπτούς χειρισμούς και ενδεχομένως αλλαγές ή τροποποιήσεις σε νόμους και σε διατάγματα. Εξετάζοντάς το όμως, καλύτερα και με γνώμονα πάντα το πραγματικό συμφέρον, μπορούμε να πούμε ότι υπάρχει λύση. Είναι όμως θέμα πολιτικής βούλησης. Μιας βούλησης που πρέπει τάχιστα να υλοποιηθεί, αφού τα περιθώρια δυστυχώς στενεύουν.

Ξέχωρα όμως από τις ΑΕΝ, η εκπαίδευση συνεχίζεται και στο ΚΕΣΕΝ και στα άλλα ειδικά σχολεία που απαιτούνται σύμφωνα με τις διατάξεις της SOLAS. Εδώ θα χαρακτηρίσω την κατάσταση επιεικώς απαράδεκτη.

Με απαρχαιωμένο κανονισμό, με πληθώρα σπουδαστών να ταλαιπωρούνται επί μακρό χρονικό διάστημα για εξασφάλιση ημερομηνίας για συμμετοχή σε κάποιο κύκλο σπουδών ή ειδικό σχολείο και με εξαντλητικό ωράριο που επιβαρύνεται με άσκοπα μαθήματα, είναι μερικά από τα βασικά στοιχεία που με αναγκάζουν να δώσω το χαρακτηρισμό της κατάστασης ως απαράδεκτης. Δυστυχώς και εδώ, οι προτάσεις της ΠΕΠΕΝ δεν ελήφθησαν καθόλου υπ' όψιν. Ενδεχομένως να μην ήταν τέλειες όλες.

- Αλλά είναι δυνατόν ούτε μία πρόταση και σκέψη να μη ληφθεί υπ' όψιν και μάλιστα όταν αυτές είχαν προετοιμαστεί από συναδέλφους πλοίαρχους με μακροχρόνια πείρα τόσο στο πλοίο όσο και στην εκπαίδευση;

- Είναι δυνατόν να προετοιμάζονται πλοίαρχοι και μηχανικοί, όταν καλή καλή δεν έχει ξεκαθαρίσει τι είναι αυτό το σχολείο όπου φοιτούν;

- Είναι δυνατόν να λειτουργεί το ΚΕΣΕΝ με ελλείψεις σε διδακτικό προσωπικό, αμειβόμενο



ελάχιστο, και να χρησιμοποιεί ωρομίσθιους καθηγητές με αμοιβές ανειδίκευτου εργάτη; Πού είναι λοιπόν η ποιότητα;

Η προμήθεια του σύγχρονου τεχνολογικού εξοπλισμού, έστω και με μεγάλη καθυστέρηση, αναμφισβήτητη αποτελεί πρόοδο. Πρέπει, όμως, να υπάρξει συνέχεια και να επεκταθεί και σε άλλους τομείς. Η ποιότητα απαιτεί θυσιές, χρήματα και γενναιότητα στις λαμβανόμενες αποφάσεις.

Πρέπει λοιπόν και στο θέμα του ΚΕΣΕΝ να γίνει επανασχεδιασμός σε όλους τους τομείς. Είμαι βέβαιος ότι η θέληση υπάρχει, ενώ όλοι συμφωνούμε ότι η ποιοτική εκπαίδευση στο χώρο της ναυτιλίας είναι αυτό που θα μας δώσει τα εφόδια για κάτι καλό στην άκρως εντυπωσιακά απαιτητική εποχή μας.

Επιπροσθέτως, η φοίτηση στο ΚΕΣΕΝ να ενταχθεί σε ανάλογο πρόγραμμα και οι σπουδαστές να αμείβονται πραγματικά και όχι στα

εντελώς απαράδεκτα σημερινά επίπεδα.

Υπάρχει ανεργία στον κλάδο σας; Αν ναι, γιατί;

Σύμφωνα με στοιχεία τόσο του ΓΕΝΕ όσο και της ΠΕΠΕΝ, η ανεργία στο χώρο των πλοιαρχών Α', ως μου επιτραπεί η έκφραση, είναι σε ανεκτά επίπεδα και με τάσεις μείωσης.

Εκεί όμως που η ανεργία έχει πάρει εκρηκτικές διαστάσεις και έχει ξεφύγει από κάθε έλεγχο, είναι στους συναδέλφους υπ/ρχους και ανθ/ρχους.

Η φυγή των πλοίων από την ελληνική σημαία και η αλόγιστη χρησιμοποίηση ορισμένων χαμηλόμισθων, αλλά σίγουρα αποδεδειγμένης ανικανότητας αθηνοδωτών αξιωματικών, έχει αυξήσει την ανεργία κατακόρυφα. Έτσι το πρόβλημα είναι ορατό και εκτός κάθε ελέγχου.

Αν δεν ληφθούν σύντομα κάποια μέτρα ώστε τα πλοία να επανέλθουν στην ελληνική σημαία και αν δεν γίνει αναθεώρηση ως προς την επάνδρωσή τους, τότε η κατάσταση θα ξεφύγει. Και φοβάμαι μάλιστα ότι δεν θα είναι αντιστρέψιμη. Εδώ οι ευθύνες της Πολιτείας είναι μεγάλες. Ο ρόλος και οι κινήσεις που θα κάνει είναι καθοριστικές, αφού αυτές ή θα βοηθήσουν ή θα ωθήσουν τα πράγματα σε ακόμη χειρότερες καταστάσεις. Τρόποι, πρακτικές και κινήσεις έχουν γίνει σε άλλους τομείς και χώρους, και υπάρχουν καταγεγραμμένα θετικά αποτελέσματα. Είναι όμως βέβαιο ότι χρειάζεται τόλη, γενναιότητα και όραμα για κάτι καλό.

Είναι δύσκολο να γίνει αντιληπτό από κάποιους, ότι καλύτερα είναι να επιδοτείς θέσεις εργασίας, παρά να επιδοτείς την ανεργία. Αν μη τι άλλο, είναι πιο ανθρώπινο και σίγουρα πιο φθηνό.

Ποια είναι η άποψή σας για το καμποτάζ;

Οι αρχικοί φόβοι ότι μετά την άρση του καμποτάζ οι Έλληνες πλοίαρχοι και ναυτεργάτες γενικότερα θα αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα απασχόλησης, νομίζω ότι δεν είχαν βάση, τουλάχιστον στο βαθμό που παρουσιάστηκαν.

Το ενδιαφέρον των ξένων ελαχιστοποιήθηκε, για να μην πω μηδενίστηκε.

Όπως και να το κάνουμε, η αποδεδειγμένη ικανότητα του Έλληνα πλοίαρχου, η εξειδίκευση της δουλειάς του, που είναι μοναδική και δύσκολη μπορεί να αναπηρωθεί ή αντικατασταθεί με τα όποια τεχνολογικά επιτεύγματα, αποτελούν εγγύηση ότι η παρουσία του θα είναι απαραίτητη στην όποια ενδεχομένως απόφαση ξένων.

Αν λάβουμε υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες της ακτοπλοΐας, τις «μοναδικές» ιδιαιτερότητες των νησιών μας με τα λιμάνια, τότε είναι περισσότερο από βέβαιο ότι μόνον Έλληνας πλοίαρχος μπορεί να φέρει θετικά αποτελέ-

αματα διότι, ξέχωρα από την επαγγελματική ικανότητα, είναι και το μεράκι και η αγάπη τους που πολλούς φορές κάνουν τους εαυτούς τους να υπερβάρηθουν. Βλέποντας δε και τις εξελίξεις στην Αδριατική, όπου οι Έλληνες πλοιοκτήτες επικράτησαν κατά κράτος, και τις κινήσεις για απασχόληση πλοίων στη Βαλτική και αλλού, τότε πρέπει κάποιοι άνθρωποι να φοβούνται.

Επιπρόσθετα των μεμονωμένων κινήσεων των πλοιοκτητών, αν και η Πολιτεία συνδράμει ανάλογα με τις δυνατότητές της και οι οποίες, ως μην κρυβόμαστε, είναι πολλές και μέσω ρυθμίσεων, κινήτρων και ενθάρρυνση νέων χρηματοοικονομικών προγραμμάτων, τότε και η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου θα γίνει και νέες θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν και τεράστια οικονομικά οφέλη θα προκύψουν για την εθνική οικονομία.

Το όραμα της ελληνικής ναυτιλίας υπάρχει από χιλιάδες χρόνια, δεν έχουμε ανάγκη να το δημιουργήσουμε. Ανάγκη έχουμε να δημιουργήσουμε το σωστό πλαίσιο για να επιτύχουμε τους στόχους μας.

Σίγουρα, λοιπόν, η άρση των καμποτζ δεν αποτελεί το φόβητρο. Φόβητρο είναι ο κακός εαυτός μας.

Ζουν. Είμαι λοιπόν βέβαιος ότι το μέλλον διαγράφεται θετικό και δεν θα μπορούσε να γίνει διαφορετικά. Για άλλη μια φορά επαληθεύεται η ρήση ότι «Ελλιάδα δεν είναι η γη που βρέχεται από τη θάλασσα. Είναι η θάλασσα που αγκαλιάζει τη γη».

Βέβαια καλά είναι τα νέα πλοία, η νέα τεχνολογία, η νέα αντίληψη περί οικονομικών και άλλων στοιχείων που συγκροτούν μια μοντέρνα αντιμετώπιση. Αλλά αυτά αν είναι μεμονωμένα, δεν αρκούν.

Πρέπει, είναι απαραίτητο μπορώ να πω, αυτή η μοντέρνα και επιθετική αντιμετώπιση να επεκτείνεται και να αγκαλιάζει όλους τους τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Και εξηγούμαι: Από τα 250 και πλέον πλοία όλων των τύπων και μεγεθών, πόσα ναυπηγούνται στον ελληνικό χώρο; Ελάχιστα. Μετρούνται στα δάκτυλα του ενός χεριού. Γιατί όμως; Απασχόλησε κάποιον; Όλοι γνωρίζουμε (και οι πλέον άσχετοι) ότι οι μικροκομματικές σκοπιμότητες, οι στενόκαρδες αντιλήψεις και τα διαπλεκόμενα συμφέροντα στερούν τη δυνατότητα από την ελληνική οικονομία, τα ελληνικά ναυπηγεία και τον Έλληνα εργαζόμενο σε έσοδα και θέσεις εργασίας, επιβαρύνοντας με αυτόν τον τρόπο την εθνική οικονομία με τε-

από το ότι: Οι συντάξεις που παρέχει το NAT γενικά, αλλά ειδικότερα στον Έλληνα πλοίαρχο, είναι συντάξεις πείνας. Είναι συντάξεις που έχουν καταδικάσει τον απόμαχο να ζει στην ανέχεια.

Είναι συντάξεις που απέχουν κατά πολύ από αυτά που η ίδια η Πολιτεία έχει ορίσει. Με εισφορές και εξαγορές που αγγίζουν ή και ξεπερνούν τις 500.000 μηνιαίως, θεωρώ απαράδεκτο οι συντάξεις μας να είναι σ' αυτά τα χαμηλά επίπεδα. Επικροτούμε τις διορθώσεις που πρόσφατα έγιναν, αλλά απέχουν κατά πολύ από αυτά που πράγματι δικαιούμεθα.

Ζητούμε την άμεση διόρθωση και εντός ενός ευλόγου χρονικού ορίζοντα να φθάσουν στο 80%, όπως κατ' επανάληψιν μάς έχουν υποσχεθεί.

Κάνουμε γνωστό σε όλους ότι η πικρία και το παράπονό μας έχουν μετατραπεί σε αγανάκτηση. Είναι εντελώς απαράδεκτο, εγκληματικό μπορώ να πω, η συνέχιση αυτής της καταστάσεως. Οι προτάσεις για εξυγίανση είναι γνωστές:

- Εκκαθάριση του Μητρώου.
- Να παραμένουν μόνον οι πραγματικοί ναυτικοί που έχουν συνεισφέρει στο NAT.
- Δικαίωμα ασφάλισης και σε άλλους ναυτικούς

Αν δεν ληφθούν σύντομα κάποια μέτρα ώστε τα πλοία να επανέλθουν στην ελληνική σημαία και αν δεν γίνει αναθεώρηση ως προς την επάνδρωσή τους, τότε η κατάσταση θα ξεφύγει

Αν το παιδί σας ήταν 18 ετών, θα το προτρέπατε να ασχοληθεί με το ναυτικό επάγγελμά;

Η σύγχρονη παιδαγωγική συνιστά να αφήνουμε τον νέο να βρει μόνος του το επάγγελμα που επιθυμεί, δεδομένου ότι εν αντιθέσει με τα χρόνια τα δικά μας, και η πληροφορόρηση και η βοήθεια για τον επαγγελματικό προσανατολισμό είναι πάρα πολύ μεγάλη.

Εάν έστω και λίγο διέκρινα κάποιο ενδιαφέρον για τη θάλασσα, σίγουρα θα τον παρότρυνα διότι παρ' όλα τα μειονεκτήματα, πιστεύω ότι το επάγγελμα του πλοίαρχου έχει πάρα πολλή θετική στοιχεία.

Ποιο είναι το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας;

Χωρίς να θέλω να ωραιοποιήσω την κατάσταση, πιστεύω ακράδαντα ότι το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας είναι ευαίωτο.

Εξετάζοντας τον αριθμό των πλοίων τα οποία ναυπηγούνται για λογαριασμό Ελλήνων αυτή τη στιγμή στα ναυπηγεία όλου του κόσμου, επιβεβαιώνεται αυτό που πιστεύω. Πάνω από 250 πλοία ναυπηγούνται και αφορούν πλοία όλων των τύπων ακόμη και των πλέον εξελιγμένων. Οι παραγγελίες, δε, στα επιβατικά, εντυπωσιάζουν.

πολλά ποσά για επιδότηση ανεργίας, ενώ θα μπορούσαμε με διαφορετικό σχεδιασμό, να αναλάβουμε ένα μέρος από αυτές τις παραγγελίες ενισχύοντας έτσι την εθνική οικονομία και προσφέροντας νέες θέσεις εργασίας.

Είναι λοιπόν απαραίτητο η τεχνολογία να μπει, σε αυτό το σημείο και στην αντίληψη και στο πνεύμα: ότι μπορούμε -αυτό είναι σίγουρο- και στον τομέα της ναυπηγείας να έχουμε ένα ικανό μερίδιο. Γιατί και τα μέσα και την τεχνολογία, τουλάχιστον για κάποιους τύπους πλοίων, διαθέτουμε. Να γίνει ένας επανασχεδιασμός και μέσω γενναίων αποφάσεων που θα ξεφεύγουν από τις μικρότητες και μεμψιμοιρίες του παρελθόντος, να προχωρήσουμε στην ανάθεση παραγγελιών ενισχύοντας την οικονομία μας, τις θέσεις εργασίας, το γόνιτρό μας ως ηγέτιδας χώρας στο χώρο της ναυτιλίας.

Είναι, τέλος πάντων, περισσότερο οικονομικό να επιδοτείς ναυπήγηση πλοίων από το να επιδοτείς ανέργους ναυπηγείων.

Να μπορούμε να λέμε «όθεν αι καλαί τριήρεις γίνονται».

Ποια είναι η θέση της ΠΕΠΕΝ για τις συντάξεις του NAT;

Η θέση της ΠΕΠΕΝ για το συνταξιοδοτικό έχει κατ' επανάληψιν διατυπωθεί και δεν είναι άλλη

προς ενίσχυση του αριθμού των ασφαλισμένων.

- Καλύτερη και πλέον υπεύθυνη διαχείριση του κόπου των ναυτικών, χωρίς ατασθαλίες.

- Παραδειγματική τιμωρία όσων παρανομούν. Αυτά είναι μερικά από τα μέτρα που πρέπει να παρθούν άμεσα. Μένει μόνον η πολιτική επίλυση. Χωρίς σκοπιμότητες, χωρίς πολιτικά παιχνίδια... Φτάνει πια...

Είμαστε έτοιμοι για συζήτηση και αν επικρατήσει η λογική, τότε οι τρόποι και οι πόροι θα εξευρεθούν.

Εν κατακλείδι, ζητούμε τη δέσμευση της Πολιτείας, μέσα σε ένα λογικό χρονικό ορίζοντα, οι συντάξεις μας να διαμορφωθούν στο 80%.

Τέλος, θέλω να σας ευχαριστήσω, διότι μέσω του περιοδικού σας, που χρόνια τώρα αποτελεί πηγή όχι μόνο πληροφορόρησης, αλλά και προβληματισμού για εμάς που αγαπάμε το επάγγελμά μας και τη ναυτιλία γενικότερα, μας δώσατε την ευκαιρία να διατυπώσουμε κάποια από τα προβλήματά μας.

Θέλω επίσης να τονίσω ότι εκτός από προβλήματα, η ΠΕΠΕΝ έχει και άποψη και αρχές για θέματα που αφορούν τη ναυτιλία, προερχόμενα από την αγάπη μας και το ενδιαφέρον και μόνον, και ζητούμε πάντα τη βοήθειά σας ώστε όλοι μαζί να καταφέρουμε να ταράκουνήσουμε «ημιμόζοντα ύδατα».

της Overseas
Agency Ltd

Υψηλές τιμές με στάσιμες τις αγορές πλοίων

Οι αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων δεν παρουσίασαν ουσιαστικές μεταβολές κατά την περίοδο που μας πέρασε.

Η ανοδική πορεία των δεικτών της ναυτιλαγίας δεν ευνόησε τις αγοραπωλησίες πλοίων ξηρού φορτίου, διατηρώντας τις τιμές τους αρκετά υψηλές, ιδιαίτερα για μονάδες κατασκευής γύρω στη δεκαεπταετία. Το γεγονός αυτό είχε φυσική συνέπεια την προσέλκυση ελάχιστων αγοραστών για πλοία αυτής της ηλικίας.

Από την άληη, το γεγονός της ανύπαρκτης σχεδόν χρηματοδότησης ώθησε μεγάλο αριθμό πλοιοκτητών προς παλαιότερες μονάδες κατασκευής 1977-1980. Η αύξηση αυτή στη ζήτηση για τέτοιο τόνάζ οδήγησε σε άνοδο των τιμών, δίνοντας έτσι την ευκαιρία σε πλοιοκτήτες που είχαν αγοράσει φθηνά κατά την προηγούμενη χαμηλή αγορά πριν από 12-18 μήνες να δώσουν τις μονάδες τους, σημειώνοντας αξιόλογο κέρδος.

Αυξημένη κινητικότητα παρουσίασε, επίσης, ο χώρος των Capes και των Panamaxes όπου ο αριθμός των διαθέσιμων πλοίων παρέμεινε περιορισμένος.

Έντονη δραστηριότητα παρουσίασε ο χώρος των δεξαμενόπλοιοι με πρωταγωνιστές τα Suezmaxes και τα VLCC's.

Στον τομέα των διαλύσεων παρατηρήθηκε σχετική άνοδος στην προσφορά πλοίων προς διάλυση σε αντίθεση με τη στασιμότητα που είχε παρουσιασθεί πριν από την τελευταία περίοδο. Οι τιμές διατηρούνται σε αρκετά υψηλή επίπεδα.

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

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
CLIPPER ANTARES	17.777	1986	JAPAN	CR 4X25 TS	4.900.000	PACIFIC & ATLANTIC
MAXIMUS	36.537	1985	JAPAN	CR 4X25 TS	REGION	GREEK
LIKA	118.733	1976	JAPAN	-	7.3-7.350.000	BUYERS
					4.000.000	OVERSEAS MARITIME ENTERPRISES
2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
KOBULETI	16.421	1985	YUGOSLAVIA	PRODUCT	REGION 4.560.000	U.S. BASED
TRENT I	29.999	1991	POLAND	PRODUCT	AT AUCTION IN DURBAN	BUYERS
DANUBE	29.900	1990	POLAND	PRODUCT	EN BLOC	DENHOLM, UK
PAGODA	29.996	1988	JAPAN	-	21.000.000	DENHOLM, UK
WORLD RAINBOW	49.724	1971	JAPAN	LPG	11.900.000	VIETNAMESE
INGO TAPIAS	146.270	1989	JAPAN	-	2.810.000	NAFTOMAR
TARTAR	279.937	1993	JAPAN	-	27.000.000	THENAMARIS
TARIM	280.954	1993	JAPAN	-	45.000.000	FRONTLINE
					45.000.000	FRONTLINE

3. CONTAINERS/ TWEENS&MPP'S NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ASIAN LINK	7.536	1983	JAPAN	TEU: 456	2.400.000	INDIAN
-CONTAINER-				CRS 1X31 TS		
EVER AMPLY I	9.370	1995	BULGARIA	TEU: 350	EN BLOC	AUSTRIANS
-CONTAINER-				CRS 2X40 TS		
EVER BRISK I	9.370	1994	BULGARIA	TEU: 350	10.000.000	AUSTRIANS
-CONTAINER-				CRS 2X40 TS		
CHIAN TRADER	16.016	1978	JAPAN	TEU: 428	1.300.000	GREEKS
-TWEENDECKER-				CRS 1X40 TS & 3X25 TS		
4. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
PETCHRADA	BULKER	19.464	1970	JAPAN	137/LDT	INDIA
LULA I	OBO	99.496	1977	ITALY	148/LDT	INDIA
CERDA	OBO	105.016	1976	ITALY	148/LDT	INDIA
PHOR ANN	TWEEN	15.094	1970	JAPAN	156/LDT	INDIA
AFRICAN ADDAX	TANKER	55.000	1975	JAPAN	148/LDT	BANGLADESH
MEGA BAY	TANKER	139.209	1976	JAPAN	140/LDT	BANGLADESH

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 1 ΧΡΟΝΟ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ 1999

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
GEORGIA	24.941	1984	JAPAN	4.788.000	SAINT MICHAEL
LAVAU	28.310	1977	JAPAN	1.550.000	GREEKS
KEN LEADER	32.409	1983	JAPAN	4.300.000	GREEKS
PETRA	61.636	1981	JAPAN	3.500.000	GREEKS
HYUNDAI ATLANTIC	61.973	1981	KOREA	2.500.000	VITA MANAGEMENT
MARIPOSA	69.229	1987	JAPAN	8.750.000	ALMI MARINE
CONCORDE SPIRIT	181.884	1986	JAPAN	11.600.000	ZODIAC
SHIN-HOH	208.952	1982	JAPAN	6.300.000	GREEKS

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SELENDANG BAIDURI	46.889	1985	POLAND	7.100.000	BYZANTINE
SANKO EXPRESS	81.275	1980	JAPAN	5.250.000	GREEKS
SANKO PAGEANT	96.136	1992	JAPAN	22.000.000	STELMAR

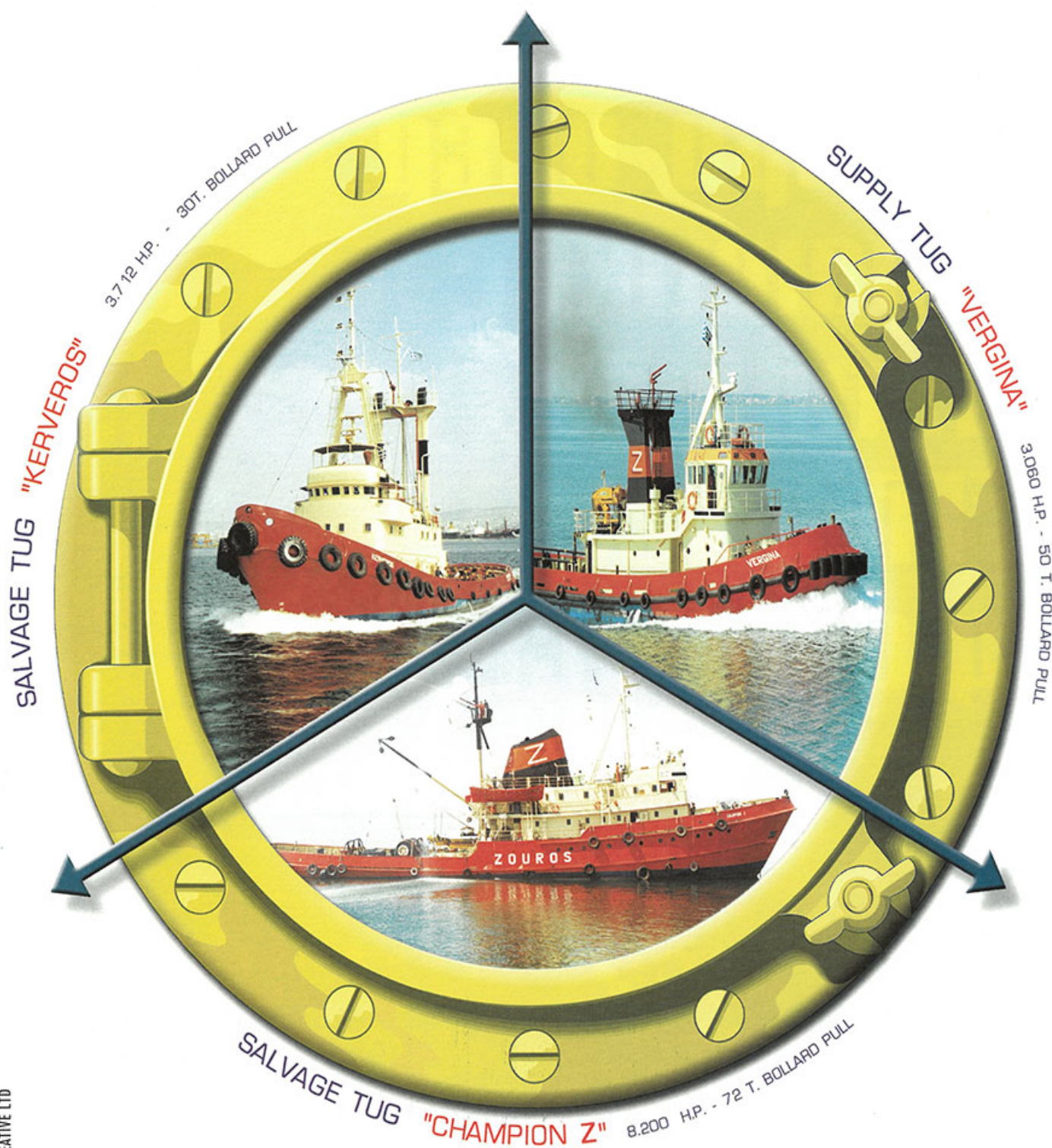
3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SEADANIEL	B/C	27.000	1976	JAPAN	117,5	INDIANS
OCEAN STAR	B/C	40.525	1976	JAPAN	120	INDIANS
LADY MOYNE	B/C	65.055	1974	JAPAN	123	INDIANS
ATHENIAN PRIDE	TANKER	83.466	1976	JAPAN	118	PAKISTANIS
DIRECT KIWI	CONTAINER	24.946	1978	FRANCE	130	INDIANS
AMAZON REEFER	REEFER	10.963	1971	NORWAY	134,5	INDIANS

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 10 ΧΡΟΝΙΑ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ 1990

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SUNNY WISTERIA	38.000	1985	JAPAN	15.750.000	-
TOXON II	26.116	1975	UK	6.750.000	CHINA MERCHANTS
CAPE STAR	121.550	1970	JAPAN	8.2-8.300.000	SOMNEZ, TURKEY
LAGO BENTENE	68.429	1989	JAPAN	26.500.000	A.P. MOLLER
BULK EXPLORER	64.657	1978	JAPAN	13.250.000	CHINA MERCHANTS
MEGA STAR	39.813	1978	JAPAN	11.250.000	CHINA MERCHANTS
NAVIA	30.853	1976	JAPAN	7.250.000	CHINA MERCHANTS
PAOLO PITTALUGA	29.428	1985	JAPAN	XS 15.000.000	ITALIANS
SEA FAITH	27.035	1979	JAPAN	3.700.000	GREEKS

2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
OCEAN VOYAGER	71.204	1973	JAPAN	10.500.000	EDINBURGH TANKER
ARGOS	215.400	1974	JAPAN	15.600.000	ORKLA FINANCE, NORWAY
PRIDE	36.000	1980	JAPAN	18.500.000	-
MARE DEL NORD	18.000	1984	ITALY	18.200.000	ITALIANS
OCEAN PIONEER-OBO	120.000	1976	SWEDEN	21.500.000	HONG KONG
MOSOR STAR	40.200	1990	YUGOSLAVIA	32.500.000	STANBO, NORWAY
DIAMOND QUEEN	223.765	1971	JAPAN	10.300.000	GREEKS

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
MISR GRAIN	B/C	50.751	1966	278	INDIANS
ABU AMIRA	BARGE	48.572	1964/82	241	INDIANS
LI SHAN	TWEEN	7.080	1958	255	INDIANS
KOTA WARUNA	TWEEN	12.678	1966	269	INDIANS
KOTA SALAM	TWEEN	14.154	1967	265	INDIANS



NIKOLAOS ZOUROS

ZOUROS SHIPPING • SALVAGE AND TOWAGE • MOTOR BOATS

42, 26th OCTOVRIOU STR. - 546 27, THESSALONIKI • TEL: (031) 554160 - FAX: (031) 555.506 - TELEX: 410354 ZOUN GR

HTTP:// www.zouros.gr • E-MAIL: nezouros@the.forthnet.gr, info@zouros.gr

m.i.c.: NIKOLAOS ZOUROS, mob: 093 2209048 • SAVVAS GERASIMIDES, mob: 093 2209041

Σταθερά υπέρ της ποιοτικής ναυτιλίας οι Έλληνες εφοπλιστές



*Βεβιασμένη χαρακτηρίζουν
την αντίδραση της
Ευρωπαϊκής Επιτροπής για
το ατύχημα του «Erika» στις
γαλλικές ακτές, για πρόωση
απόσυρση εκατοντάδων
δεξαμενοπλοίων, οι Έλληνες
εφοπλιστές.
«Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν
πρέπει να επιμείνει στις
αυθαίρετες και μονομερείς
προτάσεις της για την ταχεία
απόσυρση των single hull
δεξαμενοπλοίων», τονίζεται
σε κοινή ανακοίνωση των
διοικητικών συμβουλίων της
Ένωσης Ελλήνων
Εφοπλιστών και της
Επιτροπής Ναυτιλιακής
Συνεργασίας, που συνήλθαν
στο Λονδίνο υπό την
προεδρία των Γ. Λύρα και
Ε. Εμπειρίκου αντίστοιχα.*

«**Α** εν παραγνωρίζονται η έκταση της ρύπανσης και οι συνέπειές της και ως εκ τούτου, είναι κατανοητές οι πιέσεις για να ληφθούν μέτρα και να μην ξανασυμβούν παρόμοια ατυχήματα. Τα μέτρα που θα ληφθούν, όμως, πρέπει να αντιμετωπίσουν τις πραγματικές αιτίες του ατυχήματος και όχι άληθες σκοπιμότητες», υποστηρίζουν οι Έλληνες εφοπλιστές και συμπληρώνουν: «Πρέπει να δοθεί χρόνος ώστε να ολοκληρωθούν οι έρευνες και να μη λαμβάνονται εν θερμώ μέτρα». Ο ελληνικός εφοπλισμός έχει στόχο, σύμφωνα με την κοινή ανακοίνωση, την «ποιοτική ναυτιλία», τη διακίνηση δηλαδή του θαλάσσιου εμπορίου με συνθήκες ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος αλλά και επαρκούς κερδοφορίας. Βασική αρχή και φροντίδα των Ελλήνων είναι τα πλοία τους να πληρούν την ανώτατη κλάση των αναγνωρισμένων νοσημάτων, το έργο των οποίων για την κατασκευή γερών πλοίων με υψηλές προδιαγραφές, για τους σωστούς ελέγχους και για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών τους, πάντα υποστηρίζεται και ενθαρρύνεται. Οι διοικήσεις των δύο εφοπλιστικών ενώσεων, στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης, σημείωσαν την ανάγκη αύξησης του αριθμού των σπουδαστών, αυριανών αξιωματικών των πλοίων και στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, και την αριότερη δυνατή εκπαίδευσή τους σύμφωνα με τις σύγχρονες τεχνολογικές απαιτήσεις. Συζητήθηκε επίσης το εύρος και η αποτελεσματικότητα των ληφθέντων μέχρι τώρα κυβερνητικών μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου. Εντυπωσιακά ευρέθηκαν τα μέτρα που λαμβάνονται συνεχώς από τις άλλες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ενωσης για την προσέλκυση και προαγωγή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και την ανασυγκρότηση και αναβίωση των εθνικών τους νοσημάτων στο πλαίσιο των κοινοτικών οδηγιών. Μέτρα που ελπίζεται ότι θα προωθηθούν συντόμως και από την ελληνική κυβέρνηση για να καταστεί και πάλι ανταγωνιστικό το υπό ελληνική

σημαία πλοίο, με απώτερο στόχο το εθνικό νοσηλόγιο να επανέλθει στα παλαιά του επίπεδα. Το παράδειγμα των άλλων ναυτιλιακών χωρών απέδειξε χωρίς αμφιβολία την αποτελεσματικότητα των μέτρων αυτών για την εθνική οικονομία, τη ναυτιλία και, πράγμα πολύ σημαντικό, τη ναυτεργασία. Μεγάλος αριθμός πλοίων εγγεγραμμένων στο ελληνικό νοσηλόγιο θα επιτρέψει τη χάρση μιας νέας δυναμικής στις σχέσεις ναυτεργασίας και εργοδοσίας, προσαρμοσμένης στα νέα δεδομένα. Παράλληλα, θα εξασφαλίζει χιλιάδες προσοδοφόρες θέσεις εργασίας για ειδικευμένους ναυτικούς και στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

**«Να μην
επιμείνει στις
θέσεις της
για απόσυρση
των τάνκερ
άνω των 15
ετών η Ε.Ε.»
υποστηρίζουν
οι Έλληνες
εφοπλιστές**

Τέλος, τα μέλη των δύο συμβουλίων ενημερώθηκαν για τις ενέργειες προώθησής, στην Ευρώπη, της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, τις εξελίξεις στις ναυτιλιακές σχέσεις στην Ελλάδα και με τρίτες χώρες, τις νέες διαπραγματεύσεις για τη ναυτιλία στο πλαίσιο της GATS, την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως, τα θέματα ασφαλείας των bulk carriers, τα διάφορα καθεστώτα λιμενικού ελέγχου, τις ναυτιλιακές εξελίξεις στις ΗΠΑ όπου χαιρέτιστηκε η επιτυχής έκβαση της αγωγής της Intertank κατά της επιβολής μονομερών μέτρων από την πολιτεία της

Ουάσιγκτον, την ελληνική εκπροσώπηση στους διεθνείς οργανισμούς και τις σχέσεις με τους νηογνώμονες και τα P&I Clubs. Για τα τελευταία τονίσθηκε και πάλι η χρησιμότητα της συστάσεως μιας User Committee για την αλληλοενημέρωση και προαγωγή της συνεργασίας με το International Group.

Όσο για το μέλλον, ο ελληνικός εφοπλισμός αρχίζει το ταξίδι της νέας χιλιετίας με στόχο την επιβολή της «ποιοτικής ναυτιλίας», της διακίνησης δηλαδή του θαλάσσιου εμπορίου με συνθήκες ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος αλλά και επαρκούς κερδοφορίας. Είναι υπερήφανος για τη σταθερή, ανοδική πορεία, τη δυναμικότητα και δημιουργικότητα του κλάδου και προσβλέπει στο μέλλον με αισιοδοξία.

Η επόμενη κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων ΕΕΕ/ΕΕΝΣ θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά, στις 19-9-2000. ➡



Με την έναρξη της νέας τουριστικής περιόδου, οι επιβάτες θα έχουν τη δυνατότητα να διαπιστώσουν την ουσιαστική ανανέωση που συντελείται στην ελληνική ακτοπλοΐα. Αλλαγές στα σινιάλα, ποιοτική αναβάθμιση υπηρεσιών, νέα σύγχρονα πλοία, πιο γρήγορες και ασφαλείς μετακινήσεις, νέα δρομολόγια και, κυρίως, η αίσθηση μιας πρωτόγνωρης «ειρηνικής επανάστασης» συνθέτουν το νέο τοπίο της ακτοπλοΐας.

Ακτοπλοΐα: Η αναναίωση συνεχίζεται

Ασφαώς, για να φθάσουμε στη σημερινή εικόνα, σημειώθηκε μια σειρά γεγονότων που πυροδότησαν συγκρούσεις, οι οποίες με τη σειρά τους οδήγησαν σε αλλαγή των υφισταμένων τα τελευταία χρόνια ισορροπιών. Φυσικά, η ένταση των προηγούμενων μηνών, που είχε ως εκλυτικό αίτιο την πλήρη επικράτηση της Minoan Flying Dolphins στο Αιγαίο, έχει περάσει και οι ανταγωνιστές ετοιμάζουν

τη δική τους απάντηση στη νέα εποχή που άρχισε.

Με το υπερσύγχρονο «Αίοιος» της ΝΕΛ, άνοιξε ο χορός των 10 υπερσύγχρονων πλοίων που θα πλεύουν μέχρι τον Ιούνιο στο Αιγαίο, ενώ η θερινή περίοδος που ήδη ξεκίνησε φέρνει μαζί της και αλλαγές στα δρομολόγια, σε όλη την Ελλάδα.

Αρχής γενομένης από το φετινό καλοκαίρι, ξε-



κινάει μια πορεία σταδιακής ανανέωσης με δρομολόγηση πλοίων ηλικίας κάτω των 10 ετών, ενώ το 2001 προβλέπεται να δρομολογηθούν από Πειραιά προς Κρήτη τρία σύγχρονα πλοία - ένα στη Σάμο, ένα στα Δωδεκάνησα και τέσσερα προς Χίο και Μυτιλήνη. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα πλοία αυτά θα καλύπτουν τις αποστάσεις σε αισθητά μικρότερους χρόνους, γεγονός που τα καθιστά ανταγωνίστρια με τα αεροπλάνα.

Εν αρχή, λοιπόν, ο «Αίοιος», που φέρνει μαζί του έναν καινούργιο άνεμο στη γραμμή Πειραιά - Κυκλάδων - Χίου και Μυτιλήνης, από τον προηγούμενο μήνα. Από το ίδιο λιμάνι προς τις Δυτ. Κυκλάδες ξεκινάει αυτό τον καιρό το Highspeed 2 και η συνέχεια που αλληλάζει δραματικά το τοπίο μέσα στο καλοκαίρι, έχει ως εξής:

Από τις 30 Ιουνίου ξεκινάει δρομολόγηση από Πειραιά για Σύρο, Τήνο, Μύκονο το «Highspeed 2», ενώ μέχρι τότε τη γραμμή θα εξυπηρετεί το «αδελφάκι» του το νούμερο 1.

Την ίδια ημερομηνία προβλέπεται και η δρομολόγηση ενός άλλου καινούργιου πλοίου, του «Highspeed 4», με δύο επιπλέον δρομολόγια

την ημέρα για Πάρο και Νάξο, ενώ μετά την αποκατάσταση της λιμενικής υποδομής στη Σαντορίνη, το ταχύπλοο θα προσεγγίζει και σ' αυτό το λιμάνι.

Στις 30 Ιουνίου, επίσης, έλθο ένα νεότευκτο ταχύπλοο θα μπει στη γραμμή Ραφήνας - Κυκλάδων. Πρόκειται για το «Highspeed 3», το οποίο θα εκτελεί τέσσερα δρομολόγια ημερησίως, με σημαντική μείωση χρόνου.

Όλων αυτών θα έχουν προηγηθεί, το «Flying Cat 4», το οποίο θα εκτελεί δρομολόγια σε καθημερινή βάση προς τις Κυκλάδες, στο μισό χρόνο απ' όσο χρειάζεται σήμερα. Επίσης το «Flying Cat 3» και το «Blue Star Ithaki» του Στρίντζη από τη Ραφήνα, το οποίο αναπτύσσει ταχύτητα 25 κόμβων.

Όσον αφορά τη γραμμή Πειραιά - Δωδεκανήσων, η κατάσταση φέτος εμφανίζεται αισθητά βελτιωμένη, μια και ενισχύεται η γραμμή με δύο πλοία τα οποία αντικαθιστούν το «Λέρος» και το «Ιάλλυσος».

Αναβαθμισμένη θα είναι και η γραμμή Βόλου - Βορ. Σποράδων, με το «Highspeed 1» να κάνει την εμφάνισή του στο τέλος Ιουνίου.

Περισσότερα πλοία άρα και περισσότερα δρο-

μολόγια στον Αργοσαρωνικό, ενώ εκτός των πέντε νέων πλοίων που δρομολογήθηκαν τα τελευταία τρία χρόνια, προγραμματίζεται και η δρομολόγηση του Ε/Γ - Ο/Γ «Νεφέλη».

Αισθητά αναβαθμισμένα είναι και τα δρομολόγια σε άλλα λιμάνια, όπως σ' αυτό της Αιεξανδρούπολης με το νεότευκτο «Σάος» που θα εκτελεί δρομολόγια στη Σαμοθράκη. Στα δρομολόγια Ζακύνθου - Κυθήνων, Νεάπολης - Κυθήρων - Κρήτης - Πειραιά, Κέρκυρας - Ηγουμενίτσας, Ραφήνας - Μαρμαρί και Αστακού - Ιθάκης - Κεφαλληνιάς (εδώ δρομολογείται νεότευκτο πλοίο), μπορεί να μην υπάρχουν καινούργια πλοία, αλλά όλα είναι κάτω της δεκαετίας και παρέχουν αναβαθμισμένες υπηρεσίες από τα υπάρχοντα.

Τα δέκα νεότευκτα υπεράυγχονα ταχύπλοα και τα αναβαθμισμένα πλοία που τα πλαισιώνουν, εγκαθιστούν ένα νέο μοντέλο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο οποίο κυριαρχούν οι αντικαταστάσεις πλοίων, η ανανέωση του στόλου και η αναδιάρθρωση των δρομολογίων. Ο εκσυγχρονισμός που άρχισε την τελευταία τριετία και σήμερα αποδίδει καρπούς, λαμβάνει ακόμα μεγαλύτερη σημασία, αν αναλογισθεί κανείς ότι όχι μόνο δεν δόθηκαν κίνητρα, αλλά και επιπλέον παρέμεινε παγωμένο το ναυτιλιακό. Κοντά σ' αυτά και οι εμπορικές εκπώσεις (υποχρεωτικές) στα εισιτήρια μετ' επιστροφής πολλαπλών διαδρομών, οικογενειακά και ομαδικά.

Ο εκσυγχρονισμός, που θα συνεχισθεί και τα επόμενα χρόνια, καθιστά την ελληνική ακτοπλοΐα άκρως ανταγωνιστική (εν όψει της άρσης του προστατευτισμού), ενώ δείχνει και τις προοπτικές του κλάδου όταν αργά ή γρήγορα απαληλαθεί από το σφικτό εναγκαλισμό του κράτους. Μια εξέλιξη που φυσιολογικά θα οδηγήσει σε περισσότερες και μεγαλύτερες επενδύσεις από τα μεγάλα ακτοπλοϊκά σχήματα τα οποία θα επεκτείνουν την κυριαρχία τους, στα επόμενα χρόνια, και εκτός ελληνικών χωρικών υδάτων.

Σε κάθε περίπτωση, ο ανανεωμένος και αναβαθμισμένος ακτοπλοϊκός στόλος αποτελεί αυτήν την ώρα μια υπολογίσιμη δύναμη στην Ευρώπη.

Η σημερινή του θέση αναμφίβολα και έως ένα βαθμό οφείλεται στο σχεδιασμό του ΥΕΝ, αλλά κυρίως οφείλεται στον ιδιωτικό τομέα που ανέλαβε και το ρίσκο του όλου εγχειρήματος. Ενός εγχειρήματος που επί του παρόντος έχει κοστίζει αρκετά δισεκατομμύρια δραχμές και ουδείς μπορεί να υπολογίσει σε ποια ύψη θα φθάσει, αφού το πρόγραμμα ανανέωσης θα συνεχισθεί και μετά το 2001. Οι επενδύσεις, λοιπόν, θα συνεχισθούν και το ευχάριστο είναι ότι δεν θα αφορούν μόνο το Αιγαίο.

Οι ναυπηγήσεις 15 πορθμείων μέχρι το 2001 και οι δρομολογήσεις νεότευκτων πλοίων δείχνουν το νέο τοπίο της ακτοπλοΐας και προδιαγράφουν τις εξελίξεις των επόμενων ετών. Εξελίξεις που σε κάθε περίπτωση είναι ευνοϊκές για το επιβατικό κοινό.

Το επενδυτικό πρόγραμμα της Ακτοπλοΐας



Η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου μέσα από τα επενδυτικά προγράμματα των εταιρειών καθώς και οι δρομολογήσεις των νεότευκτων μέχρι το 2001 έχει ως εξής:

Minoan Flying Dolphins
Μέχρι τη θερινή σεζόν του 2001 θα παραδοθούν τρία επιπλέον νέα High Speed Ferries για τις γραμμές του Αιγαίου. Το προϋπολογιζόμενο κόστος της επένδυσης ανέρχεται σε 150 εκατ. δολάρια, η μεταφορική δυναμικότητα θα

είναι 1.800 επιβάτες και 250 Ι.Χ. ή εναλλακτικά 40 φορτηγά και 100 Ι.Χ. Η ίδια εταιρεία απέκτησε πέντε επιβατηγά - οχηματαγωγά τα οποία είναι δρομολογημένα από τον Πειραιά προς τα νησιά του Αργοσαρωνικού και συγκεκριμένα το «Νεφέλη» της εταιρείας Γραμμές Σαρωνικού, το «Γεώργιος» της Ν.Ε. Ύδρας, το «Σαρωνικός» της Σαρωνικός ΕΠΕ, το «Ευτυχία» της Λεφκάκης Ν.Ε. και το «Εξπρές Δανάη» της Δελφίνι Ν.Ε. Το συνολικό κόστος εργασιών των πέντε αυτών πλοίων ανέρχεται σε ετήσια βάση σε 2 δισ. δρχ. περίπου. Μέσω αυτών των ταχυπλοίων διακινούνται ετησίως 1.200.000 επιβάτες και αναμένεται αύξηση κατά 800.000 άτομα, δηλαδή κατά 66%. Για την υλοποίηση δύο αδειών σκοπιμότητας στη γραμμή Χίου - Μυτιλήνης παραγγέλλονται τρία συμβατικού τύπου High Speed Ferries, τα οποία θα χρηματοδοτηθούν εν μέρει από τα ίδια τα κεφάλαια της εταιρείας και η επένδυση θα φτάσει τα 150 εκατομμύρια δολάρια. Με την αγορά έξι επιβατηγών - οχηματαγωγών

πλοίων, τα οποία είναι δρομολογημένα από τον Πειραιά και τη Ραφήνα προς τα νησιά των Κυκλάδων, η εταιρεία υλοποιεί μέρος των επιχειρηματικών σχεδίων της στις γραμμές των Κυκλάδων, όπου διακινούνται ετησίως 3 εκατομμύρια επιβάτες με σκοπό την αύξησή τους κατά 50%. Ο δε κύκλος εργασιών αναμένεται να αυξηθεί κατά 70% και να ανέλθει συνολικά σε 17 δισ. δρχ. ετησίως. Παράλληλα, η εταιρεία αποκτά το ταχύπλοο νέας τεχνολογίας Sea Speed 1 από τη ναυτιλιακή εταιρεία ΚΕΚΡΥΦΑΛΙΑ, συμφερόντων του εφοπλιστή Αντώνη Αγαπητού. Από τον Πειραιά προς τα νησιά των Κυκλάδων και του Αργοσαρωνικού, η Minoan Flying Dolphins αποκτά ακόμα τέσσερα πλοία. Με την προσθήκη των δύο, που είναι συμφερό-

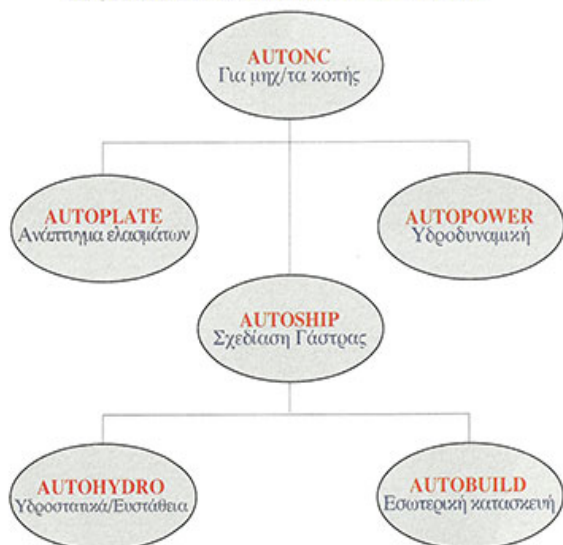




AUTOSHIP ADVANCED SOFTWARE

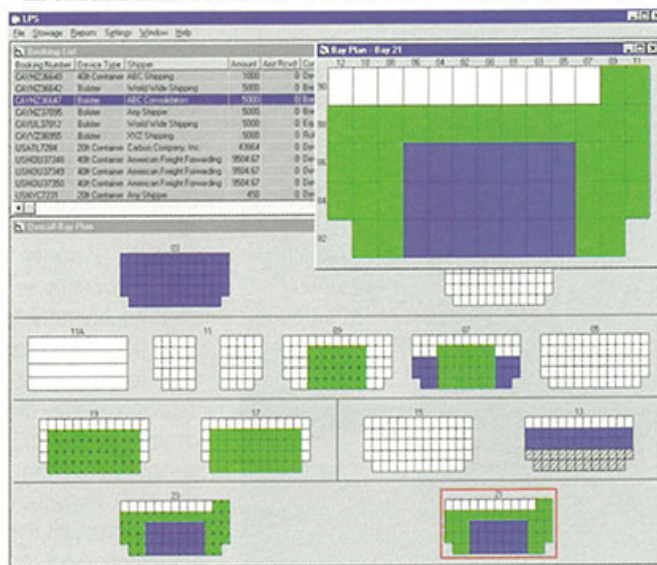
ΣΕΙΡΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ (ΓΕΝΙΚΕΣ & ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ)

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.

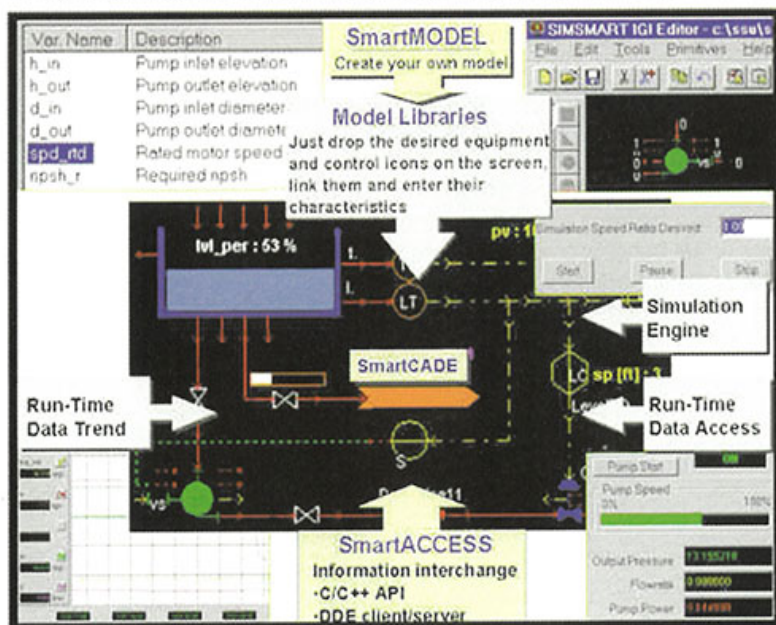
SIMSMART

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



ντων του εφοπλιστή Αντώνη Αγαπητού και κινούνται στις γραμμές των Κυκλάδων, αναμένεται αύξηση επιβατών κατά 500.000 άτομα και 60.000 οχήματα, ενώ ο συνολικός κύκλος εργασιών θα αυξηθεί κατά 2,5 δισ. δρχ. Τα άλλα δύο που είναι δρομολογημένα στις γραμμές του Αργοσαρωνικού πραγματοποιούν κύκλο εργασιών περίπου 33 δισ. δρχ. Με την προσθήκη στο στόλο της MDF των F/B's «Ποσειδών Εξπρές II», «Πήγασος», «Μήλος Εξπρές» αυξήθηκε η ετήσια μεταφορική δυναμικότητα της εταιρείας στο νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων κατά 700.000 επιβάτες και 150.000 οχήματα, ο δε συνολικός κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά 3,9 δισ. δρχ. περίπου.

Η Minoan Lines προχωρά στη ναυπήγηση τεσσάρων σκαφών για το Ιόνιο και τη γραμμή Πειραιά - Χανίων με ταυτόχρονη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 50 δισ. δρχ. Το τελευταίο διάστημα η πορεία της κρητικής εταιρείας ANEK υπήρξε ραγδαία και εκφράστηκε με την απόκτηση και δρομολόγηση νέων πλοίων, την αύξηση των ιδίων κεφαλαίων, των πωλήσεων και των κερδών, καθώς και των συνεργασιών και συγχωνεύσεων. Η

εταιρεία μετασκευάζει το πλοίο «Σοφοκλής Βενιζέλος» με κόστος εργασιών 3 δισ. δρχ., ετοιμάζει δύο νέα υπερσύγχρονα επιβατηγά πλοία τα οποία θα δρομολογηθούν το 2001 και παράλληλα κλείνει option για άλλα δύο. Το κόστος απόκτησης των δύο πλοίων ανέρχεται στο ποσό των 205.000.000 ευρώ. Παράλληλα, στελέχη της ANEK κλείνουν συμφωνία με την ισπανική αγορά για την απόκτηση ακόμη δύο πλοίων, ενώ η εταιρεία κλείνει στρατηγικές συμμαχίες με τη NEA, τη ΔΑΝΕ, τη ΛΑΝΕ. Αυτή τη στιγμή η χανιώτικη εταιρεία προσεγγίζει με τα πλοία της σχεδόν όλο το Αιγαίο ενώ με την απορρόφηση της Ρεθυμνιακής αποκτά και τα πλοία «Αρκάδι» και «Πρέβελη».

Η Strintzis Lines, ένας από τους ουσιαστικότερους πρωταγωνιστές στη ακτοπλοΐα, διαθέτει στόλο 12 πλοίων και έχει ήδη προχωρήσει σε παραγγελία έξι επιπλέον σκαφών. Με βάση το χρονοδιάγραμμα της εταιρείας, το 2000 θα παραληφθεί το πρώτο σκάφος που θα δρομολογηθεί στη γραμμή Πάτρας - Μπρίντζι ενώ το δεύτερο πλοίο θα εξυπηρετεί τη γραμμή Πάτρας - Ανκόνα. Θα ακολουθήσει το Super Ferry "Ιθάκη" (ναυπηγείται στην Κορέα) που θα εξυπηρετήσει δρομολόγιο του εσωτερικού. Το Φεβρουάριο και το Μάρτιο του 2001 θα παραληφθούν ακόμα τρία σκάφη (ναυπηγούνται στον Σκαρμαγκά) για τις γραμμές Πειραιά - Χίου - Μυτιλήνης και Ραφήνας - Ύδρου - Τήνου - Μυκόνου - Ικαρίας - Σάμου. Παράλληλα η Strintzis Lines έβαλε στα σχέδια της και τον Αργοσαρωνικό με την εξαγορά του 100% του catamaran «Seajet 1». Το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας ξεπερνά τα 311 εκατομμύρια δολλάρια.



Παρ'

όλα αυτά οι προβληματισμοί στελεχών της εταιρείας είναι συγκεκριμένοι και επί της ουσίας για το προσεχές μέλλον στα ελληνικά χωρικά ύδατα και τις άδειες σκοπιμότητας. Άλλωστε οι θέσεις του κ. Γερ. Στρίντζη, είναι γνωστές από το παρελθόν, επικεντρώνονται δε στην πλήρη απελευθέρωση και κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας, καλύτερευση των λιμενικών εγκαταστάσεων, ενώ για τις άγονες γραμμές ζητά την επαναφορά του συστήματος επιδότησης.

Το επενδυτικό πρόγραμμα των ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ ξεπερνά το 1ο δισ. δολλάρια. Μετά την Αδριατική τα SUPER FAST ετοιμάζονται να κατακτήσουν και τη Βαλτική με τη δρομολόγηση τεσσάρων υπερσύγχρονων πλοίων που ναυπηγούνται τώρα σε ναυπηγεία του Κίελου Γερμανίας. Τα πλοία αυτά θα δρομολογηθούν θα συνδέουν λιμάνια μεταξύ Γερμανίας και Φινλανδίας καθώς και μεταξύ Γερμανίας και Σουηδίας. Παράλληλα η εταιρεία ανακοίνωσε την παραγγελία της θυγατρικής της εταιρείας Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. για την κατασκευή δύο νέων επιβατηγών πλοίων σε ναυπηγεία της Γερμανίας. Η συμφωνία προβλέπει και δικαίωμα (option) για τη ναυπήγηση και άλλων δύο πλοίων.

Σήμερα η εταιρεία δραστηριοποιείται με τέσσερα υπερσύγχρονα πλοία SUPERFAST στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας. Τους επόμενους μήνες η εταιρεία παραλαμβάνει τα SUPER FAST V και VI τα οποία θα δρομολογηθούν στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ανκόνα. Τέλος, η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου (NEA) εμφανίζεται ενισχυμένη με την απόκτηση του «Αίολος Εξπρές» (τα εγκαίνια έγιναν αυτόν το μήνα) και αναμένεται μέχρι το 2001 και το δεύτερο Corsaire.



QMS S.A and Christou Associates S.A

is a dynamic group devoted to offer a wide spectrum of Quality Maritime services to the Greek Shipping industry in Greece and worldwide.

The company quality policy is to provide services and products of such quality, which consistently meet the needs and expectations of our customers.

The companies intend to maintain and expand their quality services and become highly reputable provider of Technical, consulting and training services.



MARITIME TRAINING CENTER

Founded in 1997, is well prepared and devoted to provide a Quality, effective and recognized training to members of the Maritime community.

This quality is assured by the center's Training Management System based on the International DNV rules for Maritime Training Centers.

The center's policy is to provide efficient, systematic and relevant mandatory and non-mandatory training within the maritime field.

That is to provide courses in accordance to the STCW95 requirements based on the IMO model courses as well as other courses and seminars in order to broaden the officers' knowledge on subjects concerning safety and quality.



TECHNICAL ACTIVITIES

Ship repairs, Surveys, Naval architecture hull loading and Cargo securing calculations



Panama Register Corporation

Perform surveys and inspections on Panama Flag vessels and issue certificates of compliance on behalf of PANAMA

Authorized to perform ISM certification on behalf of PANAMA

Environmental consulting services

Related to national and international laws and regulations concerning pollution control and prevention. These include drills, training, shipboard manuals and associated activities.

MANAGEMENT SYSTEMS

Its professional consulting team can take over the responsibility to design and develop Safety, Quality and Environmental Management systems and draft the relevant Management System Documentation. The design of safety, Quality and Environmental Systems are based on principal requirements of ISM Code, ISO 9000 & 14000 assurance standards.

The documentation of Management Systems is prepared for our clients into three levels:

- A quality policy manual and an organizational manual
- A set of operating procedures
- The work instructions and other support documentation



MV AEGEAN I - MV AEGEAN SPIRIT - MTS ARCADIA



GOLDEN SUN CRUISES
...living a dream...

THE AEGEAN SEA & MEDITERRANEAN CRUISE SPECIALISTS

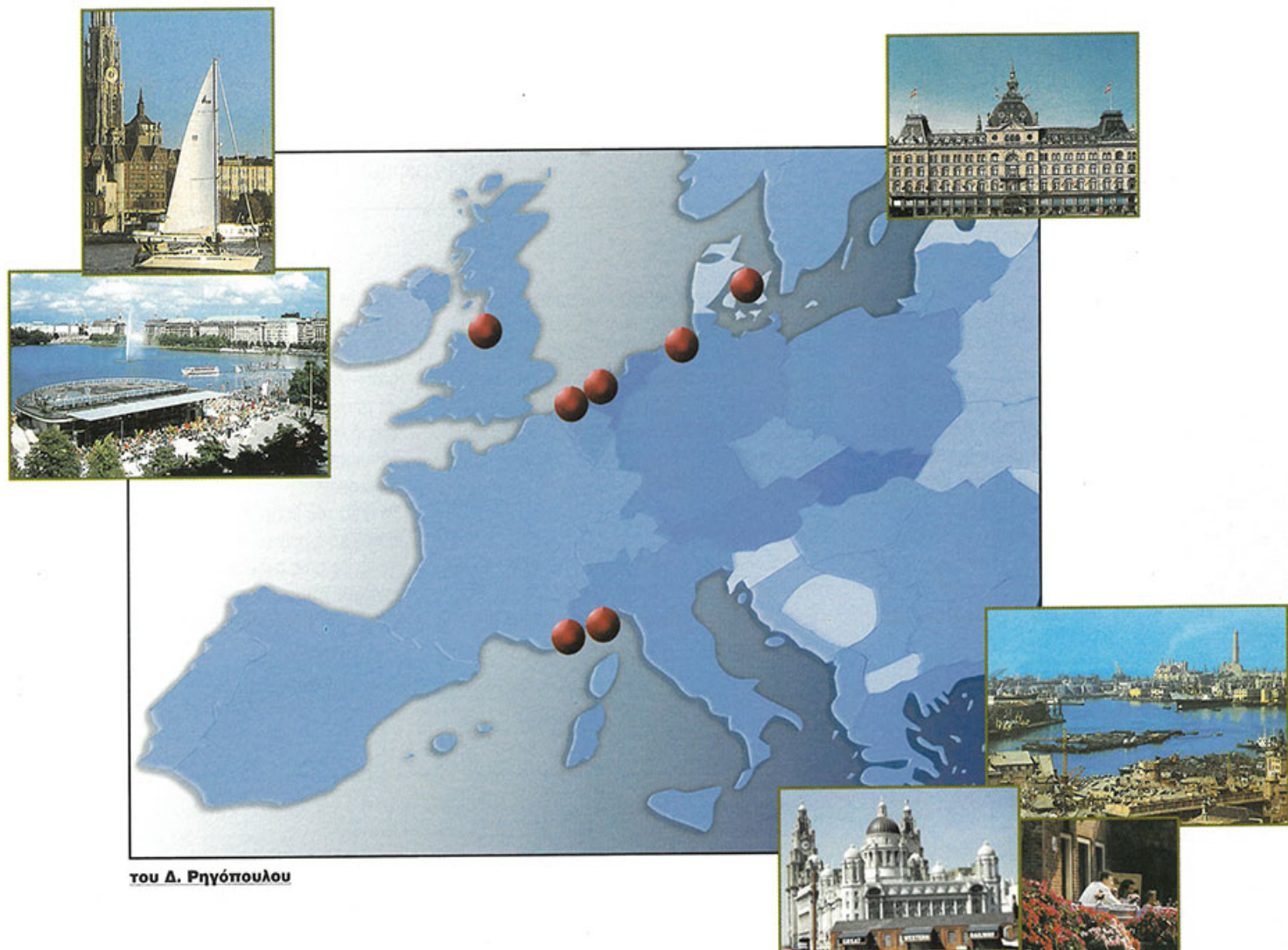
MILLENNIUM



85 Akti Miaouli - 5th Floor - 185 38 Piraeus, Greece
Tel. (30)-(1) 42 91 380 / 42 90 650 - Fax: (30)-(1) 42 91 080 / 42 90 660
e-mail: gscruz@goldensuncruises.com

Τα λιμάνια της Ευρώπης

Μία αντισυμβατική πρόταση



του Δ. Ρηγόπουλου

Λίγες ημέρες προτού υποδεχτούμε το καλοκαίρι, τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν μία διαφορετική πρόταση να σας κάνουν. Αποφεύγοντας τις κοινοτοπίες και ακολουθώντας το νέο τουριστικό ρεύμα που δίνει προβάδισμα στους νέους προορισμούς, στις προσωπικές ανακαλύψεις του καθενός, μακριά από τις συμβάσεις του μαζικού τουρισμού, παρουσιάζει οκτώ πόλεις της Ευρώπης που έχουν συνδέσει το όνομά τους με τη μεγάλη ναυτιλιακή παράδοση της Γηραιάς Ηπείρου. Από τη Γένοβα ως τη Μασσαλία και από το Ρότερνταμ ως την Αμβέρσα, τα «Ναυτικά Χρονικά» σάς ταξιδεύουν στα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης, στις μητροπόλεις των περασμένων αιώνων, όταν το αεροπλάνο και ο σιδηρόδρομος ήταν ακόμα άγνωστες λέξεις. Ανιχνεύουμε την ιστορία τους, μαθαίνουμε για το παρόν τους και αφήνουμε πίσω μας φήμες και παρωχημένα στερεότυπα που μας στερούν το δικαίωμα να τις γνωρίσουμε και να τις απολαύσουμε.



Αν η εντύπωσή σας για το Βέλγιο εξαντλείται στις ελαφρώς νυσταλέες Βρυξέλλες, τότε η Αμβέρσα σας δίνει μία δεύτερη ευκαιρία για να αναθεωρήσετε τις απόψεις σας. Το ζωηρό, νεανικό και χαρούμενο κλίμα της πόλης οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο... μεσογειακό ταμπεραμέντο των Φλαμανδών. Γενέτειρα κορυφαίων καλλιτεχνών, όπως ο ζωγράφος Βαν Ντάικ, η Αμβέρσα είναι πλούσια σε καλλιτεχνικούς θησαυρούς, συγκεντρωμένους σε μουσεία με διεθνή φήμη όπως είναι το Εθνικό Μουσείο Καλών Τεχνών και το Μουσείο Πλαντέν (εξαιρετικά ενδιαφέρον για την τέχνη της τυπογραφίας και τη συλλογή τυπογραφικών στοιχείων). Από τα σπουδαιότερα μνημεία της πόλης είναι ο γοτθικός καθεδρικός ναός Νοτρ Νταμ (14ος-16ος, ο μεγαλύτερος του Βελγίου) όπου υπάρχει η περίφημη Αποκαθήλωση του Ρούμπενς.

ΛΙΓΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Η Αμβέρσα είναι το σημαντικότερο λιμάνι του Βελγίου, εμπορικό και τραπεζικό κέντρο με διεθνή σημασία. Η οικονομική της ζωή υπήρξε ανέκαθεν συνδεδεμένη με το λιμάνι της, η κίνηση του οποίου αναζωογονήθηκε ιδίως όταν το 1863 αναγνωρίστηκε η πλήρης ελευθερία της ναυσιπλοΐας στον κάτω Σέληντε, τον ποταμό που διασχίζει την πόλη. Η πόλη ιδρύθηκε μεταξύ 7ου και 8ου αι. α.μ. η εμπορική της άνοδος άρχισε μόλις στις αρχές του 15ου αιώνα, εξαιτίας ενός τυχαίου γεγονότος: η άμμος που μετέφεραν οι τρικυμίες έκανε αδύνατη την προ-

σέγγιση της Μπριζ, κύριου εμπορικού λιμανιού της Φλάνδρας εκείνη την εποχή, ενώ μία μεγάλη πλημμύρα βάθυνε και πλάτυνε τον Σέληντε τόσο που έγινε πλωτός και από σκάφη μεγάλου εκτοπίσματος. Ενδεικτικό της οικονομικής ευμάρειας που απολάμβανε η πόλη, είναι το γεγονός ότι εδώ ιδρύθηκε το 1460 το πρώτο Χρηματιστήριο της Ευρώπης.

ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ

Παλιά Πόλη. Η βόλτα σας στην Αμβέρσα θα αρχίσει από την Παλιά Πόλη. Το πνεύμα του Ρούμπενς και των συγχρόνων του βρίσκεται διά-

σπαρτο παντού: στις εκκλησίες, στα μουσεία και στις πινακοθήκες, στα υπέροχα μέγαλα της Αναγέννησης. Καρδιά της παλιάς πόλης είναι η Grote Markt, η κεντρική πλατεία της Αμβέρσας με το αναγεννησιακό δημαρχείο όπου ο ιωνικός, ο κορινθιακός και ο τοσκανικός ρυθμός χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τους ρωμαϊκούς ρυθμούς.

Το σπίτι του Ρούμπενς (Wapper 9). Ο Ρούμπενς έζησε εδώ από το 1610 έως το θάνατό του, το 1640. Το σπίτι ανακαινίστηκε βάσει των αρχικών σχεδίων και κατορθώνει να δώσει μία πολύ καλή εντύπωση της ζωής του καλλιτέχνη, τόσο ως

Αμβούργο



Νερό. Στο Αμβούργο, όλα ξεκινούν και τελειώνουν στο υγρό στοιχείο που καθορίζει τις τύχες του μεγάλου αυτού οικονομικού κέντρου της Γερμανίας. Από τη διάσημη ιχθυαγορά του έως την περιοχή των «κόκκινων φαναριών», το Reeperbahn, το Αμβούργο παραμένει ένα τυπικό, μεγάλο λιμάνι της Ευρώπης. Η πόλη είναι κτισμένη στη δεξιά όχθη του Έλβα στη συμβολή του με τον Άλστερ, που σχηματίζει δύο λεκάνες και χωρίζει την παλιά πόλη, την οποία διασχίζουν πολλά κανάλια, από τη σύγχρονη πόλη. Ο Έλβας, για 100 χιλιόμετρα περίπου από τις εκβολές του είναι πλωτός από μεγάλα πλοία και έτσι αναπτύχθηκε στην περιοχή του Αμβούργου ένα μεγάλο λιμάνι (100 τ.χλμ.), το μεγαλύτερο της Γερμανίας και ένα από τα σπουδαιότερα της Ευρώπης, που εκτείνεται στις δύο όχθες του ποταμού και διαθέτει περίπου εξήντα δεξαμενές.

ΛΙΓΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Το Αμβούργο πρωτοεμφανίζεται στην ιστορία ως φρούριο στα χρόνια του Καρλομάγνου. Υπήρξε ορμητήριο για τον εκχριστιανισμό της Σκανδιναβίας και το 834 έγινε έδρα αρχιεπισκοπής. Το 845 μια πυρκαγιά κατέστρεψε την πόλη η οποία αφού ανοικοδομήθηκε, ερήμωθηκε και πάλι από τους Δανούς και τους Σλάβους. Στις αρχές του 19ου αιώνα, το Αμβούργο ήταν μία από τις πιο ανθούσες ευρωπαϊκές δημοκρατίες και μετά τη ναπολεόντεια παρένθεση, έγινε μέλος, ως ελεύθερη και κυρίαρχη πόλη, της Γερ-

μανικής Ομοσπονδίας. Το 1842 πυρκαγιά κατέστρεψε για δεύτερη φορά μεγάλο μέρος της πόλης. Στη διάρκεια του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου υπέστη σοβαρότατες καταστροφές από τους αεροπορικούς βομβαρδισμούς των συμμάχων. Εντούτοις, διεσώθηκε το σημαντικότερο μέρος της αρχιτεκτονικής του κληρονομιάς.

ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ

Το Δημαρχείο. Το Rathaus είναι σίγουρα ένα από τα πιο ενδιαφέροντα, αρχιτεκτονικώς, δη-

μαρχεία της Γερμανίας και σίγουρα το πιο κεντρικό σημείο αναφοράς για τους κατοίκους της πόλης. Διαθέτει 647 δωμάτια, έξυπνα περισσότερα από το παλάτι του Μπάκιγχαμ, στοιχείο αρκετό για να γεμίζει με υπερηφάνεια τους Γερμανούς. Με δύο μάρκα μπορείτε να κάνετε ξενάγηση στο νεογοτθικό κτίριο, αν και λίγα από τα δωμάτια είναι επισκέψιμα. Η πλατεία του Δημαρχείου θυμίζει ιταλική πιάτσα γιατί οι σχεδιαστές της εμπνεύστηκαν από την πλατεία του Αγίου Μάρκου της Βενετίας.

Το λιμάνι. Δεν υπάρχουν πολλὰ (αξιοθέατα) να

Αμβέρσα

ζωγράφου όσο και ως διηγήματα. Πάντως, μην περιμένετε να δείτε πολλά έργα του Ρούμπενς σε αυτή τη διεύθυνση.

Μουσείο των Διαμαντιών (Lange Herentalsestraat 31-33). Η Αμβέρσα διαθέτει μεγάλη παράδοση στην επεξεργασία διαμαντιών, οπότε το εκπληκτικό αυτό μουσείο είναι μία θαυμάσια ευκαιρία για να παρακολουθήσετε ολόκληρη τη διαδικασία της παραγωγής, από το στάδιο της εξόρυξης και της επεξεργασίας ως την τελική μορφή που μπορεί να πάρει ένα διαμάντι.

Εθνικό Ναυτικό Μουσείο (Steen-plein). Βρίσκεται στο εσωτερικό ενός κάστρου του 9ου αιώνα, το οποίο αξίζει να το επισκεφθείτε και για έναν επιπλέον λόγο: είναι το παλαιότερο κτίσμα στην Αμβέρσα.

Ζωολογικός κήπος (Koningin Astriplein 26). Στρουθοκάμηλοι και ρινόκεροι σ' έναν από τους ωραιότερους ζωολογικούς κήπους της Ευρώπης. Αν έχετε μαζί σας παιδιά, μην τους χαλάσετε το χατίρι. Υπάρχουν επίσης πηλιντάριο, ενυδρείο, πισίνα με δελφίνια, χειμερινός κήπος κι ένα πολύ καλό εστιατόριο.

ΠΟΥ ΝΑ ΜΕΙΝΕΤΕ



Οι πιο απαιτητικοί ως απευθυνθούν στο «De Witte Lelie» (Keizerstraat 16-18), το οποίο και λόγω της μικρής του χωρητικότητας (10 μόλις δωμάτια) είναι εξαιρετικά σπρόδοτο. Αν είστε πάντως τυχεροί θα ανταμειφθείτε από το άψογο σέρβις και την προσωπική φροντίδα. Στο πιο κεντρικό μέρος της πόλης, στην πεζοδρομημένη περιοχή που γειτνιάζει με τον Καθεδρικό της Αμβέρσας, βρίσκεται το «Classic Hotel Villa Mozart» (Handschoenmarkt 3), ένα μικρό, υπεράυγχο ξενοδοχείο με καλή θέα από τα περισσότερα δωμάτια. Το «Χίλτον» της Αμβέρσας (Groenplaats) προσφέρει τη

οιγουριά του ονόματός του ενώ το «Hyllit» (De Keyserlei 28-30) είναι ένα από τα καινούργια ξενοδοχεία της πόλης που γρήγορα απέκτησαν καλό όνομα. Για οικογενειακή ατμόσφαιρα δοκιμάστε το «Firean» (Karel Oomsstraat 6), το οποίο διαθέτει 15 δωμάτια συνοδικά.

ΠΟΥ ΘΑ ΦΑΤΕ

Στην Αμβέρσα έχετε την σπάνια ευκαιρία να δοκιμάσετε γνήσια φλαμανδική κουζίνα η οποία φημίζεται για τα πολύ ιδιαίτερα υλικά της. Για φλαμανδική κουζίνα υψηλής ποιότητας θα πρέπει να κατευθυνθείτε στην καρδιά της Παλιάς Πόλης και να βρείτε το μόνον ακριβό «At Fornois» (Reyndersstraat 24). Το «De Matelote» (Haarstraat 9) είναι το καλύτερο μέρος για ψάρι στην Αμβέρσα. Οικονομικότερες λύσεις αποτελούν το ρομαντικό «Sir Anthony Van Dijk» (Oude Koornmarkt 16) ή το κίτς «Cirque Belge» (Ernest van Dijkstraal 13-14), ένα περίεργο εστιατόριο «βελλγικής υπερηφάνειας» (ό,τι κι αν σημαίνει αυτό), αρχιτεκτονική απομimesη του «Ατόμιου» των Βρυξελλών με αναπάντεχα, όμως, καλό φαγητό. Πιο μοντέρνο (γιατί και μέταλλο), το αβάν γκαρντ «Zuiderterras» (Ernest van Dijkstraal 370).



δείτε στο λιμάνι αν και υπάρχουν οργανωμένα τουρ που προσφέρουν ξεναγήσεις. Μία βόλτα πάντως αξίζει τον κόπο. Ένας λόγος είναι και η ιχθυογορά του

Αμβούργου που βρίσκεται εδώ και η οποία έχει τα πάντα.

Πινακοθήκη. Με 14 μάρκα έχετε δύο μεγάλες πινακοθήκες σε μία: στην παραδοσιακή Kunsthalle μπορείτε να δείτε την εξαιρετικά ενδιαφέρουσα συλλογή με μεγάλους Γερμανούς ζωγράφους του 19ου και του 20ού αιώνα ενώ στη μεταμοντέρνα κυβιστική προσθήκη υπάρχουν έργα σύγχρονης τέχνης (Άντι Γουόρχολ, Γιόζεφ Μπλόις, Ντέιβιντ Χόκνι κ.ά.). Reeperbahn. Το Αμβούργο δεν... ντρέπεται καθόλου. Δεν είναι τυχαίο ότι η περιοχή με τα πορνεία αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες τουριστικές ατραξιόν της πόλης (για πολλούς η μεγαλύτερη!). Κάποιοι ισχυρίζονται ότι το Reeperbahn έχει χάσει την παλιά του αυθεντικότητα (συνχές επιδρομές της αστυνομίας) αλλά έστω κι έτσι, εξακολουθεί να ελκύει χιλιάδες επισκέπτες. Εδώ θα βρείτε αναρίθμητα μπαρ, κλαμπ, σεξ σον, στριπτιζόδικα, καζίνο. Αν η βόλτα σας εξιτάρει, το επόμενο πρωί μπορείτε να συνεχίσετε το τουρ, κάνοντας μία επίσκεψη στο Μουσείο Ερωτικής Τέχνης: 1.800 πίνακες και σχέδια, από τον Ντελτακρούς έως τον Πικάσο, με θέμα τον έρωτα.

ΠΟΥ ΝΑ ΜΕΙΝΕΤΕ

Το Αμβούργο είναι μεγάλο επιχειρηματικό κέντρο με αποτέλεσμα να πραγματοποιούνται συχνά μεγάλα συνέδρια και να απαιτούνται κρατήσεις πολύ χρόνο πριν από το ταξίδι σας στην πόλη. Το «Kempinski Hotel Atlantic Hamburg» (An der Alster 72-79) είναι για το Αμβούργο κάτι παρόμοιο από ένα ξενοδοχείο καθώς αποτελεί σύμβολο ευμάρειας και καλής ζωής. Ανάλογες της βαριάς αυτής παράδοσης είναι και οι τιμές

του. Στα ίδια επίπεδα κινείται και το πολύ μοντέρνο «Park Hyatt Hamburg» (Bugenhagenstr 8-10), για όσους δεν τα πάνε πολύ καλά με τις παραδόσεις ενός κόσμου που αργονοείται. Στην κατηγορία των ξενοδοχείων-μπουτίκ εμπίπτει το «Aussen Alster» (Schmilinskystr 11) για πιο προσωπική περιποίηση, ενώ καλή περίπτωση αποτελεί και το οικονομικότερο «Kronprinz» (Kirchenallee 46), με πολύ καλή σχέση τιμής και εξυπηρέτησης.

ΠΟΥ ΝΑ ΦΑΤΕ

Προτιμήστε τις ανεπιτήδευτες ταβέρνες και τα σοφιστικέ εστιατόρια κοντά στο λιμάνι, όπως το «Rive» (Van der Smitten Str. 1) ή το «Fischerhaus» (St Pauli Fischmarkt 14). Τοπικές σπεσιαλιτέ είναι η σούπα με χέλια (Aalsuppe) και το Λάμπσκαους, ένα πιάτο που θυμίζει το δικό μας γαριόλε με κρέας και πατάτες, συχνά γαρνιρισμένο με τηγανητά αυγά και νικέλες. Το «Peter Lembcke» (Holzdamm 49) είναι ένα τυπικό εστιατόριο του Αμβούργου όπου θα γευθείτε πολύ καλό Λάμπσκαους. Πιο σοφιστικέ, το «Landhaus Scherrer» (Elbchaussee 130) εμμένει στην ντόπια κουζίνα ενώ το τριώροφο «Nili» (Neuer Pferdemarkt 5) είναι το νούμερο ένα place to be, της πόλης, εδώ τρώει η ελίτ των καλλιτεχνών και των διανοουμένων του Αμβούργου.



Γένοβα



Η Γένοβα, γενέθλια πόλη του Χριστόφορου Κολόμβου, είναι ίσως το μοναδικό μέρος στον ιταλικό βορρά που θυμίζει τόσο πολύ νότο. Το πολύβουο λιμάνι, τα στενά σοκάκια και το ιδιαίτερο, εξωστρεφές, ταμπεραμέντο των Γενοβέζων προσδίδουν μία ανάλαφρη, μεσογειακή ατμόσφαιρα στον αέρα, που δεν συναντάς εύκολα σε άλλες πόλεις της βόρειας Ιταλίας. Αυτός είναι ίσως ο λόγος που η Γένοβα είχε περιπέσει μεταπολεμικά σε ένα καθεστώς γενικής ανυποληψίας, έχοντας τη φήμη ενός λιμανιού βρόμικου και επικίνδυνου. Αλλά πόσο καμιά φορά τέτοιου είδους στερεότυπα στερούν από τους ανθρώπους απολαυστικές πόλεις σαν τη Γένοβα! Τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε εξέλιξη ένα πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης της πόλης που έχει αλλάξει σε μεγάλο βαθμό τις εντυπώσεις. Όσοι την επισκέπτονται τακτικά, θα το έχουν διαπιστώσει.

ΛΙΓΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Εμπορικό κέντρο με μεγάλη κίνηση ήδη από τον 4ο αιώνα π.Χ. κατά τη διάρκεια του δεύτερου Καρχηδονιακού πολέμου (218 π.Χ.), υπήρξε πιστή σύμμαχος των Ρωμαίων, οι οποίοι και την εξερωμάσαν. Αργότερα περιήλθε διαδοχικά στην εξουσία των Γότθων, των Βυζαντινών και των Λομβαρδών. Τον 11ο αιώνα, ο επίσκοπος Ομπέρτο αναδείχθηκε ηγέτης της πόλης και ταυτόχρονα ολόκληρη η περιοχή γνώρισε μεγάλη ακμή. Εκείνη την εποχή αναπτύχθηκε η «Κομπανία», ελεύθερη ένωση των διαφόρων στρωμάτων του πληθυσμού, που την κυβερνούσαν ύπατοι και που αποτέλεσε την αρχή του μελλοντικού δήμου, ο οποίος είχε βάση τον ναυτικό και εμπορικό πλοίο της πόλης. Το 1797 η πόλη περνά στα χέρια των Γάλλων και λίγα χρόνια αργότερα (1815) προσαρτήθηκε στο Βασίλειο της Σαρδηνίας.

ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ

Όλα στη Γένοβα αρχίζουν από το λιμάνι της. Το παλαιότερο τμήμα του χρονολογείται από τον 12ο αιώνα. Η επέκτασή του συνεχίστηκε ως σήμερα και έφθασε να καταλαμβάνει επιφάνεια πέντε τετραγωνικών χιλιομέτρων. Εδώ κοντά βρίσκεται και η παλιά πόλη της Γένοβας με τα χαρακτηριστικά στενά δρομάκια. Η Via San Luca είναι ο πιο κεντρικός δρόμος της παλιάς πόλης. Ανατολικά του λιμανιού βρίσκεται η μητρόπολη του Σαν Λορέντζο (12ου και 13ου αιώνα), το κυριότερο μεσαιωνικό μνημείο της Γένοβας. Σε μικρή απόσταση βρίσκεται το Παλάτσο Ντουκάρε στην πλατεία Μετεότι, ενώ στη μικρή αλλή πανέμορφη πλατεία του Σαν Ματέο θα δείτε τα παλιά της οικογενείας των Ντόρια, μιας από

τις σημαντικότερες οικογένειες ευγενών του 14ου και του 15ου αιώνα. Αξίζει οπωσδήποτε μία βόλτα στη Via Garibaldi η οποία κοσμείται με ορισμένα από τα πιο εντυπωσιακά κτίρια της πόλης, όπως το Παλάτσο Μπιάνκο του 16ου αιώνα ή το Παλάτσο Ρόσο όπου έζησε ο μεγάλος Φλαμανδός ζωγράφος Βαν Ντάικ. Μην ξεχάσετε να επισκεφθείτε την Εθνική Πινακοθήκη στο Παλάτσο Σπινόλα, όπου στεγάζονται θαυμάσιες συλλογές με ιταλική και φλαμανδική ζωγραφική της Αναγέννησης. Διατηρείται επίσης το σπίτι όπου γεννήθηκε ο Χριστόφορος Κολόμβος. Τέλος, μην ξεχνάτε ότι στη Γένοβα βρίσκεται το μεγαλύτερο ενυδρείο της Ευρώπης, το οποίο κατασκευάστηκε στα μέσα της δεκαετίας του '90 με την ελπίδα να αυξηθεί το τουριστικό ρεύμα προς την πόλη.

ΠΟΥ ΝΑ ΜΕΙΝΕΤΕ

Στη Γένοβα οι επιλογές σας δεν είναι ανεξάντλητες, αν και οι περισσότερες αλυσίδες ξενοδοχείων που δραστηριοποιούνται στην Ιταλία (π.χ. Jolly Hotels) διαθέτουν παρουσία και στη Γένοβα. Ο τουρισμός στη Γένοβα δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος, αν και μετά τους εορτασμούς των 500 χρόνων προς τιμήν του Χριστόφορου Κολόμβου επιχειρήθηκε να δοθεί νέα ώθηση στο τουριστικό προϊόν της πόλης. Πιο



οικονομικές ήψεις από τα παραδοσιακά, μεγάλα ξενοδοχεία της πόλης αποτελούν οι οικογενειακά χαρακτηρισμένα πανσιόν «Mirella» και «Carola» στη Via Grimaldo. Καλό θα ήταν να αποφύγετε τα ξενοδοχεία που βρίσκονται κοντά στο σιδηροδρομικό σταθμό Πρίντσιπε.

ΠΟΥ ΝΑ ΦΑΤΕ

Μη φύγετε από τη Γένοβα χωρίς να δοκιμάσετε το διάσημο πέστο τζενοβέζε ή την τόρτα πασκούαλίνα (αγκινάρες, τυριά και αυγά), τα πανστί (τοπική εκδοχή των ραβιόλι) και τη focaccia (ένα είδος πίτσας με πιο χοντρή ζύμη από την κανονική). Πηγαίνοντας στη Γένοβα, καλό είναι να γνωρίζετε ότι η διεθνής κουζίνα δεν έχει ευδοκιμήσει στην πόλη. Οι περισσότερες επιλογές είναι ως εκ τούτου ιταλικές: δοκιμάστε, λοιπόν, το «Da Maria» (Vico Testa d'Oro 14), την «Trattoria Walter» (Vico Colalanza 2r, κάθετος της Via Luca) και τη «La Locanda del Borgo» (Via Borgo Incrociati 45).

ΜΗΝ ΞΕΧΝΑΤΕ

Την κακή της φήμη, η Γένοβα τη χρωστάει στο λιμάνι της (καμία έκπληξη). Η αλήθεια είναι ότι τις νυχτερινές ώρες καλύτερα να αποφεύγονται οι άσκοπες, μοναχικές βόλτες κοντά στο λιμάνι ή στο σιδηροδρομικό σταθμό Πρίντσιπε. Τα πράγματα, πάντως, είναι πολύ καλύτερα σε σχέση με ό,τι συνέβαινε πριν από δέκα χρόνια. Τώρα, αν βρίσκεστε στην πόλη για περισσότερο από δύο ή τρεις ημέρες, αξίζει μία εκδρομή στα παραθεριστικά κέντρα της Λιγουρίας (π.χ. Σαν-Ρέμο) ή ακόμα και στο Μόντε Κάρλο που δεν απέχει περισσότερο από δύο ώρες.





Restaurant
mezzo
Art cote

summer '00 - opening: 25.5.00
new place: 20, Diadohou Pavlou str.
Glyfada beach, ex-Cataralla
tel.: 89.83.091 - 89.46.018

Κοπεγχάγη



Η Κοπεγχάγη είναι η μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη της Σκανδιναβίας (1,5 εκατ. κάτοικοι) και με διαφορά η πιο ζωντανή και η πιο ευχάριστη. Αν και έχεις διαρκώς την αίσθηση ότι βρίσκεσαι σε μία μικρή, επαρχιακή πόλη, η Κοπεγχάγη συνδυάζει τα πλεονεκτήματα μιας μεγαλούπολης και την ατμοσφαιρικότητα μιας μικρής. Είναι επίσης εκπληκτικό το πώς μία πόλη του Βορρά ζει τόσο πολύ έξω: στα καφέ, στις ασφυκτικά γεμάτες από κόσμο πλατείες, στους πεζόδρομους. Χτισμένη πάνω σε δύο νησιά, η πρωτεύουσα της Δανίας είναι ιδανική για περπάτημα και καλή ζωή.

ΛΙΓΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Στα δανικά εδάφη της Γιουτλάνδης και των νησιών που βρίσκονται στην είσοδο της Βαλτικής κατοικούσαν στην αρχαιότητα φιννικοί και λαπωνικοί λαοί. Κατά τους ρωμαϊκούς αυτοκρατορικούς χρόνους τα εδάφη αυτά κατελήφθησαν από γερμανικά φύλλα, που γύρω στο 250 αποτέλεσαν ενιαίο πολιτικό οργανισμό υπό τους Δανούς. Ο κυρίαρχος ρόλος της Κοπεγχάγης άρχισε να διαφαίνεται από το 1660 και μετά, όταν ο συγκεντρωτικός χαρακτήρας της μοναρχίας την καθιστά διοικητικό και καλλιτεχνικό κέντρο της χώρας. Ιδρύθηκε μόλις το 1167 και έγινε πρωτεύουσα της χώρας στις αρχές του 15ου αιώνα.

ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ

Η Γοργόνα της Κοπεγχάγης. Το σύμβολο της πόλης φιλοτεχνήθηκε το 1913 για να τιμηθεί η μνήμη του Χανς Κρίστιαν Άντερσεν. Η γοργόνα είναι μικρότερη από αυτό που οι περισσότεροι φαντάζονται και έχει συχνά πέσει θύμα βανδαλισμού.

Νέο λιμάνι. Ολόκληρη η περιοχή του νέου λιμανιού έχει μεταμορφωθεί σε έναν παράδεισο της ψυχαγωγίας: καφέ και εστιατόρια είναι γεμάτα από κόσμο, ιδίως στη διάρκεια του καλοκαιριού και των ηλιοόλουστων ημερών. Εδώ έζησε και ο Χανς Κρίστιαν Άντερσεν, στα νούμερα 18 και 20 της οδού Kongens Nytorv.

Τίβοι. Το μεγάλο πάρκο της Κοπεγχάγης που συγκεντρώνει περισσότερους από 4 εκατομμύρια επισκέπτες την περίοδο από τον Μάιο έως το Σεπτέμβριο. Προσφέρει θέατρο παντομίμας, ανοιχτούς χώρους συναυλιών όπου θα ακούσε-

τε συγκροτήματα κλασικής, τζαζ και ροκ μουσικής και όμορφα εστιατόρια. Προσπαθήστε να κλέψετε λίγο χρόνο και να απολαύσετε το θέαμα που προσφέρει το Τίβοι τη νύχτα, όταν φωταγωγούνται τα δέντρα, η εντυπωσιακή κινέζικη παγόδα και το μεγάλο σιντριβάνι.



Stroget. Οι κάτοικοι της Κοπεγχάγης είναι περήφανοι γιατί από την πόλη τους ξεπήδησαν οι πρώτοι πεζόδρομοι σε ολόκληρη την Ευρώπη. Ένας από αυτούς είναι και η

Frederikseberggade, το κέντρο του Stroget, που σφύζει από ζωή, κάθε στιγμή. Πρόκειται για μία από τις σημαντικότερες εμπορικές περιοχές με δεκάδες μπουτίκ, καφέ και ζαχαροπλαστεία. Με τα πόδια θα πάτε από εδώ και στην πλατεία Δημορχείου (Rådhus Pladsen), το κέντρο της Κοπεγχάγης με το αναγεννησιακό δημαρχιακό μέγαρο να δεσπόζει. Εθνικό Μουσείο Τέχνης. Έμφαση στους Δανούς ζωγράφους του 19ου αιώνα αλλιώς και έργα των Ρούμπενς, Μάτις, Ντίρερ, Πικάσο κ.ά. Εξίσου μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει και το NJ Carlsberg Glyptotek, το Μουσείο Γλυπτικής, το οποίο αναπάντεχα είναι ο κάτοχος μιας από τις πλουσιότερες συλλογές ελληνικών και ρωμαϊκών αρχαιοτήτων και γλυπτικής. Εντυπωσιακό το τμήμα των ιμπρεσιονιστών με τους 50 πίνακες και τα 12 σπάνια γλυπτά του Γκογκέν.

ΠΟΥ ΝΑ ΜΕΙΝΕΤΕ

Στην πρωτεύουσα βρίσκεστε, δεν υπάρχει λοιπόν κανείς λόγος ανησυχίας. Μεγάλη ποικιλία. Ό,τι είναι για την Αθήνα η «Μεγάλη Βρεταννία», είναι για την Κοπεγχάγη το πολυτελέστατο και παλαιομοδίτικο «D' Angleterre» (Kongens Nytorv 34). Ωστόσο παρουσιάζει ένα μικρό μειονέκτημα: η πολύ κεντρική του θέση μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα σε όσους κοιμούνται ελαφρά. Από αυτή την άποψη, το ατμοσφαιρικό «Nyhavn 71» (Nyhavn 71) είναι μία πιο ήσυχη



λύση με θέα στα γέφυρα ηλιοία του λιμανιού. Οικονομικότερα είναι το «Ascot» (Stuedistr 61), το «Triton» (Helgolandsg 7-11) και το «Cab-Inn» Scandinavia (Vodroffsvej 55 και Danasvej 55) που απευθύνονται περισσότερο σε επιχειρηματίες ή ανθρώπους που ταξιδεύουν μόνοι τους.

ΠΟΥ ΘΑ ΦΑΤΕ

Το φαγητό παραμένει μία από τις βασικότερες πηγές απόλαυσης στην Κοπεγχάγη, μία πόλη με περισσότερα από 2.000 εστιατόρια. Οι Δανοί είναι ένας λαός που ταξιδεύει πολύ, με αποτέλεσμα οι πιθανότητες να απολαύσετε πολύ καλή διεθνή κουζίνα είναι αυξημένες. Το «Kongs Hans Kaelder» (Vingardstr. 6) είναι σταθερή αξία για τους γκουρμέ της πόλης με εμπνευσμένα γαλλικά πιάτα. Εξίσου κοσμοπολίτικο είναι και το «Krogs» (Gammel Strand 38) με έμφαση στο καλό ψάρι, αν και νούμερο ένα για ψάρι θεωρείται το «Havfruen» (Nyhavn 39). Ανεπιτήδευτο περιβάλλον, νεανικά πηληθ και γνήσια δανική κουζίνα στο «Nyhavns Foergækro» (Nyhavn 5).



MAERSK AIR



*Daily Direct
flights
to Copenhagen*

COPENHAGEN

Dep 11.00

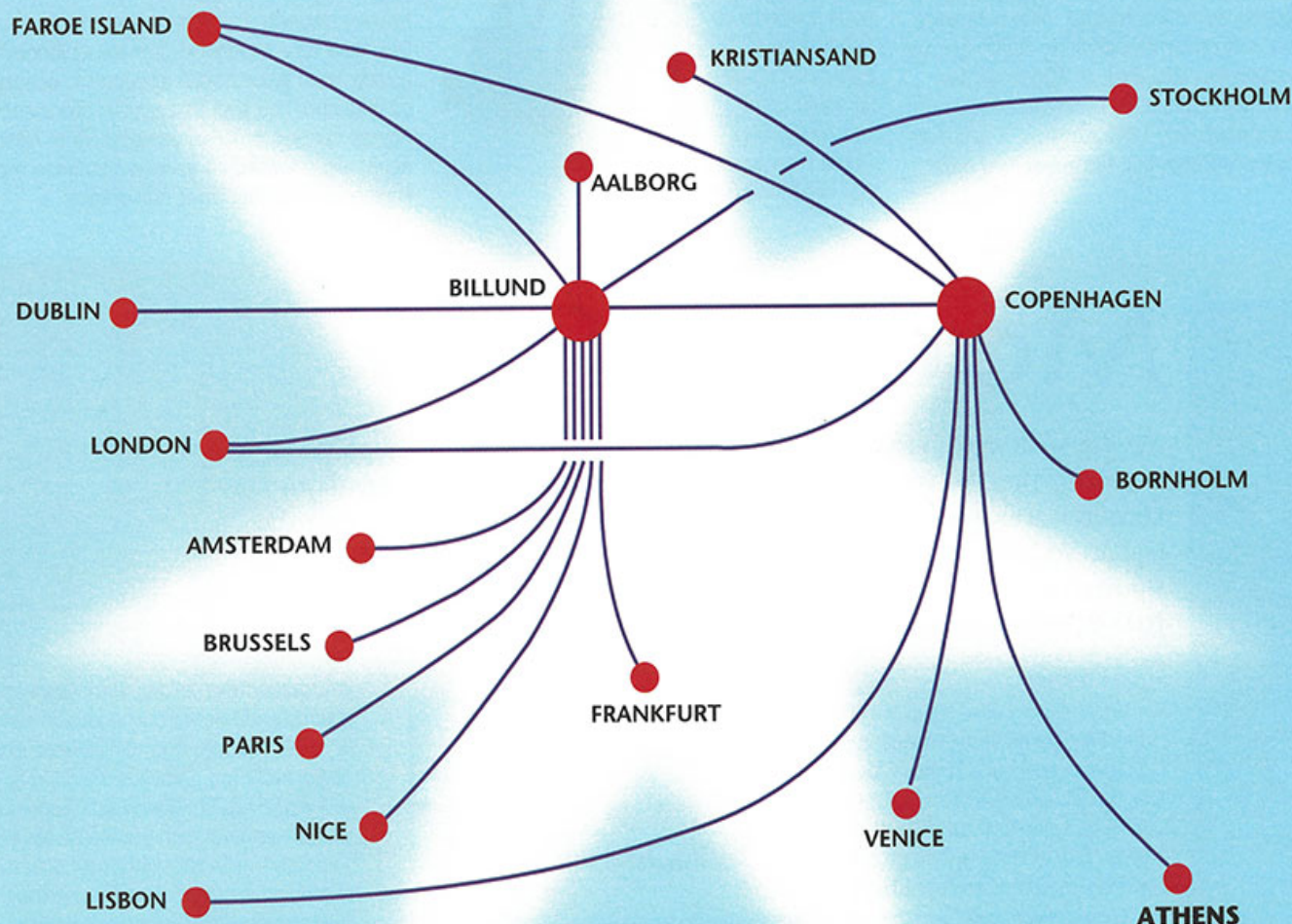
ATHENS

Arr 15.20 Dep 16.10

COPENHAGEN

Arr 18.25

with transfer connections to Scandinavia and the Baltic



General sales agent for MAERSK AIR



APG HELLAS S.A.
AIR PROMOTION GROUP

Το Λίβερπουλ, το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεγάλης Βρετανίας, μετά το Σαουθάμπτον, εξακολουθεί να προκαλεί αρνητικούς συνειρμούς σε όσους δεν το έχουν επισκεφθεί. Γιατί αν υπάρχει μία πόλη στην Αγγλία που να συμβολίζει τη μεταπολεμική εθνική παρακμή της χώρας, αυτή είναι το Λίβερπουλ. Για πολλά χρόνια, κυρίως στη διάρκεια της δεκαετίας του '80, το Λίβερπουλ ήταν συνώνυμο της κοινωνικής εξαθλίωσης και της ανεργίας, ενώ η ευρύτερη περιοχή του συγκαταλεγόταν στις φτωχότερες περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα τελευταία χρόνια, όλα δείχνουν ότι το χειρότερο πέρασε, αφήνοντας χώρο για να αναδειχθεί το «άλλο» Λίβερπουλ: το Λίβερπουλ των θαυμάσιων βικτοριανών κτιρίων, των εντυπωσιακά ανακαινισμένων αποθηκευτικών χώρων του λιμανιού (εδώ, στο Άλμπερτ Ντοκ στεγάζεται και η Τέιτ Γκάλερι), των Μουσείων, της διασκέδασης και της μουσικής· να μην το ξεχνάμε: από τις γειτονιές αυτής της πόλης ξεκίνησαν το μεγάλο τους ταξίδι οι Μπιτλς.



ΛΙΓΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Η σημερινή εκτεταμένη μεγαλούπολη του ενός και πλέον εκατομμυρίου είναι προϊόν του 19ου αιώνα και της βιομηχανικής επανάστασης. Από την ίδρυση της πόλης, το 1207, όταν ο βασιλιάς Ιωάννης ο Ακτμήμων θεμελίωσε το λιμάνι, έως και τη βασιλεία των Στιούαρτς, το Λίβερπουλ δεν αντιπροσώπευε τίποτε περισσότερο από ένα ταπεινό ψαροχώρι των 1.000 κατοίκων. Η ανάπτυξη του σκλαβοπάζαρου τον 18ο αιώνα στην αρχή

και η βιομηχανική επανάσταση που έγινε κυρίως αισθητή στις κεντρικές κομητείες της Αγγλίας, έδωσαν την απαραίτητη ώθηση. Το Λίβερπουλ, συνδεδεμένο με τα κυριότερα κέντρα παραγωγής της περιοχής με ένα σύστημα καναλιών, είδε τις μεταφορές του να αυξάνονται ουσιαστικά. Επίσης, η ατμοπλοία, που επέτρεψε να χρησιμοποιούνται πλοία με μεγαλύτερη χωρητικότητα, προκάλεσε την παρακμή του Μπρίστολ. Οι αποβάθρες του Λίβερπουλ συνέχιζαν να παρουσιάζουν έντονη κίνηση μέχρι και τα μέσα του 20ού αιώνα. Όμως, η ανάπτυξη των αεροπορικών

μεταφορών σε συνδυασμό με την απορρόφηση της διακίνησης του ευρωπαϊκού εμπορίου σε νοτιότερα λιμάνια (Τίλμπουρι, Χάργουιτς, Σαουθάμπτον) υπήρξε η αρχή του τέλους για τις καλές ημέρες.

ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ

Saint George's Hall. Ένα από τα καλύτερα δείγματα νεοκλασικής αρχιτεκτονικής σε ολόκληρη τη Μεγάλη Βρετανία, χτίστηκε το 1838-1854 προς τιμήν των αγωνιστών της Ελληνικής Επανάστασης.

Ναυτικό Μουσείο. Στους τέσσερις ορόφους του ξεδιπλώνεται η πλούσια ιστορία του μεγάλου λιμανιού. Η πιο εντυπωσιακή αίθουσα του μουσείου είναι αυτή που είναι αφιερωμένη στο υπερπλανητικό εμπόριο σκλάβων με αφηγηρία το Λίβερπουλ - μια ειλικρινής και γενναία αποτίμηση της ευρωπαϊκής βαρβαρότητας που σοκάρει.



Μασσαλία

Μάλλον η Μασσαλία είναι το λιμάνι που έχει να κάνει τα περισσότερα για να αποκαταστήσει το γόητρό της. Καταγεγραμμένη στο συλλογικό ασυνείδητο των Ευρωπαίων ως μία από τις πιο επικίνδυνες πόλεις της Ευρώπης, η Μασσαλία οφείλει να δώσει αγώνα για να αποτινάξει στερότυπα δεκαετιών. Και είναι πραγματικά κρίμα γιατί έχουμε να κάνουμε με μία από τις πιο όμορφες πόλεις της Γαλλίας και τη δεύτερη σε πληθυσμό μετά το Παρίσι.

ΛΙΓΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Η Μασσαλία ιδρύθηκε γύρω στο 600 π.Χ. από Έλληνες αποίκους και αμέσως έγινε σημαντικό εμπορικό κέντρο, φθάνοντας το σημείο να ανταγωνίζεται την Καρχηδόνα. Την κατέλαβαν, κατά σειρά, οι Ρωμαίοι, οι Βησιγόθοι, οι Οστρογόθοι και οι Φράγκοι. Η πόλη γνώρισε περιόδους μεγάλης ακμής, όπως την εποχή των Σταυροφοριών, αλλά και στιγμές σοβαρών κρίσεων, όπως συνέβη το 1720, όταν η πόλη επλήγη από πανώλη και ο πληθυσμός της αποδεκατίστηκε. Τον 19ο αιώνα, η κατάκτηση της Αλγερίας και το άνοιγμα της διώρυγας του Σουέζ βοήθησαν στη γρήγορη και διαρκώς μεγαλύτερη ανάπτυξη της.



ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ

Το λιμάνι της Μασσαλίας είναι το μεγαλύτερο κέντρο εξωτερικού εμπορίου της Γαλλίας. Η Μασσαλία αναπτύχθηκε γύρω από το γραφικό, παλιό λιμάνι του 19ου αιώνα, που όμως δεν επαρκούσε για τη μεγάλη εμπορική κίνηση με τις αποικίες της Αφρικής και της Ασίας και ανακαινίστηκε.

Κατασκευάστηκε, επίσης, εντυπωσιακός κυματοθραύστης για την προστασία των ξένων δεξαμενών· από το λιμάνι της εισάγονται ακάθαρτο πετρέλαιο και άλλα συγγενή προϊόντα. Στη ζωή αυτή εμπορική κίνηση οφείλεται και η γενικότερη βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης που διαθέτει μεγάλα ναυπηγεία, εργοστάσια τροφίμων, χημικών προϊόντων και κυρίως πετροχημικών. Η περιοχή βορείως του Quai du Port, κοντά στο εντυπωσιακό κτίριο του Δημορχείου (Hotel du Ville) δοκιμάστηκε σκληρά στη διάρκεια των γερμανικών βομβαρδισμών με αποτέλεσμα να απαιτηθεί γενική ανοικοδόμηση προκειμένου να κατοικηθεί ξανά. Σήμερα σχεδόν ολόκληρη η περιοχή



Λίβερπουλ

Walker Art Gallery και Τέιτ Γκάλερι. Μία από τις πλουσιότερες πινακοθήκες της χώρας, εκτός Λονδίνου, είναι η Walker Art Gallery. Έμφαση στην Ιταλική Σχολή αλλή και έργα των Ρέμπραντ, Ρούμπενς, Ρενουάρ, Ροντέν κ.ά. Όσο για την Τέιτ, μόνο για αυτήν αξίζει μία βόλτα στο Άλμπερτ Ντοκ. Με διαφορά, η πλουσιότερη γκαλερί, έξω από το Λονδίνο.

Μουσείο Μεταφορών. Μία συλλογή από μικρογραφίες μοντέλων περιγράφει την ιστορία της ναυσιπλοΐας και ένα πρόσφατα ανοιγμένο τμήμα έχει αφιερωθεί στην τεράστια οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Υπάρχει επίσης ένα τμήμα φυσικής ιστορίας με ένα ενυδρείο. Στον τρίτο όροφο λειτουργεί πλανητάριο.

Alber Dock. Το κτίριο αυτό χτίστηκε το 1846, την εποχή της παντοδυναμίας του Λίβερπουλ, και συμβολίζει ακριβώς εκείνες τις καλές ημέρες. Σήμερα δεν έχει καμία σχέση με τη ναυτιλία. Ανακαίνιστηκε στη διάρκεια της δεκαετίας του '80 για να φιλοξενήσει έναν συνδυασμό πολιτιστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων.

Μπιτλς. Το Λίβερπουλ είναι γνωστό σε ολόκληρο τον κόσμο για δύο λόγους: την ποδοσφαιρική του ομάδα και τους Μπιτλς. Αν λοιπόν μεγαλώ-

σατε ακούγοντας τα θρυλικά «Σκαθάρια», αυτή είναι η πόλη σας. Οι Μπιτλς αποτελούν το πιο δυνατό χαρτί για την τοπική τουριστική βιομηχανία. Θα περάσετε λοιπόν από το μυθικό «The Cavern» (10 Mathew st.), το κληρονίον όπου ξεκίνησαν, θα ακούσετε την «Ιστορία των Μπιτλς» στο Άλμπερτ Ντοκ και θα κάνετε το τουρ των Μπιτλς, έναν τουριστικό γύρο στα μέρη που έχουν συνδέσει το όνομά τους με αυτό του συγκροτήματος (Strawberry Fields, Penny Lane, κλπ).

ΠΟΥ ΝΑ ΜΕΙΝΕΤΕ

Δεν υπάρχει μεγάλη επιλογή ξενοδοχείων στο Λίβερπουλ. Οι περισσότεροι απαιτητικοί σημειώστε το «Crowne Plaza (St Nicholas Plaza, Pier Head) ή το «Liverpool Moat House» (Paradise street, Albert Dock). Οικονομικότερες λύσεις αποτελούν το «Alicia» (3, Aigburth Drive, Selfon Park) και το «Mount Royal» (28 Mount Pleasant). Για περισσότερες πληροφορίες απευθυνθείτε στα τουριστικά γραφεία στο Merseyside Welcome Centre στο εμπορικό κέντρο της Clayton Square ή στο Atlantic Pavillion tourist information centre στο Albert Dock (κοινό τηλέφωνο: 0151.708.88.38).

ΠΟΥ ΝΑ ΦΑΤΕ

Το Λίβερπουλ προσφέρει σχεδόν την ίδια ποικιλία σε εθνικές κουζίνες με το Λονδίνο αλλά όχι στην ίδια ποσότητα ασφαλώς. Θυμηθεί-

τε ότι στο Λίβερπουλ βρίσκεται η δεύτερη αρχαιότερη Chinatown στον κόσμο μετά αυτή του Σαν Φρανσίσκο. Το «Far East» (27-35 Berry st.) είναι ένα από τα δημοφιλέστερα κινέζικα της πόλης, ενώ ευφάνταστη αγγλική κουζίνα προσφέρει το πιο γνωστό, ίσως, εστιατόριο του Λίβερπουλ, το «Beacher's Brook» (29a Hope st.). Τη μοντέρνα εκδοχή της μεσογειακής κουζίνας εκπροσωπεί το «Armadillo Restaurant» (31 Mathew st.). Πολύ της μόδας είναι και το «Luceum Library» (1a Bold st.) που στεγάζεται σ' ένα εντυπωσιακό κτίριο του 18ου αιώνα.

ΠΡΟΣΟΧΗ

Το Λίβερπουλ, παρά τη φήμη του, είναι μία ήσυχη ζωντανή πόλη όπου θα αντιμετωπίσετε τους ίδιους, αν όχι λιγότερους, κινδύνους με αυτούς του Λονδίνου. Οι κάτοικοι, μεγάλο ποσοστό των οποίων είναι Ιρλανδοί μετανάστες, είναι πολύ φιλικοί κι έχουν εξαιρετικά ανεπτυγμένη την έννοια της κοινότητας (community). Το αεροδρόμιο βρίσκεται σε απόσταση 14 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης. Η διαδρομή με το ταξί κοστίζει περίπου δέκα λίρες (περίπου 5.000 δρχ.) ενώ υπάρχει και λεωφορείο που θα σας κοστίσει λιγότερο από 2 λίρες (δρομολόγιο, κάθε μισή ώρα από τις 6 το πρωί έως τις 11 το βράδυ). Η συγκοινωνία μέσα στο Λίβερπουλ (μόνο λεωφορεία) είναι εύκολη υπόθεση. Βολικό είναι και το τρένο που έχει τέσσερις υπόγειους σταθμούς στο κέντρο (Merseyrail).



με κέντρο την Place Thiars έχει πεζοδρομωθεί και είναι γεμάτη από καφέ, μπαρ και εστιατόρια. Αν θέλετε να περπατήσετε στη Μασσαλία, σας προτείνουμε την Corniche President John F. Kennedy στην παραλία. Σε όλο της το μήκος (5 χλμ.) η Corniche καλύπτεται από το λε-

ωφορείο 83 αλλά δεν είναι το ίδιο. Περπατώντας θα ανακαλύψετε και το πάρκο Jardin du Pharo, το οποίο προσφέρει σπουδαίες όψεις του λιμανιού. Μην ψάξετε για παλιές ελληνικές αρχαιότητες στη Μασσαλία. Πολύ λίγα έχουν διασωθεί από το ελληνικό και ρωμαϊκό παρελθόν της πόλης. Απομεινάρια των Ελλήνων όπως και των Αιγυπτίων υπάρχουν στο Μουσείο Μεσογειακών Αρχαιοτήτων που στεγάζεται στο Centre de la Vieille Charite. Από τα σημαντικότερα μνημεία της Μασ-

σαλίας είναι η εκκλησία του Αγίου Βίκτωρος, η παλιά μητρόπολη (12ος αι.) και η νέα (19ος αι.), παλιές εκκλησίες του 17ου αιώνα σε ρυθμό μπαρόκ και ο ναός της Νοτρ Νταμ. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το Μουσείο της Ιστορίας της Μασσαλίας που θα το συναντήσετε εντελώς αναπάντεχα στο ισόγειο ενός εμπορικού κέντρου, στο Centre Bourse.

ΠΟΥ ΘΑ ΜΕΙΝΕΤΕ

Αποφύγετε αρχικά τα ξενοδοχεία της Rue des Petites Maries. Προτιμήστε τα ξενοδοχεία στο κέντρο της πόλης, πέριξ της λεωφόρου Κανεμπιέρ (όπως λέμε Πανεπιστημίου, Σταδίου κλπ.), όπως το «Hotel Gambetta» (49 Allee Leon Gambetta), το «Hotel Ozea» (12 Rue Barbaroux) ή το γειτονικό «Hotel Pied-a-Terre» (18 Rue Barbaroux). Ακριβότερη αλλά εξαιρετική περίπτωση αποτελεί το παλαιόμοδιτο και πολύ κομψό «Mercure Beauvau Vieux Port» (4 Rue Beauvau).

ΠΟΥ ΘΑ ΦΑΤΕ

Εκμεταλλευθείτε το γεγονός ότι η Μασσαλία είναι μία πόλη μεταναστών. Στον πεζόδρομο Cours Julien σας περιμένουν φθηνά ή ακριβότερα

εστιατόρια με γεύσεις από τις Αντίλλες, το Πακιστάν, την Ταϊλάνδη, τον Λίβανο, την Τυνησία, την Αρμενία και την Ιταλία. Η μεγάλη παράδοση της Μασσαλίας στο ψάρι εκφράζεται σε ένα από τα πιο τυπικά εστιατόρια της πόλης, στο «Le Merou Bleu» (32-36 Rue Saint Saens). Γαλλική κουζίνα της περιοχής μπορείτε να δοκιμάσετε στο «Le Resto Provençal» (64, Cours Julien). Στην ίδια κατηγορία μπορούμε να εντάξουμε το «Etienne» (43 Rue de la Lorette).

ΠΡΟΣΟΧΗ

Στη Μασσαλία θα αντιμετωπίσετε τους ίδιους κινδύνους με το Παρίσι. Θα σας συμβουλεύαμε, πάντως, να αποφεύγετε το βράδυ ολόκληρη την περιοχή του Belsunce, νοτιοδυτικά του αεροδρομικού σταθμού. Η αλήθεια είναι ότι το οργανωμένο έγκλημα στη Μασσαλία, παρά τις προσπάθειες των Αρχών, δεν έχει παταχθεί ενώ η σημαντική παρουσία μεταναστών τροφοδοτεί συχνά ρατσιστικές πρακτικές. Πολύ δύσκολο, όμως, ο επισκέπτης των λίγων ημερών θα έρθει σε επαφή με τις δυσάρεστες αυτές όψεις της πόλης.

Ρότερνταμ

Καλώς ήλθατε στο μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου. Ακόμα όμως κι όσοι γνωρίζουν αυτόν τον τίτλο, εξακολουθούν να μένουν άφωνοι αντικρίζοντας τα 48 χιλιόμετρα μήκος του Europort, του λιμανιού μέσω του οποίου διακινούνται περισσότεροι από 300 εκατομμύρια τόνοι κάργκο κάθε χρόνο. Αλλά Ρότερνταμ, προς Θεού, δεν είναι μόνο το λιμάνι του. Η πόλη ποντάρει εξίσου και στην πρωτοποριακή της αρχιτεκτονική. Ίσως υπερβολικά μοντέρνα για κάποιους. Οι εκτεταμένοι βομβαρδισμοί της πόλης τον Μάιο του 1940 την κατέστρεψαν, με αποτέλεσμα το Ρότερνταμ σήμερα να είναι μια καινούργια πόλη.



ΛΙΓΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Μεσαιωνικής προελεύσεως, το Ρότερνταμ πήρε τον τίτλο και τα προνόμια πόλεως το 1340. Η ευημερία του συνδέεται ευθέως με την αποτελεσματικότητα των ποτάμιων συγκοινωνιακών αρτηριών με το εσωτερικό και με τη Βόρειο Θάλασσα, από την οποία το λιμάνι του, σχεδόν εξ ολοκλήρου τεχνητό, απέχει περίπου 30 χιλιόμετρα. Το άνοιγμα, το 1870, της Νιέουβε Βάτερβεγκ, της μεγάλης υδάτινης οδού που επέτρεπε στα μεγάλα ωκεανοπλοία να φθάνουν στις αποβάθρες του λιμανιού του, είναι μία ακόμα ιστορική στιγμή για την πόλη και εφαλτήριο για ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη. Στη διάρκεια του 20ού αιώνα οι λιμενικές εγκαταστάσεις επεκτάθηκαν ακόμη περισσότερο, κατά μήκος των οχθών της Νιέουβε Βάτερβεγκ, περιλαμβανομένου και του Ευροπόρτ που βρίσκεται στην έξοδο της υδάτινης οδού στη Βόρεια Θάλασσα.

ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ

Ήρθατε στο μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου και δεν θα το δείτε από κοντά! Η πρόσβαση είναι πολύ εύκολη: υπάρχει τραμ που σας πηγαίνει στην προβλήτα αλλά θα σας συμβουλευάμε να προτιμήσετε το Μετρό. Από το σιδηροδρομικό σταθμό ξεκινάει η μητρη γραμμή. Θα κατεβείτε στη στάση Leuvenhaven. Υπάρχουν πολλοί τρόποι για να δείτε το απέραντο λιμάνι. Είπαμε 48 χιλιόμετρα είναι αυτά! Υπάρχει οργανωμένη ξενάγηση, διάρκειας 80 λεπτών, ενώ μπορείτε να



απολαύσετε από ψηλά τη συναρπαστική θέα ανεβαίνοντας στον πύργο του Ευροπόρτ. Η κόκκινη γραμμή του Μετρό σας αφήνει σχεδόν απ' έξω (στάση Dijkzicht). Το ανοικτό μουσείο κατασκευής πλοίων, ναυτιλίας και επικοινωνιών είναι μέρος του Maritiem Museum Prins Hendrik. Πολύ κοντά στο Μουσείο είναι αγκυροβολημένο το θρυλικό πολεμικό πλοίο του Ολλανδικού Ναυτικού «De Buffel» το οποίο είναι ανοικτό στο κοινό.

Museumpark. Μετά το «σκληρό», βιομηχανικό τοπίο του λιμανιού, μία βόλτα στους καλοστηρημένους κήπους του Museumpark είναι οπωσδήποτε καθοδεύμενη αλλαγή. Εδώ βρίσκονται ορισμένες από τις πιο ενδιαφέρουσες γκαλερί και πινακοθήκες της πόλης. Το Boymans Van Beuningen Museum αξίζει της προσοχής σας καθώς διαθέτει έργα των Ρέμπραντ, Σεζάν, Ντίρεκ, Νταβί, Μαγκρίτ κ.ά. Το Nederlands Architectuurinstituut, το Ολλανδικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής, παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον με εκθέσεις πάνω στην αρχιτεκτονική και το ντιζάιν μετά το 1800, ενώ το Kunsthal, πάντα στο

Museumpark, φιλοξενεί συνήθως εκθέσεις σύγχρονης τέχνης διεθνούς εμβέλειας. Παλιά Πόλη. Η συνοικία του Delfshaven είναι η «Πλάκα» του Ρότερνταμ ή, για να είμαστε ακριβείς, ό,τι απέμεινε στην πόλη μετά τους καταστροφικούς βομβαρδισμούς του '40. Σήμερα είναι κάτι ανάλογο της περιοχής του Ψυρρή: εστιατόρια και μπαρ της μόδας, γκαλερί, «τρέντι» καφέ κλπ.

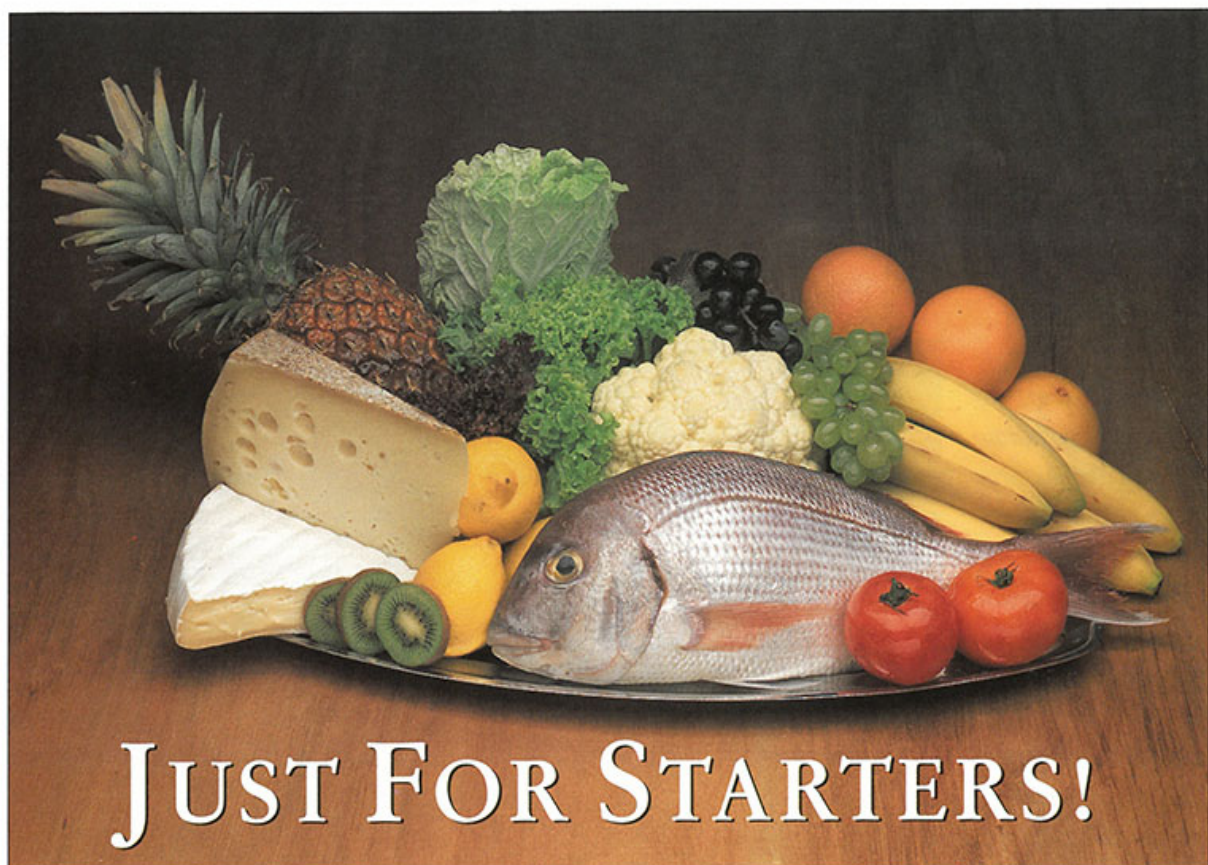
ΠΟΥ ΘΑ ΜΕΙΝΕΤΕ

Το Ρότερνταμ ζει στη σκιά του Άμστερνταμ, οπότε μην περιμένετε αφθονία επιλογών. Η πιο κλασική επιλογή στην πόλη είναι το «Hotel New York» (Koninginnenhoofd 1). Πρόκειται για δύο διδύμους πύργους που δεσπόζουν στον ουρανό της πόλης και αποτελούν σύμβολο του Ρότερνταμ. Πριν γίνει ξενοδοχείο ήταν η έδρα της μεγάλης υπεραπόντιας εταιρείας μεταφορών Holland-America Line. Ορισμένα δωμάτια διατηρούν τη διακόσμηση της εποχής. Το «Hotel Van Walsum» (Matheneserlaan 199-201) είναι πιο οικγενειακή επιλογή στην περιοχή των Μουσείων, ενώ οικονομικότερες λύσεις αποτελούν το «Bienvenue» (Spoorsingel 24) και το «Bagatelle» (Provenierssingel 26).

ΠΟΥ ΘΑ ΦΑΤΕ

Αν έχει καλό καιρό μη χάσετε το «Heerenhuis De Heuvel» (Baden-Powelllaan 12), πίσω από τη λίμνη του Mass Park. Έξοχο φαγητό (έμφαση στην ντόπια, δημιουργική κουζίνα), τραπέζια έξω (αν έχει ξεμυτίσει ο ήλιος) και υπέροχη τοποθεσία, το συνιστούν νούμερο ένα επιλογή. Διαθέτει και καφέ για ελαφρύτερα γεύματα. Το «Loos» (Westplein 1) είναι μία μπρασερί που προσφέρει ολλανδική κουζίνα με εμφανείς γαλλικές επιρροές. Πάντως, για 100% ολλανδικά πιάτα, προτιμήστε το «Inn the Picture» (Karel Doormanstraat 294) και τις ονομαστές σαλάτες του.





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.

Ποσειδώνια προ
εικοσιπενταετίας και πλέον.

Τα ναυπηγεία του
Σκαραμαγκά ανήκαν τότε
στον Σταύρο Νιάρχο, ήσαν
στη ακμή τους και
θεωρούνταν
μία από τις μεγαλύτερες
ναυπηγοεπισκευαστικές
μονάδες της Ευρώπης. Στο
περίπτερο των ναυπηγείων,
στην Έκθεση, και μπροστά
από ένα μοντέλο σκάφους
από αυτά που ναυπηγούνταν
στον Σκαραμαγκά,
διακρίνονται ο Φίλιππος
Νιάρχος και ο γενικός
διευθυντής των ναυπηγείων
Κώστας Δρακόπουλος.



Αρχές της δεκαετίας του '60.
Στις αίθουσες του
Επαγγελματικού
Επιμελητηρίου Αθηνών
διεξάγεται
το πανελλήνιο συνέδριο
Μέσης Αλιείας, με συμμετοχή
οργανώσεων των αλιευτικών
κέντρων της Ελλάδος.
Στιγμιότυπο από το συνέδριο
με τη συμμετοχή παραγόντων
της αλιείας, και της ναυτιλίας
και αξιωματικών
του Λιμενικού Σώματος.



Σπάνιο έγγραφο του 1829. Πρόκειται για ναυτιλιακά έγγραφα εμπορικού πλοίου τύπου σακολέβας που φέρει το όνομα «Κέρωψ». Τα έγγραφα υπογράφει η Επαρχιακή Δημογεροντία Ικαρίας. Πλοίαρχος του σκάφους, όπως προκύπτει από τα έγγραφα, είναι ο Ιωάννης Δάμαλος.

Η σακολεβα εντασσόταν, βάσει των κανονισμών της εποχής, «εις την δευτέραν κλάσιν των εμπορικών πλοίων».

Μία από τις πιο πολύκροτες δίκες ήταν αυτή για το πολύνεκρο ναυάγιο του σχηματαγωγού «Ηράκλειον». Οι κατηγορηθέντες ως υπεύθυνοι του ναυαγίου βρίσκονται στο εδώλιο. Στην πίσω σειρά διακρίνεται ο ένας εκ των αδελφών Τυπάλδου, στους οποίους ανήκε το πλοίο.



Ο τότε πρωθυπουργός της Ελλάδας Κωνσταντίνος Καραμανλής, συνοδευόμενος από τη σύζυγό του Αμαλία, τον διακρινόμενο στο βάθος (με τα γυαλιά) πρόεδρο της Βουλής κ. Ροδόπουλο και τον ευρισκόμενο δίπλα του υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανδριανόπουλο, επισκέπτεται το νέο πολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Στέλλα Μάρις» της εταιρείας Σαν Λάιν του εφοπλιστή Μπάμπου Κιοσέογλου. Τους υψηλούς επισκέπτες υποδέχονται ο πλοίαρχος του κρουαζιεροπλοίου και ο γενικός διευθυντής της Σαν Λάιν, Κώστας Σαμαράκης, αδελφός του γνωστού συγγραφέως Αντώνη Σαμαράκη.

Πριν από 72 χρόνια



Από τα τέλη του παρελθόντος έτους λειτουργεί στο Βέλγιο, όλες τις ημέρες και νύχτες, ειδική υπηρεσία για την παροχή ιατρικών συμβουλών προς τα πλέοντα πλοία. Τα ραδιογραφήματα που ενδιαφέρουν την υπηρεσία αυτή πρέπει να μεταβιβάζονται στο Σταθμό Ασυρμάτου Τηλεγράφου της Αμβέρσας και να δίνουν ως δηλωτικό της πρόσκλησης τα ψηφία OSA καθώς και τη διεύθυνση Radio Medical Anvers Radio. Το σήμα SVH θα χρησιμοποιείται για να εξασφαλίζει προτεραιότητα από κάθε άλλο σήμα εκτός του SOS. Το ραδιογράφημα θα υπογράφει ο πλοίαρχος και θα αναφέρει το κιβώτιο φαρμάκων που διαθέτει το πλοίο και πλήρη περιγραφή των συμπτωμάτων του ασθενούς. Οι μεταβιβάσεις των προσκλήσεων, απαντήσεων και ιατρικών συμβουλών παρέχονται δωρεάν.

- Για το τρέχον έτος μισθώθηκαν σε διάφορες εφοπλιστικές επιχειρήσεις οι ακόλουθες 10 άγονες ακτοπλοϊκές γραμμές: 1) Κερκύρας, Ατμοπλοία Ποταμιάνου, μίσθωμα 237.000. 2) Χαλκιδικής, Ατμοπλοία Βασάλου, μίσθωμα 640.000. 3) Κρήτης, Ατμοπλοία Παννουλάτου, μίσθωμα 149.000. 4) Ανατολικών Κυκλάδων, Ατμοπλοία Τόγια, μίσθωμα 149.000. 5) Δυτικών Κυκλάδων, Ατμοπλοία Παννουλάτου, μίσθωμα 99.000. 6) Νήσων Αιγαίου, Ατμοπλοία Τόγια, μίσθωμα 900.000. 7) Ευβοίας - Σποράδων, Ατμοπλοία Κυμαϊκή, μίσθωμα 198.000. 8) Περιφερειακή Κρήτης, Ατμοπλοία Λυκούρη, μίσθωμα 750.000. 9) Λακωνίας - Κυθήρων, Ατμοπλοία Παννουλάτου, μίσθωμα 599.000. 10) Πειραιώς - Αλβανίας, Ατμοπλοία Παννουλάτου, μίσθωμα 1.750.000.

- Στο διάστημα της πρώτης τριμηνίας του έτους νηολογήθηκαν σε ελληνικά νηολόγια 10 πλοία ολ. χωρ. 38.185 τόνων και διαγράφηκαν 4 πλοία ολ. χωρ. 3.781 τόνων. Συνεπώς, στο τέλος Μαρτίου 1928, ο ελληνικός εμπορικός στόλος περιλάμβανε 509 α/π ολ. χωρ. 1.145.348 τόνων και 727 ιστιοφόρα 58.792 τόνων. Ήτοι, σύνολο 1.236 πλοία 1.204.140 τόνων. Από τα 509 ατμόπλοια, τα 376 είναι φορτηγά, 119 επιβατηγά, 11 διάφορα και 3 υπερωκεάνια («Βύρων», «Θεμιστοκλής», «Μωρέας»).

- Τα αργούντα ελληνικά πλοία, την 31 Μαρτίου 1928, σε διάφορους ελληνικούς λιμένες ανέρχονται σε 79 πλοία 113.213 ολ. χωρ., από τα οποία 46 φορτηγά και 33 επιβατηγά. Η μεγάλη σχε-

τικός αύξηση της αργούσης χωρητικότητας κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους οφείλεται σε έλλειψη ναύλου, σε επισκευές και σε διάφορες άλλες αιτίες. Συγκεκριμένα, από τα φορτηγά πλοία τα 17 παροπλίστηκαν από έλλειψη ναύλου, τα 25 λόγω επισκευών και τα 4 από άλλες αιτίες. Από δε τα επιβατηγά, τα 13 παροπλίστηκαν από έλλειψη ναύλου, τα 17 λόγω επισκευών και τα 3 από άλλες αιτίες.

- Κατά το μήνα Μάρτιο, ο τιμάρημος των ναύλων, σύμφωνα με τη στατιστική του Λόνδ, παρουσίασε σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα πτώση κατά 1% περίπου και έφτασε στο 85. Κατά κέντρα ναυλαγορών, ο τιμάρημος αυτός κατανέμεται ως εξής: Ευρώπη 76,15, Β. Αμερική 85,85, Ν. Αμερική 84,64, Αν. Ινδίες - Αφρική 91,00, Ειρηνικός - Αυστραλία 86,59. Η σημειωθείσα πτώση αποδίδεται κυρίως στη χαλαρότητα των ναύλων των γαιανθοφορτίων. Ειδικότερα, οι κατά μέσον όρο τιμές των ναύλων κυμάνθηκαν στους μεν γαιάνθρακες από 2/9 (Ν. Ουαλία για Αμβέρσα) μέχρι 9/3 (για Πειραιά) και 10/6 (για Κων/πολη). Στα δε σιτηρά, από 14/6 (Μαύρη Θάλασσα - Δούναβης) μέχρι 26/6 (Β. Ειρηνικός - Ελλάδα).

Τα αναφερθέντα ανωτέρω ως νηολογηθέντα ελληνικά πλοία είναι τα ακόλουθα φορτηγά:

Όνομα	Ολ. χωρητ.	Έτος ναυπήγ.	Τιμή αγοράς (£)
Δέσποινα Λεμού	3.346	1898	12.000
Καπετάν Ρόκος	5.486	1907	26.780
Οινούσιος	5.804	1904	25.300
Άννα Μαζαράκη	5.411	1913	45.000
Νήιον	4.274	1905	15.870
Αννούλα	4.784	1908	26.450
Φραγκ. Γουλανδρή	5.304	1918	42.500
Κέφαλος	1.813	1890	5.200
Επιβατηγό ΗΡΑ Μ.	1.815	1893	10.000

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης

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



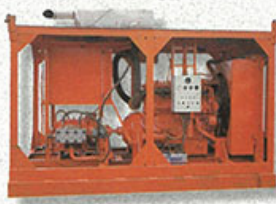
WOMA 480Z, 1350 BAR,
146 L/MIN, FEB. '99



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



Οδοιπορικό στο ναυτιλιακό κέντρο της σύγχρονης Τουρκίας

Βρέθηκα για λίγες ημέρες στην Κωνσταντινούπολη, έπειτα από ευγενική πρόσκληση φίλων, με σκοπό τη συνάντηση με μερικούς παλιούς φίλους και τη γνωριμία κάποιων άλλων μέσα στο χώρο του τουρκικού εφοπλισμού. Απώτερος σκοπός η διερεύνηση των δυνατοτήτων στενότερης συνεργασίας μεταξύ των ελληνικών και τουρκικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Σε πρώτη θεώρηση, θα έλεγε κάποιος ότι η απόφαση για μια τέτοια πρωτοβουλία βρίσκεται μέσα στο πλαίσιο της «μόδας», που θέλει Έλληνες και Τούρκους να επιδίδονται σε προσπάθεια προσέγγισης σε όλα τα επίπεδα και σε όλους τους τομείς, ακολουθώντας τις τάσεις που σήμερα επικρατούν στο πολιτικό επίπεδο. Θα έλεγα μάλλον όχι! Και με δεδομένο ότι και στις πολλές παλαιότερες επισκέψεις μου στην Τουρκία το ίδιο περίπου κλίμα συνάντησα, δεν μπορώ να ξεχωρίσω τις διάφορες επισκέψεις, τουλάχιστον ως προς τη θερμότητα της υποδοχής εκ μέρους των οικοδεσποτών, αφού όπως είναι ευρύτερα γνωστό, ιδίως σε όσους έχουν τις σχετικές εμπειρίες, με εξαίρεση όσους έχουν επίσημη ιδιότητα, οι

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

Τούρκοι πάντοτε δείχνουν φιλόξενοι και συνεργάσιμοι προς τους Έλληνες επισκέπτες τους.

Δεν πρόκειται εδώ, φυσικά, να αποπειραθώ λεπτομερή ανάλυση του όλου πλέγματος που συνιστά τη σύγχρονη τουρκική εμπορική ναυτιλία. Απλώς θα προσπαθήσω, σε πολύ γενικές γραμμές, να εκθέσω κάποιες ιδέες και σκέψεις με την ελπίδα ότι μπορούν να συμβάλουν, έστω και στοιχειωδώς, στη διαμόρφωση γενικότερης πολιτικής προς αμοιβαίο όφελος.

Μια πρώτη αληθινή κυρίαρχη εντύπωση από την επαφή με Τούρκους εφοπλιστές είναι η αίσθηση κάποιας «πίεσης» που αισθάνονται από τη σχετικά φτωχή εικόνα της χώρας, αν όχι στον πολιτικό τουλάχιστον στους τομείς των κοινωνικών και οικονομικών σχέσεων - και των σχετικών νομικών συνθηκών περιλαμβανομένων. Είναι ακριβώς αυτή η αίσθηση που ασφαλώς υπάρχει και στην «άλλη» πλευρά, αυτή των ξένων, που διαμορφώνει ανάλογες συμπεριφορές.

Πρώτη συνέπεια της παραπάνω περιγραφόμενης αίσθησης, η σοβαρή δυσκολία στη χρηματοδότηση από ξένες πηγές (με δεδομένα τον υψηλό πληθωρισμό και τα σχετικά υψηλά επιτόκια, ο δανεισμός σε εθνικό νόμισμα ή σε συνάλλαγμα από ντόπιες πηγές είναι στην πράξη αδύνατος και εν πολλοίς αδιανόητος). Με εξαίρεση λίγες επιχειρήσεις με μεγάλα χρηματικά αποθέματα και ανάλογη πιστοληπτική ικανότητα, το σύνολο σχεδόν της ναυτιλιακής οικογένειας της Πόλης στηρίζεται σε αριθμό χρηματοδοτών μικρότερο εκείνου των δακτύλων της μιας χειρός!

Μια πρώτη σκέψη που θα έκανε ένας έμπειρος περί τα χρηματοδοτικά, θα ήταν η λύση της απομάκρυνσης του εφοπλισμού από την εθνική πραγματικότητα, η απεξάρτηση από την ντόπια οικονομία, κάτι, τέλος πάντων, ανάλογο αυτού που εδώ και χρόνια κάνει ο ελληνικός εφοπλισμός. Όμως, εκεί υπάρχει ένα μεγάλο «αλλά»...

Αντίθετα με ό,τι συμβαίνει στην Ελπίδα, η Τουρκία είναι μια μεγάλη χώρα με περίπου 60 εκατομμύρια πληθυσμό και με σεβαστό όγκο εθνικών φορτίων, τα οποία και διατίθενται σύμφωνα με κάποιες διευθετήσεις στα τουρκικά πλοία. Αυτά ακριβώς τα φορτία συνιστούν τον πυρήνα της απασχόλησης του τουρκικού πλοίου και παράγοντα σταθερότητας στην αναζήτηση ναύτου. Είναι όμως, από την άλλη πλευρά, αυτά ακριβώς τα φορτία που συνιστούν τη «δέσμευση» του τουρκικού πλοίου με την εθνική του οικονομία και, φυσικά, την κυβέρνηση και, εν γένει, την κρατική μηχανή.

Ενώ, λοιπόν, ο διορατικός Τούρκος εφοπλιστής σαφώς διαβλέπει την αιτία των προβλημάτων, αδυνατεί ή διστάζει να αποξενωθεί από τη σιγουριά του εθνικού φορτίου που, αν δεν του λύνει το πρόβλημα της απασχόλησης του πλοίου του, του παρέχει, εν πάση περιπτώσει, όπως ελέγχω, ένα minimum φορτίων. Και ενώ ο αντίστοιχος Έλληνας πλοιοκτήτης, γενικά το σύνολο του ελληνικού εφοπλισμού, λαμβάνεται - ανοικτά και ομοιογενή - ως πρότυπο δράσης, η απόφαση απαγκίστρωσης δύσκολα λαμβάνεται και ακόμη δυσκολότερα τίθεται σε εφαρμογή. Έτσι, στις αναζητήσεις μου ως προς τη φύση της απασχόλησης του σημερινού τουρκικού πλοίου, δεν δυσκολεύτηκα να διαπιστώσω το σοβαρό ρόλο του εθνικού φορτίου.

Παράλληλα, διαπιστώνω, και αισθάνομαι υποχρέωση να το γράψω με ιδιαίτερη έμφαση, την υψηλή ποιότητα επαγγελματισμού της μεγάλης πλειονότητας των Τούρκων εφοπλιστών που τόσο στο παρελθόν όσο και πρόσφατα έχω γνωρίσει. Εάν επιπλέον ληφθεί υπ' όψιν και η εν γένει οικονομική κατάσταση της χώρας, που ακόμη παρέχει τη δυνατότητα εξασφάλισης ναυτεργατικού δυναμικού μέσα από τις τάξεις των χαμηλών εισοδημάτων του πληθυσμού, αβίαστα, νομίζω, εξάγεται το συμπέρασμα, ότι η Τουρκία σήμερα πληροί τις «στοιχειώδεις» προϋποθέσεις ανάδειξης της σε ναυτιλιακή δύναμη του τύπου που και η Ελπίδα υπήρξε και που σε κάποιο μεγάλο βαθμό ακόμη διατηρεί.



CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

42c Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens
Tel: 6773446, Fax: 6773444, Tlx: 210330CRIS GR
repairs@chrismarine.gr, sales@chrismarine.gr

Shipbrokers

Sale + Purchase,

Newbuildings,

Repairs + Conversions

青岛北海船厂修船分厂

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y

广州修船中心

GUANGZHOU
SHIPREPAIR CENTRE



HITACHI ZOSEN
JAPAN



HITACHI ZOSEN
SINGAPORE



COLOMBO DOCKYARD
SRI LANKA



DORBYL MARINE
DURBAN



EAST LONDON S/Y
SOUTH AFRICA



DORBYL MARINE
CAPE TOWN



NAVITEC MARINE
SERVICES LTD,
ANTWERP



D. VAN DE WETERING
ROTTERDAM



BARTHEL & LUEDERS
BLOHM + VOSS
HAMBURG



TRIDENT B.V.
HOLLAND



NOVOROSSIYSK
SHIPYARD



MHI SHIPREPAIR
AND SERVICES,
NORFOLK



IRVING SHIPBUILDING
CANADA



HALIFAX SHIPYARD
CANADA



TRINIDAD



ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αρ. απόφασης 88/2000

Πρόεδρος: Ι. Κωστόπουλος

Εισηγητής: Β. Λυκούδης

Δικηγόροι: Α. Κουτσοφίος, Ευάγγ. Θεοχάρης

Ουσιώδες μέρος της απόφασης είναι το διατακτικό της και όχι οι αιτιολογίες, γι' αυτό αν το διατακτικό είναι ορθό οι δε αιτιολογίες εσφαλισμένες ή ανύπαρκτες, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο δικαιούται στο πλαίσιο του μεταβιβαστικού αποτελέσματος της εφέσεως, να προβεί οίκοθεν, σε αντικατάσταση των αιτιολογιών της απόφασης αν είναι εσφαλισμένες και στην αιτιολόγηση της απόφασεως αν αυτή στερείται αιτιολογίας.

Διαφορές και υποθέσεις που υπάγονται στο τμήμα Ναυτικών Διαφορών του Πρωτοδικείου Πειραιώς και εισάγονται σε άλλο τμήμα του ίδιου Πρωτοδικείου, παραπέμπονται στο τμήμα Ναυτικών Διαφορών.

Αν ο προσδιορισμός της παροχής ανατέθηκε σε κάποιον από τους συμβαλλομένους ή σε τρίτο, σε περίπτωση αμφιβολίας, θεωρείται ότι ο προσδιορισμός πρέπει να γίνει με δίκαιη κρίση. Αν δεν έγινε με δίκαιη κρίση ή βραδύνει, γίνεται από το δικαστήριο.

III. Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία και

την εκτέλεση των αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές αποφάσεις, καθώς και την τροποποιητική Σύμβαση του Σαν Σεμπασιάν, η Σύμβαση εφαρμόζεται σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις ανεξάρτητα από το είδος του δικαστηρίου, πλην των αναφερομένων στο άρθρο αυτό εξαιρέσεων. Κατά τη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 1 της αυτής Συμβάσεως, διεθνή δικαιοδοσία έχουν κατ' αρχήν τα δικαστήρια του συμβαλλομένου κράτους, στο έδαφος του οποίου ευρίσκεται η κατοικία του εναγομένου. Πρόκειται για τη γενική βάση διεθνούς δικαιοδοσίας, της κατοικίας του εναγομένου, στην οποία υπάγονται όλες οι διαφορές (βλ. Ε. Κρουσταλλήκη εις ΕΙΔην 34 σελ. 471). Εφόσον ο εναγόμενος κατοικεί στον κοινοτικό χώρο, ο ενάγων, αν θελήσει να ενάγει αυτόν σε συμβαλλόμενο κράτος διάφορο από εκείνο όπου αυτός έχει την κατοικία του, μπορεί να στηριχθεί μόνο σε κάποια ειδική βάση διεθνούς δικαιοδοσίας από τις αναφερόμενες στο άρθρο 5-18 της Συμβάσεως (άρθ. 3 εδ. α'). Στο άρθρο 5 της Συμβάσεως προβλέπεται μία σειρά ειδικών βάσεων διεθνούς δικαιοδοσίας που είναι συντρέχουσες προς εκείνη της κατοικίας του εναγομένου ή προς άλλες ειδικές βάσεις. Προκειμένου για

διαφορές από σύμβαση, η αγωγή μπορεί να εγερθεί και ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου εκπληρώθηκε ή οφείλει να εκπληρωθεί η επίδικη παροχή (άρθ. 5 παρ. 1), δηλαδή της παροχής που αποτελεί τη βάση της αγωγής. Τον τόπο εκπληρώσεως της παροχής μπορούν να ορίσουν οι συμβαλλόμενοι, διαφορετικά αυτός καθορίζεται από το δίκαιο που διέπει την επίδικη παροχή κατά τις διατάξεις του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του δικάζοντος δικαστή (Κεραμεύς, Κρεμλής Ταγαράς ό.π. σελ. 59). Το δικαστήριο διαπιστώνει αυτεπαγγέλτως την έλλειψη της διεθνούς δικαιοδοσίας του σε κάθε περίπτωση είτε παρίσταται είτε δεν παρίσταται ο εναγόμενος, όταν πρόκειται για αποκλειστική διεθνή δικαιοδοσία δικαστηρίου άλλου συμβαλλομένου κράτους (άρθ. 16 και 19 της Συμβάσεως). Εξάλλου, κατά τη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 216 Κ.Πολ.Δ., η αγωγή για να είναι παραδεκτή πρέπει να περιέχει όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στη διάταξη αυτή. Επίσης κατά τη διάταξη της παρ. 2 του ίδιου άρθρου, στην αγωγή αναφέρεται: α) προκειμένου για δίκες περιουσιακών σχέσεων η χρηματική αξία του επιδίκου αντικειμένου και β) τα στοιχεία που θεμελιώνουν την αρμοδιότητα

του δικαστηρίου. Τα στοιχεία δε αυτά προσδιορίζουν και τη διεθνή δικαιοδοσία του δικαστηρίου (άρθρο 3 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.). Από τις διατάξεις αυτές του άρθρου 216 προκύπτει ότι η παράλειψη των στοιχείων της παρ. 2 δεν συνεπάγεται ακυρότητα ή απαράδεκτο του δικογράφου της αγωγής, σε αντίθεση με την παράλειψη των στοιχείων της παρ. 1. Τα εν λόγω στοιχεία, εφόσον λείπουν, μπορούν να συμπληρωθούν με τις προτάσεις και αν αυτό δεν γίνει, το δικαστήριο έχει τη δυνατότητα να διατάξει τη συμπλήρωση ή τη διευκρίνισή τους. Ουσιαστές μέρος της απόφασης είναι το διατακτικό της και όχι οι αιτιολογίες, γι' αυτό αν το διατακτικό είναι ορθό οι αιτιολογίες εσφαλμένες ή ανύπαρκτες, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο δικαιούται στο πλαίσιο του μεταβιβαστικού αποτελέσματος της εφέσεως, να προβεί ούτως, σύμφωνα με το άρθρο 534 Κ.Πολ.Δ., σε αντικατάσταση των αιτιολογιών της απόφασης αν είναι εσφαλμένες και στην αιτιολόγηση της απόφασης αν αυτή στερείται αιτιολογίας και στις δύο δε περιπτώσεις απορρίπτεται την έφεση. Η μη μνεία στην αγωγή ειδικής συντρέχουσας βάσης διεθνούς δικαιοδοσίας, αν και κατά τα αναφερόμενα στην αγωγή, η κατοικία (έδρα) της εναγομένης δεν βρίσκεται στην ημεδαπή, δεν καθιστά αυτήν αδίστη. Στην αγωγή αυτή πράγματι δεν αναφέρονται κατά τρόπο σαφή τα στοιχεία που θεμελιώνουν την αρμοδιότητα του δικαστηρίου και συνακόλουθα στην προκειμένη περίπτωση τη διεθνή δικαιοδοσία αυτού, αν και κατά τα εκτιθέμενα σ' αυτή πρόκειται για διεθνή συναλλαγή. Η εναγομένη κατά τη συζήτηση της υποθέσεως πρόβαλε ενώπιον του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου τον ισχυρισμό ότι αυτό δεν είχε διεθνή δικαιοδοσία. Η ενάγουσα αντέκρουσε τον ισχυρισμό αυτόν προβάλλοντας ότι τόπος εκπληρώσεως της παροχής της εναγομένης ήταν ο Πειραιάς, όπως συναγόταν και από το περιεχόμενο της αγωγής της και ότι στο περιστατικό αυτό θεμελιώνει την αρμοδιότητα και τη διεθνή δικαιοδοσία του δικαστηρίου. Κατ' αυτόν τον τρόπο, επομένως, συμπληρώθηκε και διευκρινίστηκε επιπρεπώς η αγωγή, ως προς το στοιχείο της αρμοδιότητας, η έλλειψη του οποίου, όπως ήδη αναφέρθηκε, δεν τίθεται με την ποινή της ακυρότητας ή απαράδεκτου. Το δικαστήριο δε μετά την αμφισβήτηση της δικαιοδοσίας του από τον εναγόμενο ερεύνησε, όπως όφειλε, υποχρεωτικώς τη διεθνή του δικαιοδοσία την

οποία και διαπίστωσε.

Με τη διάταξη του άρθρου 51 παρ. 1α του ν. 2172/1993 συνίσταται στο Πρωτοδικείο Πειραιώς ειδικό τμήμα στο οποίο εκδικάζονται, πλην άλλων, οι ναυτικές διαφορές που εισάγονται στο Πρωτοδικείο αυτό. Κατά την παρ. 3 του ίδιου άρθρου ναυτικές διαφορές είναι οι ιδιωτικές διαφορές που πηγάζουν από πράξεις θαλασσιού εμπορίου, τη χρησιμοποίηση, λειτουργία ή ναυπηγία πλοίου ή την παροχή εργασίας σ' αυτό. Μεταξύ δε των ενδεικτικά αναφερομένων στην ίδια διάταξη ναυτικών διαφορών, είναι και αυτές που έχουν αιτία την επιθεώρηση σκάφους μηχανής και εξαρτισμό πλοίου (περ. β), συμβάσεις σχετικές με την οικονομική χρησιμοποίηση ή λειτουργία πλοίου (περ. 3), περιουσιακές ζημιές που προκλήθηκαν από πλοία με ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος (περ. 1στ') κ.ά. Διαφορές και υποθέσεις που υπάγονται στο τμήμα Ναυτικών Διαφορών του Πρωτοδικείου Πειραιώς και εισάγονται σε άλλο τμήμα του ίδιου Πρωτοδικείου, παραπέμπονται στο τμήμα Ναυτικών Διαφορών, κατά τα λοιπά δε εφαρμόζεται αναλόγως η διάταξη του άρθρου 46 του Κ.Πολ.Δ. Η υπόθεση δε, όπως προκύπτει από το περιεχόμενο της πρωτόδικης απόφασης, εκδικάστηκε από το Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιώς το οποίο είχε συγκροτηθεί από δικαστή που ανήκε στο τμήμα Ναυτικών Διαφορών του Πρωτοδικείου, αφού είχε ανατεθεί σ' αυτόν η εκδίκαση των χερσαίων και ναυτικών διαφορών που εκδικάζονται με την ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών καθώς και με την ειδική διαδικασία των άρθρων 677 επ. Κ.Πολ.Δ. Το δικαστήριο όμως αυτό συνεδρίασε ημέρα κατά την οποία εκδικάζονται οι συνήθεις υποθέσεις κατά την εργατική διαδικασία, όπως και εκείνες που εκδικάζονται με τη διαδικασία των άρθρων 667 επ. Κ.Πολ.Δ. (όπως και η κρίνουμεν) και όχι κατά την ημέρα που εκδικάζονται οι ναυτικές διαφορές με την ίδια διαδικασία (κυρίως υποθέσεις ναυτεργατικού δικαίου). Η εκδίκαση δε των υποθέσεων των εργατικών διαφορών από τους δικαστές του τμήματος των Ναυτικών Διαφορών που εκδικάζουν υποθέσεις με την ίδια διαδικασία, είναι επιτρεπτή κατά τη διάταξη του άρθρου 51 παρ. 4α εδ. β'. Η εκδίκαση δε υποθέσεων ναυτικής διαφοράς από το τμήμα αυτό σε ημέρα που εκδικάζονται οι κοινές εργατικές υποθέσεις, συνιστά μεν αταξία, δεν δύναται όμως να επιφέρει τις συνέπειες

που ορίζονται στην πιο πάνω παράγραφο 5 παρ. α' σε συνδυασμό με τη διάταξη του άρθρου 46 Κ.Πολ.Δ. Διαφορετική λύση θα οδηγούσε στην άκρως τυπολατρική συνέπεια της παραπομπής της υποθέσεως προκειμένου να εκδικαστεί η υπόθεση από τους ίδιους δικαστές (ενδεχομένως και από τον ίδιο δικαστή που διατάσσει την παραπομπή), όλην ημέρα της εβδομάδας.

Κατά τη διάταξη του άρθρου 371 Α.Κ., αν ο προσδιορισμός της παροχής ανατέθηκε σε κάποιον από τους συμβαλλομένους ή σε τρίτο, σε περίπτωση αμφισβήτησης, θεωρείται ότι ο προσδιορισμός πρέπει να γίνει με δίκαιη κρίση. Αν δεν έγινε με δίκαιη κρίση ή βραδύνει, γίνεται από το δικαστήριο. Κατά την έννοια αυτής της διατάξεως η εφαρμογή της προϋποθέτει αοριστία της παροχής και τέτοια υπάρχει και όταν μετά τη σύσταση της ενοχής, το περιεχόμενο της παροχής ενός των συμβαλλομένων ή και των δύο δεν προσδιορίζεται με πληρότητα στη σύμβαση σε έκταση, χρόνο ή προς άλλο στοιχείο αυτής, και ο προσδιορισμός της συμφωνήθηκε να γίνει μεταγενέστερα από τον ένα των συμβαλλομένων ή από τρίτο (ΑΠ 1332/1989 Ελ.Δην. 32.769). Στην προκειμένη περίπτωση προέκυψε ότι ο τρόπος προσδιορισμού της αμοιβής της ενάγουσας και ειδικότερα των συνεργατών αυτής καθορίστηκε κατά τον πιο πάνω τρόπο, δηλαδή με ωρομισθίο, χωρίς το ποσό του ωρομισθίου να προσδιορίζεται με πληρότητα και κατά τρόπο συγκεκριμένο, αλλά ο καθορισμός αυτού ανατέθηκε στην ενάγουσα, η οποία όφειλε να ενεργήσει όπως συμφωνήθηκε, με δίκαιη κρίση, λαμβανομένων υπόψη και των ωρομισθίων που κατεβάλλοντο σε ανάλογες περιπτώσεις. Προκύπτει, συνεπώς, κατά την κρίση του δικαστηρίου αοριστία της παροχής της εναγομένης, η οποία πρέπει να αρθεί κατά τον προσδιορισθέντα από τους ίδιους τους συμβαλλομένους τρόπο, ο οποίος συμπίπτει με εκείνο που ορίζεται στην πιο πάνω διάταξη του άρθρου 371 Α.Κ., δηλαδή με δίκαιη κρίση, αφού η εναγομένη-εκακλούσα αμφισβητεί ότι έγινε κατά τον τρόπο αυτόν. Στην προκειμένη δε περίπτωση, το δικαστήριο κρίνει ότι το ωρομισθίο με βάση το οποίο πρέπει να υπολογιστούν οι εργασίες των συνεργατών της εναγομένης πρέπει να προσδιοριστεί, με δίκαιη κρίση, στο ποσό των 80 δολ. ΗΠΑ.

Μειώθηκε ο στόλος το α' τρίμηνο του 2000

«Βουτιά» έκανε το ελληνικό νηολόγιο το πρώτο τρίμηνο του 2000, αφού η δύναμη του εμπορικού στόλου μειώθηκε κατά 400.000 κόρους, με τη διαγραφή 30 πλοίων και την εγγραφή 26. Όπως προκύπτει από τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, από την 1η Ιανουαρίου μέχρι και το τέλος Μαρτίου υπέστειλαν την ελληνική σημαία 30 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.093.000 κόρων. Στο ίδιο χρονικό διάστημα, στο νηολόγιο ενεγράφησαν 26 πλοία, χωρητικότητας 690.000 κόρων. Ειδικότερα, τον περασμένο Μάρτιο ύψωσαν την ελληνική σημαία 8 πλοία, χωρητικότητας 217.000 κόρων, ενώ από το νηολόγιο διαγράφηκαν 11 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 675.000 κόρων. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο είναι τα 25 χρόνια, γεγονός που συμβαίνει για

πρώτη φορά ύστερα από παρέλευση δύο ετών. Τους προηγούμενους μήνες ο μέσος όρος ηλικίας δεν ξεπερνούσε τα 5 έως 10 χρόνια. Μεταξύ των πλοίων που ενεγράφησαν τον περασμένο μήνα στο νηολόγιο, είναι το φορτηγό «Πυθέας», το τάνκερ «Άστρο Κένταυρος», το κρουαζιερόπλοιο «Ετζιαν Σπίριτ» και το νεότευκτο ταχύπλοο «Δωδεκάνησος Εξηρές». Το «Δωδεκάνησος Εξηρές» της εταιρείας Δωδεκάνησος Ναυτιλιακή Ν.Ε. θα καλύψει ανάγκες των Δωδεκανήσων και θα μπορεί να μεταφέρει 341 επιβάτες, 6 Ι.Χ. και δύο αυτοκίνητα-ψυγεία. Οι προδιαγραφές του νέου πλοίου είναι από τις πιο τέλειες που έχει να επιδείξει η νέα τεχνολογία στην προώθηση, ευστάθεια και πλοήγηση. Ακόμα το σκάφος έχει εξοπλιστεί με τα τελειότερα βοηθήματα και σωστικά μέσα που υπάρχουν.

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΝΑΥΠΗΓ.	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ
Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΗΡΕΣ	Ν.ΡΟΔΟΥ 38	2000	Φ/Γ	ΠΥΘΕΑΣ	Ν.Π. 10709	1981
Δ/Ε	ΣΥΡΑ	Ν.Π. 10708	1970	Ε/Γ	ΕΤΖΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	Ν.Π. 10711	1950
Θ/Γ-Δ/Ψ	ΓΚΟΛΑΝΤΦΙΝΓΚΕΡ	Ν.Π. 10710	1974	Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	Ν.Π. 10714	1995
Ρ/Κ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΑ 3	Ν.Π. 10712	1981				
Δ/Ε	ΣΛΟΠΣ Χ	Ν.Π. 10713	1975				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 26.188 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 20 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 190.154 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 25 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Φ/Γ	ΧΟΖΟΒΙΤΣΣΑ II	Ν.Π. 4608	1964	ΠΕΡΙΛΗΘΕ ΣΤΗ ΔΗΜ. ΓΟΥΝΕΑΣ	Δ/Ε	ΕΘΝΙΚ	Ν.Π. 7821	1975	Π.Α. (ΜΠΑΝΑΜΕΣ)
				ΑΠΟ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ	Δ/Ε	ΣΥΜΗ	Ν.Π. 10034	1973	Π.Α. (BR VIRISL.)
Δ/Ε	ΤΖΕΤ V	Ν.Π. 9619	1967	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΚΑΒΟ ΣΩΕΡΟ	Ν.Π. 7374	1976	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Φ/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Π. 3976	1955	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Δ/Ε	ΧΡΥΣΗ	Ν.Π. 9745	1973	Π.Α. (BR VIRISL.)
					Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ	Ν.Π. 10014	1976	Π.Α. (ΜΠΑΝΑΜΕΣ)
					Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΠΕΡΙΣΣΕΥΣ	Ν.Π. 10621	1994	Π.Α. (IS. OF MAN)
					ΟΒΟ	ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΟΥΡΑ	Ν.Π. 9431	1986	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΕΣ)
					Φ/Γ	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΛΕΝΤΟΡ	Ν.ΠΟΥ 360	1981	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΕΣ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 1.484 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 38 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 673.050 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 21 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		
SW6905 1/2/00	ΑΡΙΑΔΝΗ ARIADNE	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9699	ΜΕΚ(2) 500 BHP	1990	141	91	USD 1.550.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV2300 8/2/00	ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ IOANNIS APOSTOLIS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2161	ΜΕΚ(2) 776 BHP	1963	307	89	USD 240.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWCJ 11/2/00	ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ PRAXITELIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10290	ΜΕΚ(1) 11.550 BHP	1976	17.014	11.065	USD 1.800.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYHJ 16/2/00	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ THEONYMPHOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10339	ΜΕΚ(1) 12.250 BHP	1983	36.137	20.877	BEF 260.000.000 ΠΛΕΟΝ 15%	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVFP 16/2/00	ΛΑΜΠΡΟΤΕΡΑ LABROTERA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10385	ΜΕΚ(1) 10.060 BHP	1986	36.788	22.944	USD 11.400.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVLP 21/2/00	ΑΛΕΞΗΣ ALEXIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10520	ΜΕΚ (1) 8.300 BHP	1976	11.897	6.911	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓ. ΠΑΡΟΧ.	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVVR 24/2/00	ΚΡΗΤΗ ΑΜΒΑΣΣΑΝΤΟΡ KRITI AMBASSADOR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9952	ΜΕΚ (1) 26.100 BHP	1975	62.615	44.827	USD 2.749.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZPO 25/2/00	ΙΝΤΕΡΝΑΖΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ INTERNATIONAL FLAG	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5252	ΜΕΚ(1) 6650 BHP	1960	11.133	3.536	USD 307.755,26	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX2813 25/2/00	ΜΑΣΤΡΟΠΕΤΡΟΣ MASTROPETROS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.250	ΜΕΚ(1) 2.000 BHP	1968	2.057	1.253	-	ΒΥΘΙΣΗ SINKING
SV2631 23/2/00	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ EMMANOUIL	Φ/Γ CARGO	ΣΑΜΟΣ SAMOS	49	ΜΕΚ(1) 120-130 BHP	1960	150	106	-	ΒΥΘΙΣΗ SINKING

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	
SX6099 16/2/00	ΑΡΓΩ II ARGO II	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10499	ΜΕΚ(1) 750 BHP	1965	497	281	Μετονομάστηκε σε ΜΑΡΙΑ-ΕΙΡΗΝΗ Renamed to MARIA-IRINI
SXAV 17/2/00	ΜΕΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ MSC SINGAPORE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9842	ΜΕΚ(1) 19.200 BHP	1978	20.676	8.871	Μετονομάστηκε σε ΙΝΤΑΜΕΞ ΜΟΥΜΠΑΙ Renamed to INDAMEX MUMBAI
SV6214 21/2/00	ΤΡΙΤΩΝ TRITON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7809	ΜΕΚ(1) 780 BHP	1964	916	455	Μετονομάστηκε σε ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Renamed to ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
SX6710 23/2/00	ΦΛΑΙΝΚ ΝΤΟΛΦΙΝ 2000 FLYING DOLFIN 2000	Ε/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10554	ΜΕΚ(4) 4X2.320 BHP	1998	805	271	Μετονομάστηκε σε ΦΛΑΙΝΚΑΤ 2 Renamed to FLYINGCAT 2
SX6671 23/2/00	ΣΟΥΠΕΡΚΑΤ ΑΘΗΝΑ SUPERCAT ATHINA	Ε/Γ ΤΑΧΥΠΛΟΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10562	ΜΕΚ(2) 2X4525 BHP	1997	614	415	Μετονομάστηκε σε ΦΛΑΙΝΚΑΤ 3 Renamed to FLYINGCAT 3
SWQJ 1/2/00	ΙΟΝΙΑ ΓΑΛΑΞΥ IONIAN GALAXY	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΑΤΡΑ PATRA	43	ΜΕΚ(2) 19.360 BHP	1972	17.691	6.748	Μετονομάστηκε σε ΜΠΛΟΥ ΓΑΛΑΞΥ Renamed to BLUE GALAXY
SXVQ 24/2/00	ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΛΑΝΤ IONIAN ISLAND	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΑΤΡΑ PATRA	47	ΜΕΚ(2) 18.800 BHP	1972	18.858	7.417	Μετονομάστηκε σε ΜΠΛΟΥ ΑΙΛΑΝΤ Renamed to BLUE ISLAND

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX8190	ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ II	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10451	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	995	503
4/2/00	ΑΓΙΟΣ ANDREAS II	PASS. F/B	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	995	503
SYJP	ΣΟΦΙΑ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10685	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	50.501	21.795
8/2/00	SOPHIA BRITANNIA	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	50.501	21.795
SX7767	NORMA I	A/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10672	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	397	119
14/2/00	NORMA I	FISHING VESSEL	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	397	119
SZMQ	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10697	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.283	22.536
25/2/00	ANGISTRI	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.283	22.536
SX6660	ΑΙΣΩΠ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10530	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	873	521
25/2/00	AESOP	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	664	441

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV5121	ΚΑΝΑΡΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	6994	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	522	262
11/2/00	KANARIS	PASS. F/B	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	733	299
SVAD	ΛΗΜΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4970	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1.763	855
17/2/00	LEMNOS	PASS. F/B	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.575	772
SV2040	ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4720	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	183	89
23/2/00	AGIOS NEKTARIOS	CARGO F/B	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	183	89

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYPJ	ΣΛΟΠΣ Χ	Δ/Ε TANKER	Π.Ν.Ε./ ΠΕΙΡΑΙΑ		ΜΕΚ (1) 14.000 BHP	1975	22.126	16.213	USD 935.000	ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ Ν.Ε. Αντικλ. Περιμένη Δ. τηλ. : 42.92.530
SX 8281	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII	Δ/Ε TANKER	Π.Ν.Ε./ Π.Α.Χ. ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ		ΜΕΚ (1) 1.800 BHP	1978	978	357	USD 305.000	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII Ν.Ε. Μ. ΣΤΟΑΣ 5
SX 7221	ΜΑΚΕΔΩΝ II	P/K TUG	Π.Ν.Ε./ Π.Α.Χ. ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ		ΜΕΚ (2) 4.800 BHP	1984	430	-	USD 319.528	ΘΗΣΕΑΣ Ν.Ε. ΘΕΣ/ΝΙΚΗ

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		
SVSP 1/2/00	ΜΑΡΜΑΡΙ ΕΞΠΡΕΣ MARMARI EXPRESS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10700	ΜΕΚ(4) 7.200 BHP	1985	3.936	1.785	USD 2.500.000	ΚΑΡΥΣΤΙΑ Ν.Ε. Αντίκλ.: Αθήφραγκής Π. τηλ.: 45.39.366
SVLP 3/2/00	ΠΑΤΡΙΣ PATRISS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10701	ΜΕΚ(11) 34.650 BHP	1999	157.496	108.701	USD 77.997.382	OCEAN BAY NAVIGATION S.A. Αντίκλ.: Σκορδός Ι. τηλ.: 42.90.630
SVLZ 8/2/00	ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΙΛΕΝΙΟΥΜ ANANGEL MILLENNIUM	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10702	ΜΕΚ(1) 22.920 BHP	1999	87.407	56.768	USD 34.250.000	LONGVIEW SHIPHOLDING INC. Αντίκλ.: Γουρλής Εμ. τηλ.: 42.24.500
SX8184 9/2/00	ΣΛΟΠΣ 5 SLOPS 5	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7271	ΜΕΚ (2) 1.200 BHP	1969	150	45	USD 45.000	ΑΙΓΑΙΟΝ VIII Ν.Ε. Αντίκλ.: Κουτσούκος Χ. τηλ.: 42.92.530
SX8185 9/2/00	ΣΛΟΠΣ 6 SLOPS 6	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7272	ΜΕΚ (2) 1.200 BHP	1973	150	45	F.F. 45.000	ΑΙΓΑΙΟΝ VIII Ν.Ε. Αντίκλ.: Κουτσούκος Χ. τηλ.: 42.92.530
SXFF 14/2/00	ΚΡΟΥΝΤ ΔΥΟ CRUDE DIO	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10703	ΜΕΚ (1) 25.320 BHP	1999	81.151	52.036	USD 43.000.000	EYELET NAVIGATION CORP. Αντίκλ.: Μόντζορης Α. τηλ.: 32.10.210
SVKE 15/2/00	ΚΑΛΙΣΤΗ KALISTI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.704	ΜΕΚ (1) 12.000 BHP	1981	17.188	10.486	USD 3.700.000	GALINI MARITIME CO. Αντίκλ.: Ζαφείρας Θ. τηλ.: 42.93.945
SX8191 15/2/00	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ALEXANDER	Ε/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7274	ΜΕΚ (2) 1.960 BHP	1986	268	50	ΓΙΕΝ ΙΑΠΩΝΙΑΣ 103.000.000	ΚΥΚΛ. ΚΡΟΥΑΖ. Ν.Ε. Αντίκλ.: Μοσχίνης Ι. τηλ.: 0284-61438
SX8197 21/2/00	ΤΖΕΤ ΙΧ JET IX	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10705	ΜΕΚ (1) 1.300 BHP	1979	495	365	USD 425.000	ΤΖΕΤ ΤΑΝΚ Ν.Ε. Αντίκλ.: Μουδάκης Ν. τηλ.: 80.55.855

10/05

Α) Ε/Γ «ΣΑΜΠΑΛΑ», ΝΤΙ 10276, 127,01 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΚΩΝ/ΝΟΣ ΜΠΑΟΥΡΔΟΣ, 38.10.556
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΠΟΥΛΑΝΤΖΑ - ΑΓΡΕΒΗ, ΑΘΗΝΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ \$1.150.000

Β) Φ/Γ «ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» ΝΠ 10442, 3.764 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΛΑΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ, 38.10.449
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η προσφορά: USD 500.000

Γ) Ε/Γ «ΒΕΡΓΙΝΑ» ΣΕΗ ΝΠ 9825, 4.668 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΝΕΛΛΟΣ, 42.26.796
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ \$ 150.000

17/05

Α) Δ/Ε «ΣΛΟΠΣ» ΝΠ 10178 & Δ/Σ «ΣΛΟΠΣ 3» ΝΠ 9812
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΙΚ. ΠΑΠΑΚΩΝ/ΝΟΥ, 36.22.572,
36.38.033
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΝΑ ΠΑΝΑΓ. ΤΣΑΦΑΡΑ, ΑΘΗΝΑ
ΤΟΠΟΣ: ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1η προσφορά: 1) USD #500.000#, 2) USD #60.000#

24/05

Α) Δ/Ε «ΣΛΟΠΣ 2» ΝΠ 8555
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΙΚ. ΠΑΠΑΚΩΝ/ΝΟΥ, 36.22.572,
36.38.033
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΝΑ ΠΑΝΑΓ. ΤΣΑΦΑΡΑ, ΑΘΗΝΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
Τιμή εκκίν.: USD #5.000#

Η εφρηβεία της ελληνικής αεροπορικής αγοράς



του Ηλία Μπίσια

Η ελληνική αεροπορική αγορά ενηλικιώνεται. Περισσότεροι επιβάτες, νέες αεροπορικές εταιρείες, μειωμένοι ναύλοι, αυξήσεις πτήσεων χαρακτηρίζουν το νέο αεροπορικό σκηνικό της χώρας. Η ολοκλήρωση της αεροπορικής ελευθέρωσης στη χώρα μας δημιουργεί νέα δεδομένα που θα επηρεάσουν άμεσα και καθοριστικά τομείς όπως τον τουρισμό και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Στη νέα τουριστική περίοδο που μόλις ξεκίνησε, διαφαίνονται τα σχέδια πολλών αεροπορικών εταιρειών που έχουν σκοπό την αντιμετώπιση του αυξανόμενου διεθνούς ανταγωνισμού αλλά και τη συρρίκνωση των λειτουργικών τους εξόδων.

Αυτόν το μήνα, η Αθήνα συνδέεται απευθείας με το Λονδίνο 12 φορές την ημέρα (με δυνατότητα επιλογής για τον ταξιδιώτη ανάμεσα σε πέντε αεροπορικές εταιρείες), με το Παρίσι και το Μιλάνο μέχρι και 9 φορές την ημέρα (με δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε τέσσερις αεροπορικές εταιρείες), με τη Ρώμη έως και 8 φορές την ημέρα (με δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε πέντε αεροπορικές εταιρείες) και με τη Φρανκφούρτη επτά φορές την ημέρα.

Εταιρείες-κολλοσοί, όπως η Lufthansa, μειώνουν τις πτήσεις τους προς τα ελληνικά αεροδρόμια ως αποτέλεσμα της ραγδαίας αύξησης των πτήσεων νέων αερομεταφορέων που έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν συχνές ανταποκρίσεις με ελκυστικούς ναύλους. Τα δρομολόγια προς προορισμούς με μικρή επιβατική κίνηση έχουν πλέον καταργηθεί: η Ελβίδα αυτό το καλοκαίρι δεν συνδέεται απευθείας με πτήσεις προς τη Λατινική Αμερική αλλά και με πολλούς προορισμούς στην Αφρική, στην Κεντρική Ασία και στην Άπω Ανατολή.

Από την άλλη πλευρά, αύξηση παρουσιάζεται στις πτήσεις όλων των εταιρειών προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, αφού η Αθήνα συνδέεται πλέον καθημερινά με τη Βουδαπέ-

στην, την Πράγα, τη Βαρσοβία, τη Τίρανα, το Βουκουρέστι, τη Μόσχα. Επίσης, νέα δρομολόγια έχουν εγκαινιαστεί από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη προς το Κισίνεβο, την Οδησό, την Τιφλίδα, το Εριβάν, τα Σκόπια και την Τασκένδη. Στους ίδιους εντυπωσιακούς αριθμούς κυμαίνονται οι καθημερινές ανταποκρίσεις μεταξύ Αθηνών και Θεσσαλονίκης (έως και 22 πτήσεις ημερησίως), Ηρακλείου (έως 14 πτήσεις), Χανίων (10 πτήσεις), Ρόδου (9 πτήσεις). Επιπλέον, πτήσεις εγκαινιάζονται προς την Αλεξανδρούπολη, την Καβάλα, τη Μυτιλήνη, τα Ιωάννινα και την Κέρκυρα. Βελτίωση υπάρχει αυτό το καλοκαίρι στη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την υπόλοιπη Ευρώπη. Πιο αναλυτικά, η συμπεριλαμβανόμενη συν-

Ο Όμιλος Λάσκαριδη επενδύει στις αερομεταφορές



Η μεγαλύτερη αλλοδαπή αεροπορική δύναμη στην ελληνική αγορά



Η Ολυμπιακή επανεξετάζει το διεθνές δίκτυό της



δέεται πλέον καθημερινά με το Ντίσελντορφ, τη Φρανκφούρτη, το Λονδίνο, το Μόναχο, τη Στουτγάρδη, τη Βουδαπέστη, το Μιλάνο, τη Βιέννη και τη Ζυρίχη. Παράλληλα, καθιερώνονται συχνές πτήσεις προς όλες τις σημαντικές πρωτεύουσες της Ευρώπης αλλά και τις μεγάλες πόλεις των Βαλκανίων. Ενδεικτικό είναι ότι φέτος οι Τουρκικές Αερογραμμές εγκαθιστούν πτήσεις μεταξύ Θεσσαλονίκης και Κωνσταντινούπολης, στο πλαίσιο ίσως της ελληνοτουρκικής φιλίας!

Οι μεγάλοι κερδισμένοι αυτής της ραγδαίας ανάπτυξης της αεροπορικής κίνησης εντός Ελλάδας και προς / από την Ελλάδα είναι οι ιδιωτικοί αερομεταφορείς. Η συγχώνευση της Aegean Airlines με την Air Greece καθιστά την Aegean τον μεγαλύτερο ιδιωτικό αερομεταφορέα για πτήσεις εσωτερικού, αφού μεταφέρει 120.000 επιβάτες με ένα στόλο 9 αεροσκαφών προς 10 προορισμούς στην Ευρώπη.

Η Cronus Airlines με ένα στόλο υπερσύγχρονων Boeing 737 κατάφερε με επιτυχία να εισβάλει στις διεθνείς αγορές και να συγκεντρώσει ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς σε δύο σκοπούς προορισμούς όπως το Λονδίνο, το Παρίσι, η Ρώμη κτλ. Η Galaxy Airways με μία πρωτοποριακή στρατηγική επικέντρωσε τις δραστηριότητές της στην Καβάλα και τη Θεσσαλονίκη, εκμεταλλευόμενη το σημαντικό κενό στην υπάρχουσα αγορά. Η Axon προσπαθεί με ένα καλομελετημένο service να κερδίσει την εμπιστοσύνη του κοινού προς δημοφιλείς προορισμούς της Ευρώπης και ήδη δρομολογεί νέες πτήσεις με νέα αεροσκάφη αλλά και με διεθνείς συνεργασίες. Η Hellenic Star εκτελεί πτήσεις προς εσωτερικούς προορισμούς που δεν έχουν δεχτεί ακόμα το ρεύμα του ανταγωνισμού (η Σύρος, η Χίος, η Μήλος, η Λέρος αποτελούν μερικούς από τους προορισμούς της). Η Air Manos εκτελεί επίσης πτή-

Η Aegean ενισχύει τη δύναμή της στην ελληνική αεροπορική αγορά



σεις εσωτερικού προς προορισμούς με μικρό ανταγωνισμό όπως η Σάμος, η Κάρπαθος, η Σύρος κτλ.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία, λαμβάνοντας σοβαρά τα μηνύματα της νέας τάξης πραγμάτων, προσπαθεί να επανεξετάσει τις κινήσεις της χωρίς όμως την παντοδυναμία που απολάμβανε παλαιότερα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, δημιούργησε πρόσφατα έναν κόμβο (hub) στη Θεσσαλονίκη, ενώ εγκαινίασε ή αύξησε δρομολόγια προς νέους προορισμούς με επιχειρηματικό περισσότερο παρά τουριστικό ενδιαφέρον (Μάντσεστερ, Τεχεράνη, Βεγγάζη, Ντουμπάι, Αμάν, Σκόπια, Τίρανα κτλ.). Σκοπός της εταιρείας είναι η επικράτηση της ΟΑ ως κύριας αεροπορικής εταιρείας στη νοτιοανατολική Μεσόγειο. Παραμένει βέβαια απογοητευτικό το γεγονός, ότι παρά τις προτάσεις πολλών ιδιωτικών αερομεταφορέων η ΟΑ αρνείται πεισματικά κάθε συνεργασία με οποιονδήποτε ελληνικό αερομεταφορέα. Έγκειται λοιπόν στους ιδιωτικούς αερομεταφορείς να συμπράξουν με σκοπό την ανέλιξη τόσο των οικονομικών τους αποτελεσμάτων όσο και του παρεχόμενου δικτύου πτήσεών τους.

Ευελπιστούμε ότι η αύξηση των πτήσεων προς πολλούς προορισμούς, που συνεπάγεται με την προσδοκία για αυξανόμενη τουριστική κίνηση από τους περισσότερους αερομεταφορείς, δεν θα διαψευσθεί. Παραμένει ασφαλώς άγνωστο εάν η Ελλάδα μπορεί να δεχτεί έναν τόσο αυξανόμενο αλλά και αιφνιδιαστικό αεροπορικό ανταγωνισμό. Είναι όμως γεγονός ότι η αεροπορική αγορά στην Ελλάδα περνά την εφηβεία της, με αποτέλεσμα να αντιδρά και να κινείται με ενθουσιασμό και εγρήγορση αλλά και με παρορμητισμό και απειρία. Το ερχόμενο καλοκαίρι θα μας αποδείξει εάν η εφηβεία της είχε αίσια κατάληξη.



Η Maersk Air γιορτάζει

Ένα χρόνο επιτυχημένης λειτουργίας των τακτικών δρομολογίων μεταξύ Αθήνας και Κοπεγχάγης γιόρτασε πρόσφατα η ιδιωτική εταιρεία της Δανίας Maersk Air. Η εταιρεία προσκάλεσε στελέχη επιχειρήσεων, μέλη σκανδιναβικών διπλωματικών αντιπροσωπειών, ταξιδιωτικούς πράκτορες, δημοσιογράφους αθηλά και φίλους, στο νέο διεθνές αεροδρόμιο των Σπάτων «Ελευθέριος Βενιζέλος». Ο κ. Γ. Πλατανιάς, γενικός διευθυντής της APG Hellas S.A. (General Sales Agent της Maersk Air στην Ελλάδα), δήλωσε ότι: «Σκοπός μας ήταν να δώσουμε την ευκαιρία στους πελάτες μας και στους ταξιδιωτικούς πράκτορες να επισκεφθούν για πρώτη φορά το Νέο Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος». Η ανταπόκρισή τους στην πρόσκλησή μας ήταν παραπάνω από θετική». Τους περίπου 100 προσκεκλημένους υποδέχθηκαν ο Dr J. Schill, γενικός διευθυντής του νέου αερολιμένα, και ο κ. Keld Mosgaard Christensen, Head of Scheduled Services της Maersk Air. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1970 από τη γνωστή εταιρεία στους διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους A.P. Moller Group. Η Maersk Air σήμερα διαθέτει ένα στόλο 30 αεροσκαφών (Boeing 737, Fokker 50, Canadair Regional Jets), απασχολεί 1.260 υπαλλήλους, εξυπηρετεί 17 προορισμούς σε 13 χώρες και μεταφέρει πάνω από 2 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο. Η εταιρεία είναι η μοναδική που συνδέει καθημερινά την Αθήνα με την Κοπεγχάγη με τα υπερσύγχρονα αεροσκάφη Boeing 737-500, ηλικίας μόλις ενός έτους! Η Maersk Air διαθέτει στις πτήσεις της διακεκριμένη και οικονομική θέση και προσφέρει στους επιβάτες από την Αθήνα τη δυνατότητα άνετων ανταποκρίσεων προς όλη τη Βόρεια Ευρώπη. Αυτό το καλοκαίρι η εταιρεία, συνεχίζοντας τις επεκτατικές της δραστηριότητες, θα συνδέσει την Κοπεγχάγη με τη Λισαβόνα και το Billund (Δανία) με το Δουβλίνο. Περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να λάβετε από την APG- Hellas στην Αθήνα στο τηλ. 36.07.741 ή στην ιστοσελίδα www.maersk-air.com.



Από αριστερά οι κ. Eric Nielsen, Steen Elmer, Keld Mosgaard Christensen και ο κ. Ιωάννης Πλατανιάς, γενικός διευθυντής της APG Hellas

Ένα νέο αεροδρόμιο για το Άμστερνταμ

Τη συγκατάθεσή της έδωσε η ολλανδική κυβέρνηση στην επανεξέταση των σχεδίων για τη λειτουργία ενός νέου αεροδρομίου για το Άμστερνταμ. Οι μελετητές θα εξετάσουν τη δυνατότητα της λειτουργίας ενός νέου αεροδρομίου σε ένα τεχνητό νησί στις ακτές της Βόρειας Θάλασσας. Στόχος αυτού του μεγαλόπνοου σχεδίου είναι το νέο αεροδρόμιο να αντικαταστήσει σταδιακά το αεροδρόμιο Schiphol του Άμστερνταμ. Το αεροδρόμιο Schiphol ήδη αντιμετωπίζει προβλήματα ως προς την ομαλή απορρόφηση της αυξανόμενης κίνησης επιβατών και αεροσκαφών. Η ολλανδική κυβέρνηση πρέπει να αποφασίσει εάν θα εγκρίνει -παρά τις ενστάσεις των οικολόγων- την περαιτέρω επέκταση του αεροδρομίου ή τη λειτουργία ενός νέου αερολιμένα στα πρότυπα του αεροδρομίου Kansai της Οσάκας στην Ιαπωνία, που έχει επίσης χτιστεί σε τεχνητό νησί.



Η Air Canada ισχυροποιείται

Εξαιρετικά οικονομικά αποτελέσματα παρουσίασε η παντοδύναμη πηλέον εταιρεία Air Canada, αφού τον περασμένο Φεβρουάριο μετέφερε πάνω από 2,6 εκατ. επιβάτες και ξεπέρασε το 68% ως προς το συντελεστή πληρότητας των αεροσκαφών της. Η εταιρεία μετέφερε 13,8% περισσότερους επιβάτες από το ίδιο διάστημα το 1999 (+6% στο δίκτυο εσωτερικού και +18,1% στο διεθνές δίκτυο) ενώ ο συντελεστής πληρότητας σε σχέση με πέρυσι αυξήθηκε κατά 1,3%. Εξαιρετικά ήταν και τα αποτελέσματα που παρουσίασε ως προς τις δραστηριότητές της στη μεταφορά φορτίων (cargo). Η Air Canada ισχυροποίησε πρόσφατα την ηγετική της θέση στον παγκόσμιο αεροπορικό στίβο με την εξαγορά της οικονομικά ασθενούς Canadian Airlines. Η Air Canada ήδη ελέγχει το 80% της καναδικής αεροπορικής αγοράς και προχωρά στην ισχυροποίηση του δικτύου της, τόσο στα hub της στο Τορόντο όσο και στο Βανκούβερ. Ας σημειωθεί ότι η εταιρεία εκτελεί πτήσεις προς 120 προορισμούς, διαθέτει 160 αεροσκάφη και απασχολεί 19.000 άτομα. Η Air Canada είναι σύμμαχος της Lufthansa και συνεργάζεται με τις αεροπορικές εταιρείες του ομίλου Star Alliance.



Η Lufthansa επεκτείνεται στην Ευρώπη

Από τις 2 Μαΐου η γερμανική εταιρεία Lufthansa θα ενισχύσει την παρουσία της στη Μεγάλη Βρετανία, αφού θα είναι σε θέση να ολοκληρώσει τη συνεργασία της με την εταιρεία British Midland. Πιο συγκεκριμένα, σε όλες τις πτήσεις της British Midland εντός Ευρώπης η Lufthansa θα έχει πλέον το δικαίωμα να αναγράφει τον κωδικό της. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι δύο εταιρείες θα μπορούν να εκμεταλλεύονται ένα διεθνές δίκτυο που καλύπτει τριακόσιες πτήσεις ημερησίως από τα μεγάλα αεροδρόμια της Βρετανίας. Η Lufthansa σκοπεύει παράλληλα να εξαγοράσει το 40% της British Midland, το οποίο σήμερα ανήκει στη σκανδιναβική εταιρεία SAS. Η συνεργασία της Lufthansa με την British Midland καθιστά τον όμιλο της Star Alliance -τον οποίο ίδρυσε η γερμανική εταιρεία- έναν από τους πλέον σημαντικούς από άποψη κίνησης επιβατών στο αεροδρόμιο Heathrow του Λονδίνου. Αυτό το καλοκαίρι, η Lufthansa θα συνδέει την Αθήνα με τη Γερμανία με πέντε καθημερινές πτήσεις και τη Θεσσαλονίκη με το Μόναχο με μία πτήση καθημερινά. Οι πτήσεις αυτές της Lufthansa θα προσφέρουν εξαιρετικές ανταποκρίσεις προς πολλούς προορισμούς της Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης αλλά και της Βόρειας και Νότιας Αμερικής.



Η Singapore Airlines αυξάνει τις πτήσεις της από Αθήνα

Με τέσσερις πτήσεις την εβδομάδα από την Αθήνα προς τη Σιγκαπούρη υποδέχεται αυτό το καλοκαίρι την ελληνική αγορά η Singapore Airlines. Όλες οι πτήσεις της εταιρείας εκτελούνται με Airbus A340 και συνδέουν την Αθήνα με τη Σιγκαπούρη χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς. Με τη νέα πτήση της εταιρείας οι Έλληνες επιβάτες έχουν ακόμα καλύτερη πρόσβαση στο δίκτυο της εταιρείας που εξυπηρετεί 60 προορισμούς στη νοτιοανατολική Ασία, την Άπω Ανατολή και την Ωκεανία. Η εταιρεία προσφέρει στα αεροσκάφη A 340, από την Αθήνα, πρώτη θέση (First Class - 10 θέσεις), διακεκριμένη θέση (Raffles Class - 30 θέσεις) και οικονομική θέση (225 θέσεις). Στις τρεις θέσεις προσφέρονται ξεχωριστές υπηρεσίες που έχουν λάβει διεθνείς διακρίσεις και βραβεύσεις. Πρόσφατα, η εταιρεία εγκατέστησε στα αεροπλάνα το οπτικοακουστικό σύστημα διασκέδασης Wisemen, το οποίο προσφέρει στους επιβάτες επιλογή από 25 κινηματογραφικές ταινίες και μουσικές επιλογές από 50 CDs. Η SIA μετέφερε το διάστημα από τον Απρίλιο μέχρι το Σεπτέμβριο του 1999 6.752.000 επιβάτες, παρουσίασε καθαρά κέρδη 507 εκατ. δολλάρια και πληρότητα αεροσκαφών 74,8%. Περισσότερες πληροφορίες μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να λάβουν στην ιστοσελίδα www.singaporeair.com

**ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΚΑΤΑ ΤΟΝ 19ο ΑΙΩΝΑ**
Δημόσια κτίρια και κατοικία
Του Νικόλα Σ. Ντόριζα
Μια έκδοση με την ευγενή χορηγία της
Εταιρίας Φίλων του Δημοτικού Θεάτρου
Πειραιά.



«Το προνόμιο του να τριηλο-αγκαλιάζεται απ' τη θάλασσα, ο Πειραιάς του περασμένου αιώνα το είχε πλουτίσει με τον οικοδομικό καλλιτισμό του. Οι κεντρικοί δρόμοι και οι πλατείες του, το μεγάλο και τα μικρά λιμάνια του στολίστηκαν με νεοκλασικά κτίρια, δημόσια και ιδιωτικά, που δεν πρόσφεραν μόνο άνετη στέγη αλλά και γίνονταν, για τους ανθρώπους της εποχής, αισθητικό δίδαγμα και παράδειγμα.

Σήμερα, τα περισσότερα απ' αυτά σαρώθηκαν από την κερδομανία και τον νεο-πλουτισμό. Καταργήσαμε, και πολύ σωστά, τα βαρβαρογενή τοπωνύμια -Πασαλιμάνι, Τουρκολήμανο κλπ.-, αλλά γίναμε δράστες μιας άληθης βαρβαρικής επιδρομής. Αν οι κατακτητές, που εξεινολογούσε ο Τάκτος, «ερήμωναν τα πάντα κι αυτό το ονόμαζαν ειρήνη», εμείς σαρώνουμε τα ωραία πάντα, κι αυτό το ονομάζουμε πρόοδο...

Εκείνα τα παλιά «ωραία» επιχειρεί να «αναστηλώσει» το βιβλίο του αρχιτέκτονα Νικόλα Ντόριζα, έστω με τη γραφή και την εικόνα. Διατρέχει την πολεοδομική ιστορία του Πειραιά σ' όλην τον 19ο αιώνα, παρουσιάζοντας γλαφυρά τα δημόσια και ιδιωτικά οικοδομήματα, αναλύοντας την τυπολογία τους και την αισθητική τους. Απόσπασμα από τον πρόλογο του Μάριου Πλωρίτη με τίτλο «Τα αρχαία μονοπώλια».

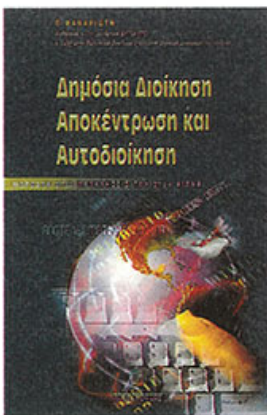
ΓΕΝΝΑΙΟΙ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΙ
Του ΡΑΝΤΙΑΡΝΤ ΚΙΛΙΝΓΚ
Εκδόσεις ΚΑΛΕΝΤΗΣ



Είναι μια περιπέτεια ποθητομένη γνώσης: μαζί με τη συγκλονιστική αφήγηση των ριψοκίνδυνων τρόπων ζωής και δράσης των ψαράδων του Ατλαντικού, ο αναγνώστης παρακολουθεί και τη βιοτική διαφοροποίηση, ως τη μεταμόρφωση, του νεαρού γιου ενός εκατομμυριούχου που ψαρεμένος κυριολεκτικά από τα κύματα του ωκεανού, γίνεται κοινωνός της ζωής των ψαράδων αλλά και της σημασίας της ίδιας της ανθρώπινης ύπαρξης.

Ο Ράντιαρντ Κίλινγκ, ο ποιητής του περίφημου «Αν» (που δημοσιεύεται εδώ στο τέλει του βιβλίου), δίνει έναν έξοχο συγγραφικό εαυτό με τους «Γενναίους καπετάνιους», εικονογραφώντας εγκυριακά τη σκληρή προσπάθεια του ανθρώπου να επιβιώσει και να κερδίσει τον αυτοσεβασμό και την αξιοπρέπειά του, που βρίσκονται πάντα πιο ψηλά από τα πλούτη και τις ψεύτικες αξίες.

Δημόσια Διοίκηση, Αποκέντρωση και Αυτοδιοίκηση Μηροστά στις προκλήσεις του 21ου Αιώνα
Του Π. Φαναριώτη, καθηγητή,
τ. γεν. διευθυντή ΚΑΤΕΕ (ΤΕΙ)
Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ

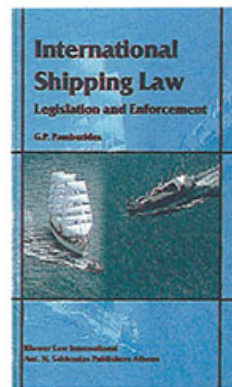


Η ύλη του παρόντος βιβλίου περιστρέφεται αποκλειστικά περί τον άξονα της αποτελεσματικής διοίκησης και στο πλαίσιο αυτό εξετάζονται τα θέματα που αφορούν στην αποστολή και οργάνωση της σύγχρονης Δημόσιας Διοίκησης, στο ρόλο της Δημόσιας Γραφειοκρατίας μέσα στο σύγχρονο περιβάλλον, στη δομή, την αποστολή και το ρόλο της αναπτυξιακής διοίκησης με ειδικότερη ανάλυση στα σύγχρονα συστήματα Απο-

κεντρώσεως και Αυτοδιοίκησης, καθώς και στα προβλήματα και τις προοπτικές οργάνωσης και λειτουργίας του συστήματος της Αποκεντρωμένης Διοίκησης της χώρας, με σκοπό την προώθηση των νέων αντιλήψεων στην οργάνωση και λειτουργία του διοικητικού μας συστήματος με έμφαση στην αποκέντρωση και την αυτοδιοίκηση.

Η παρούσα έκδοση, η οποία είναι απολύτως προσαρμοσμένη προς τις σύγχρονες αντιλήψεις περί της οργάνωσης και λειτουργίας των διοικητικών συστημάτων, συνδυάζει ταυτόχρονα και τις εμπειρίες του γράφοντος τόσο από τη μακροχρόνια ενασχόλησή του με τα θέματα και τα προβλήματα της ενεργού διοίκησης, όσο και από τη διδασκαλία του θέματος στους σπουδαστές των ΚΑΤΕΕ (ΤΕΙ) και άλλων ανωτέρων και ανωτάτων σχολών.

**International Shipping Law
Legislation and Enforcement**



By G.P.
Pamborides
Publishers: Ant.
Sakkoulas

The combination of the Port State system that is currently in operation and the tactics employed by the

International Maritime Organization (IMO) for the introduction of rules and regulations for safety and pollution prevention at sea, led to the establishment of a system which has the potential to bring about significant changes. These changes extend beyond the area of safety and pollution prevention, reaching areas lying beyond the scope of IMO, and actually affecting directly private maritime law.

The relevant provisions of the law of the sea are outlined, in order to define the legal framework within which the regulation process for matters of safety and pollution prevention may operate. Special reference is made to the development of the concept of Port State Control and its emergence as a new, alternative method of enforcement under the guidance of IMO. The study focuses on the modus operandi of IMO and critically evaluates the tactics employed by the organization in pursuing its ends.

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



Σταύρος
Γαλανάκης

Η Elvictor Shipping Co. S.A. ιδρύθηκε το 1977 από τον κ. Σταύρο Γαλανάκη και δραστηριοποιείται κυρίως στον τομέα της επάνδρωσης πλοίων με αλλοδαπά πληρώματα,

έχοντας επί 23 χρόνια μια συνεχώς ανοδική και δυναμική πορεία.

Ο κ. Σταύρος Γαλανάκης, ξεκινώντας με μια επιχειρηματική φιλοσοφία που συνοψίζεται στο τρίπτυχο «τιμιότητα - υπευθυνότητα - ποιότητα», και αρωγούς στην προσπάθειά του τον αδερφό του Γρηγόρη Γαλανάκη, το γαμπρό του Γρηγόρη Τριανταφύλλου και μια πλειάδα επιφανών συνεργατών, χαίρει ενός πολύ καλού ονόματος στην ελληνική και διεθνή αγορά υπηρεσιών και αποτελεί εγγύηση για τις ναυτιλιακές εταιρείες που συνεργάζονται μαζί του.



Η Elvictor Shipping Co. S.A., πρωτοπόρος στη χρήση των ομογενών και μεικτών πληρωμάτων, έδωσε έμφαση στην ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών και ως εκ τούτου στην καλή κατάρτιση και συνεχή εκπαίδευση των ναυτικών της.

Οι υψηλοί στόχοι και τα ποιοτικά στάνταρ πάντα ξεχώριζαν την Elvictor Shipping Co. S.A.

από τους επίδοξους ανταγωνιστές της, όντας η πρώτη εταιρεία που πιστοποιήθηκε με ISO 9002 ως Crew Managers από το DNV στην Ελλάδα.

Θέλοντας να καταπολεμήσει την εκμετάλλευση των ναυτικών, ίδρυσε δική της

γραφεία σε 10 χώρες του κόσμου τα οποία επάνδρωσε με έμπειρα στελέχη, ενώ διατηρεί Έλληνες διευθυντές στα δύο μεγαλύτερα γραφεία της, αυτά της Μανίλας και της Οδησσού. Τα άλλα γραφεία της είναι σε Νοβοροσίσκ και Αγ. Πετρούπολη της Ρωσίας, στην Τζακάρτα της Ινδονησίας, στη Βαρσοβία της Πολωνίας,

Συνεχής ανοδική πορεία





στη Ρίγα της Λεττονίας, στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, στο Κολλόμπο της Σρι Λάνκα και στο Μάτσε των Μαλδίβων.

Η εταιρεία απασχολεί περίπου 3.000 ναυτικούς σε 170 πλοία μιας πλειάδας επιφανών Ελληνικών και ξένων πλοιοκτητών. Βάσει ενός πρωτοποριακού Rotation System που ακολουθείται, η Elvictor Shipping Co. S.A. έχει να επιδείξει μία εντυπωσιακή επαναπρόσληψη των ναυτικών της σε ποσοστό 85-90%.

Σε αυτόν τον τομέα βοηθούν και οι άριστες σχέσεις με τους ίδιους τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους, ο προγραμματισμός εκδηλώσεων για τα παιδιά και τις οικογένειες των ναυτικών ανά τακτά διαστήματα, καθώς επίσης και η συνδρομή της Elvictor Co. S.A. σε οποιοδήποτε πρόβλημα αντιμετωπίζουν.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνει η Elvictor Co. S.A. στον τομέα της συνεχούς εκπαίδευσης των ναυτικών της. Διά τούτο διατηρεί ιδιαίτερο τμήμα Training (το STT ή Seamen's Training Team) καθώς επίσης και ιδιόκτητη μο-

νάδα Bridge Simulator στη Manila. Επίσης, για λογαριασμό πελατών της αναλαμβάνει την οργάνωση και παροχή σεμιναρίων σε θέματα training, safety and ISM.

Θα μπορούσαμε κάλλιστα να πούμε πως η Elvictor Shipping Co. S.A. κτίζει το μέλλον, εκπαιδεύοντας το έμπιστο δυναμικό που διαθέτει, τόσο για την ασφάλεια όσο και την προστασία των θαλάσσιων σε συνεργασία με ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν προοπτική και μέλλον και πληρούν όρους και κανόνες ασφάλειας και υγιούς συνεργασίας.

Η Elvictor Shipping Co. S.A. για τη νέα χιλιετία προχωρά με όραμα και στόχους προς την υλοποίηση ενός μεγαληπικού 5ετούς σχεδίου με κατεύθυνση τη διεθνοποίηση της εταιρείας και την εισαγωγή της στη διεθνή χρηματοοικονομική αγορά, με απώτερο σκοπό την περαιτέρω ανάπτυξή της και εδραίωσή της διεθνώς, έχοντας σε άμεση προτεραιότητα τη δημιουργία δικού της Training Centers σε Φιλιππίνες και Ινδονησία.





the maritime scene NEWS

PRESENTATION OF THE MC - ENGINES

Last January MAN B & W hosted a seminar at Ledra Marriott Hotel dealing with their well known MC - engines.

The seminar was attended by 300 representatives of shipowners and others from the society related to Greek shipping activities.

It was mentioned by Mr. Ole Schnohr, the Managing Director of MAN B & W Hellas, that the very dynamic activity in the newbuildings field of the Greek shipowners was a very nice and pleasant background for this seminar. Many vessels have been contracted and it was a fact that a great majority of the customers had selected MAN B & W two stroke engines of the famous MC Type and in many cases also the MAN B & W Høiby Generating set.

Mr. Ole Grøne Vice President from Copenhagen presented the company mentioning the products of MAN B & W Alpha Diesel being 4 stroke engines and smaller 2 stroke engines for propulsion, MAN B & W Høiby Diesel producing gensets and MAN B & W Copenhagen being responsible for 2-stroke diesel engine design and spare parts. He further described the MC engine programme with many models for different applications and went on explaining that the MEC-engines today primarily are produced by a large network of licensees all over the world and that the vast majority of engines are produced in South East Asia.

Mr. Mikael Jensen, Head of the Marine Installation Department in Copenhagen went on with more technical information. He explained in some more detail the MC programme and described the modifications to the programme over the years.

Mikael Jensen furthermore gave a quick overview of aspects necessary to consider in new building projects, such as vibration aspects, exhaust gas emission issues as well as auxiliary machinery.

Mr. Peter Nerenst, Manager in the Operation Department in Copenhagen, continued the seminar by giving a frank and open summary of the service experience obtained by the more than 4700 MC engines in service.



Dim. Vliados, Peter Neveust, Michael Jeusen, Ole Grøne and Ole Schnohr



Ole Grøne, Nikos Kyrtatos and Stayros Hatzigrigoris

THEFT OF REEFER CONTAINERS IN HK

In previous issues we have highlighted the issue of reefer containers being stolen from Hong Kong. The pattern of this theft is similar to all the previous ones we know been informed of in the area.

At the beginning of the year, one of the Club's Members received a faxed order from a shipper for three x 40' reefer containers for Singapore. The containers were picked up by the shipper's trucker from the Member's depot as arranged. However, changes had to be made to the arrangement but at the same time the shipper booked another two reefer containers. The Member agreed this and the extra containers were collected. Yet again, the Member was told of a further delay and the shipper wanted to order more containers. However, by now the Member was suspicious and went to check at the shipper's office. When they went they found a very small office at the address and no-one who knew of the shipper. Subsequently the office has been closed and the matter is now in the hands of the police.

For import cargo delivery, the risk of theft is less likely. Nevertheless, it is still advisable to have checks in place, for example, verification of new inland container depots or deconsolidation companies, particularly if the container is not within the direct control of the operator. Contributor: Sandy Ip, TT Club - Hong Kong

CORY TOWAGE RENAMED WIJSMULLER MARINE

Following the sale of the Cory Towage group of companies to Wijsmuller Groep Holding BV, a deal which was completed at the end of February 2000, Cory Towage Ltd is to be re-named Wijsmuller Marine Ltd. The name change was effective 1 April 2000.

The Wijsmuller Group of companies has a long history in towage and salvage and is recognised as a world leader in the maritime services industry. The coming together of the two organisations creates an extremely strong marine services company with a global presence in:

- * Harbour and terminal towage
- * Salvage and ocean towage
- * Maritime services (maritime consultancy/ship delivery/engineering/ ship management/pilotage/crewing)

The combined activities of Wijsmuller and Cory Towage will have a presence in 21 countries, operating approximately 150 vessels and employing over 1000 people. In the UK, Wijsmuller Marine will operate in nine ports.

To support the Wijsmuller brand, the Cory tug fleet will be re-liveried in the Wijsmuller house colours (blue/white/black). This work will be undertaken as part of the company's usual maintenance programme.

CENARGO WELCOMES A VIRGIN VENTURE TO EAGLESCLIFFE

Cenargo World Limited, the logistics, freight forwarding and warehousing arm of the British shipping company Cenargo International, has been awarded a contract by The Virgin Cosmetics Company to warehouse, pick and pack Virgin Vie cosmetics for distribution from its Eaglescliffe Logistics Centre in Teesside. The Virgin Cosmetics facility, which will be operational by May 2000, will create 150 new job opportunities at the Centre.

The Eaglescliffe Logistics Centre, which was recently purchased by Cenargo from the Ministry of Defence, is bonded and holds Inland Clearance Depot status. The Centre occupies a 114-acre site which includes 350,000 square feet of high and low bay warehousing and 35,000 square feet of modern office accommodation. Cenargo has also introduced modern computer inventory and tracking systems to the site.

The Virgin Cosmetics Company's move to the Eaglescliffe Logistics Centre has been prompted by the growth of its direct sales division, through which self-employed consultants sell Virgin Vie cosmetics on a party plan basis. There are more than 6,500 such consultants currently working nation-wide and for the past 12 months, approximately 100 new consultants have joined the business every week. According to Virgin, this trend is expected to continue throughout the forthcoming year.



LONDON CLUB INCREASES TONNAGE AND MAINTAINS QUALITY

THE London P&I Club took on about a million gross tons of new business at renewal on February 20 this year, bringing its total entry to thirty million gross tons. In all, over the course of the twelve months

leading up to renewal, the Club has grown by more than two million gt. In addition, it currently has newbuildings entered for Freight, Demurrage & Defence risks amounting to 2.3m gross tons.

Notable new additions to the Club's membership included five vessels from Worldwide Shipping, five from Tomasos Bros, and four from Iris Lines. There was also an influx of new business from existing members. Transmed transferred five vessels, Shun Tak fourteen, Gernarfin ten, Fafalios three, and Norland one.

As part of its continuing drive to maintain the quality of its entered fleet, the Club declined to renew a total of 110,859 tons of shipping as not meeting its standards or its premium rating requirements.

In the latest issue of its newsletter, London Club News, Michael Hill, underwriting director with A Billbrough & Co, the managers of the Club, says, "The London Club has maintained a consistent policy of selecting only quality fleets. It has done this despite pressures exerted by falling freight markets and by fierce competition in commercial and mutual insurance markets".

ASTANO REPAIRS LARGEST VESSEL SINCE 1994

Astano Shipyard, Ferrol, Spain has seen a positive start to the first quarter of 2000 and is experiencing high demand for its docking and repair services, including accommodating the largest vessel in the Yard since 1994.

Greece's **Good Faith Shipping** is a regular visitor to Astano and holds the distinction of repairing the two largest vessels at the Yard in recent years with **OPTIMIST** (143,745 dwt bulk carrier) alongside in March 2000 and **NAFSIKA M** (162,465 dwt OBO) in May 1994.

Other visitors to Astano during the first quarter of 2000 include Bergesen's **HAVVIND** (9,539 dwt LPG), **Frangoulis Ship Management's VICTORIUS** (15,166 dwt bulk carrier), **Teo Shipping's VAMAND WAVE** (28,303 dwt bulk carrier) and **UECC's DONINGTON** (5,351 dwt car carrier).



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

Inmarsat-E save 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, an 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.

EXXONMOBIL MERGER CREATES WORLD'S LEADING BUNKER SUPPLIER

ExxonMobil is the world's largest supplier of marine fuels and the market leader in the supply of lube oils to shipping. The merger of the marine fuels teams of Exxon and Mobil has created a network of over 150 ports in sixty countries, through which more than 15m tonnes of marine fuel are supplied annually.

The new organisation's day-to-day operations will be in the hands of four general managers who will report to Healey, three in regional sales offices and the fourth in charge of trading and development. The Europe, Africa and Middle East sales office, headed by Sowmi Krishnamurthy, will be based in Leatherhead, near London, UK. Joe Rud, general manager for trading and business development, will also be located there. The Asia-Pacific office, headed by Yeo Ek Thoe, will be based in Singapore and the Americas sales office, headed by Daniel Bryce, will be in Coral Gables, near Miami, Florida.

dotRisk LIMITED ANNOUNCES NEW BUYER REGISTRATION PRODUCT, CONFIRMS PHILLIPS PETROLEUM COMPANY TO ACCESS GLOBAL INSURERS VIA dotRisk

dotRisk Limited has confirmed that its revolutionary new internet platform for business insurance and claims is ready to bring global business firms and insurers together through its ResolveRisk buyer registration product. Richard Fields, chairman and ceo, announced that, by the end of May, dotRisk will also have the first of its ResolveRisk coverage procurement functions operational. He also confirmed reports that the dotRisk insurance auction platform has been selected by Phillips Petroleum Company to bid a portion of its multi-billion-dollar insurance programme directly into the insurance markets for its upcoming renewal later in the year. Mr Fields explained that Phillips, as part of its overall focus on using internet-based B2B markets to lower operating costs and improve efficiencies, identified dotRisk as a potentially attractive means for procuring its property and casualty insurance requirements. dotRisk is a newly established internet company that delivers premier e-solutions for the business insurance and claims market. The dotRisk site (www.dotrisk.com) is comprised of three complementary platforms. ResolveRisk, ResolveClaims, and TheClaimsExchange, are designed to provide a faster, smarter, more efficient and cost effective way to buy and sell business insurance and to buy, sell, trade and resolve business insurance claims.

SEAMARK

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

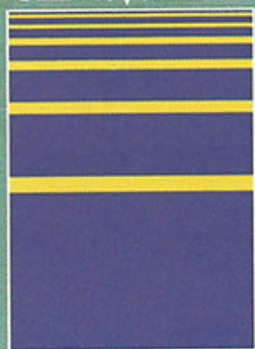


K2 design

...Container Securing Systems is Our Expertise!

STATUS CENTER, AREOS 2A, 166 71 VOULIAGMENI, ATHENS - GREECE
TEL.: (+30-1) 9671000, FAX: (+30-1) 9671001, 8964196, TLX: 210539 MARK GR

SEAMARK



DATAWORKS WARNS AGAINST SLACKING OFF ON IT SUPPORT

LEADING maritime industry IT provider Dataworks (UK) Ltd has warned that shipping companies are not putting enough emphasis on the value of IT support.

Writing in Dataworks' newsletter, the w o r k s , Lawrence Royston, marketing director, says, "IT support is like insurance, sometimes you use it and sometimes you don't. The day you need it, it's worth a fortune. Shipping companies cannot afford to be offline.

Dataworks (UK) Ltd has recently allocated an additional \$150,000 to the annual budget for the support team. This has already funded more support personnel, specialist software, training and reorganisation of the department. New procedures have been put in place to prioritise and manage all help requests. These changes will mean that information will be instantly available to clients about the status of any logged support calls.

Also in the w o r k s is a profile on Ken Nutt, IT manager of Seascope, who comments on how Seascope is managing its IT Solutions, and information on the enhanced SureSat service which provides a link to ships via Inmarsat C.

Dataworks was founded in 1989 to meet demand for easy-to-use and cost-effective PC-based Windows communications systems. Based in London, it provides software for message handling and shipbroking to more than 400 installations through an international distribution network.

RESULTS OF BIMCO AND ISF 2000 MANPOWER UPDATE

BIMCO and ISF have published the results of their 2000 Manpower Update, the most comprehensive study of the worldwide supply and demand for seafarers so far undertaken, following their previous studies in 1990 and 1995.

The results indicate a modest 4% shortfall of officers, similar to the situation in 1995. Despite improvements to training levels during the late 1990's, the study predicts that the global supply situation will worsen unless training is increased or measures are taken to address the rate at which seafarers leave the industry. The Update therefore recommends that officer recruitment needs to increase from 1 trainee in 10 officers to 1 in 7, equating to approximately 1.5 trainees per ship.

The BIMCO/ISF Report, which was presented to the industry in London on the 4th April, raises a number of key issues, including the changing nationality of the seafarer population, the expected increase in demand for seafarers, the continuing dependence on ageing OECD officers and the extent to which relatively few Asian officers have so far progressed to senior positions, perhaps due to their earlier retirement. The Summary Report can be accessed via the Internet at www.marisec.org or www.bimco.dk. The Full Report, including detailed technical appendices, is available from BIMCO or ISF for £35 (DKK 420).

RINA ISSUES ERIKA REPORT

ITALIAN classification society RINA has issued its preliminary technical report into the causes of the sinking of the Maltese-flag tanker Erika during a major storm in December. The results of the RINA internal technical investigation indicate that the Erika was presumably lost because an initial crack in the low part of the hull below the water line was misjudged and mishandled, allowing it to develop until the hull broke up eighteen hours later. The ship was not lost because of an overall hull girder collapse but because she suffered a progressive structural failure.

Factors which are also deemed to have contributed to the ship loss are the loading sequence and resulting loading condition at departure, the effect of the heated cargo, the bad sea conditions during the last voyages, and the repairs carried out during her life.

The events, which led to the loss of the ship and their sequence, highlighted the utmost importance of the competence and preparedness of the crew and the company in handling emergency situations. RINA is considering this issue in depth, with the view to proposing further improvements in the present requirements of the ISM Code and their implementation to the competent organisations. RINA also calls upon the EU and all shipping organisations to campaign for the establishment of a coastal state regime, which would identify ports of refuge and publicise the fact that they are equipped and able to handle casualties. The Authorities in such ports should also be able to give proactive assistance to ships in distress, particularly in situations where the crew or owners/managers are not responding appropriately and human lives or the marine environment are at risk.

OTAL APPOINTS NEW AGENT IN INDIA AND BANGLADESH

West Africa shipping specialist, OT Africa Line (OTAL) has appointed a new agent in India and Bangladesh. Freight Connection India Pvt Ltd provides OTAL with representation in the Indian port cities of Calcutta, Cochin, Chennai (Madras), Mumbai (including Nhava Sheva) and Tuticorin plus the capital, New Delhi. In addition, Freight Connection has an office in the Bangladeshi port of Chittagong.

Freight Connection India Pvt Ltd operates a network of offices providing efficient liner and NVOCC agency services.

Paul Page, OTAL's marketing manager, commented: "The appointment of Freight Connection means we can transport cargo to and from any point in India or Bangladesh. While trade between these two countries and West Africa is still modest, it is growing and there is great potential for further development.

EVERGREEN ANNOUNCES SCHEDULE CHANGES FOR PACIFIC COAST PORTS

Evergreen has announced changes to its Pacific Coast/Far East services in order to improve transit times and benefit customer service requirements between Asia and US and Canadian ports and inland points.

According to Evergreen, the changes will also improve double stack train scheduling and transit to and from North American inland locations with inbound delivery to Vancouver and Tacoma unchanged from most ports.

Taiwan-based Evergreen operates weekly two-way round-the-world container services and other ocean trade routes that serve all six continents. Information on the services are available at www.evergreen-marine.com.tw.

OCEANCONNECT.COM ADDS SHIPPING COMPANIES ELETSON AND KEYSTONE AS EQUITY PARTNERS

OceanConnect.com, and independent online marketplace for the sale of marine products and services, announced today that Eletson Corporation and Keystone Shipping Co. have become equity participants.

Eletson, headquartered in Piraeus Greece, began operation in 1966. Eletson owns and operates one of the largest and youngest fleets of medium-sized product tankers. Keystone Shipping Co of suburban Philadelphia is a privately held, more than 80-year old company that specializes primarily in the transportation of petroleum products, crude oil and chemicals.

DIARY OF EVENTS

6 May 2000, London
Modern Greece and World Shipping.
Organised by the National Maritime Museum
Tel. 0044208 3126747

13 May 2000, London
The Runciman Award 2000
Organised by the Anglo-Hellenic League
Tel. 0044 207 4869410

15 May 2000, London
The Seatrade Awards 2000
The Seatrade Organization
Tel. +44 1206 545121 Fax. +44 1206 545190

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

23-25 May 2000, Gothenburg
RORO 2000
Tel. +44171 453 2233 Fax. +44171 453 2231

23 May 2000, Basel, Switzerland
Annual Media Conference of Intercontainer-Interfrigo (ICF)
Tel. +4161 - 206 9000

24-27 May 2000, Helsinki

Transport-Logistics 2000
Organised by The Finnish Fair Corporation
Tel.: 358 9150 91

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

5-9 June 2000, Piraeus
Posidonia 2000
Organised by Posidonia Exhibitions
Fax: + 301 428 3608

13-16 June 2000, Central China
River Trans China 2000
International Fair Center
Tel.: +852 2881 5889 Fax.: +852 2890 2657

19-20 June 2000, La Jolla, California
API Tanker Conference 2000
Organised by the American Petroleum Institute's Marine Committee
Tel.: 202 682 -8125

27-28 June 2000, Thistle Westminster Hotel, London
Overcoming Slot Limitations
The European commission
Tel. : 44 (0) 20 7915 5055

THE MARIE VERGOTTIS COLLECTION OF IMPORTANT JEWELS TO BE SOLD BY SOTHEBY'S IN GENEVA, MAY 16, 2000

AN OUTSTANDING collection of jewels to be sold by Sotheby's in Geneva in May is a celebration of the style and joy for life of the beautiful and talented owner. The auction of the Marie Vergottis Collection of Important Jewels will take place at a special evening sale in Geneva's Hotel Beau Rivage on Tuesday, May 16 at 8.00pm. The Collection is estimated to total in excess of \$5 million.

Η ναυτιλία έχει το δικό της περιοδικό

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

**ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ**

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής στο περιοδικό **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** (για ένα χρόνο-11 τεύχη)
I wish to subscribe to **NAUTIKA CHRONIKA** for one year (11 issues)

Εσωτερικό ☐ Ιδιώτες: 17.000 δρχ. ☐ Εταιρείες/Οργανισμοί: 20.000 δρχ. ☐ Ναυτικοί/Φοιτητές: 15.000 δρχ.
GREECE ☐ Individuals: Drs.17.000 ☐ Companies: Drs.20.000 ☐ Seafarers/Students: Drs.15.000

Εξωτερικό ☐ Ευρώπη: US\$110 ☐ Λοιπά κράτη: US\$120
☐ Europe: US\$110 ☐ All other countries: US\$120

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ / METHOD OF PAYMENT

- ☐ Ταχυδρομική επιταγή GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.
Cheques payable to GRATIA PUBLICATIONS LTD
☐ Έμβασμα στο όνομα GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε. Τράπεζα Εργασίας Α.Ε., Τσαμαδού 7, Πειραιάς (Α/Κ Νο 002/62047-00/40)
Remittances to GRATIA PUBLICATIONS LTD, with ERGOBANK S.A 7 Tsamadou Str., Piraeus (A/C. No 002/62047-00/40)

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/COMPANY:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΔΟΥ: ΛΦΜ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS: Τ.Κ./POST CODE:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ/TELEPHONE: FAX:

Παρακαλώ στείλατε / Please return this form to
GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΕΠΕ / GRATIA PUBLICATIONS LTD
Φίλωνος 46, Πειραιάς 185 35, / 46, PHILONOS STR. PIRAEUS 185 35, GREECE
Τηλ./Tel: 42.27.111, 42.26.716-8 Fax: 42.26.719
e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Ημερομηνία/Date .../.../...

Υπογραφή/Signature



TURBOTECNICA

★ SERVICE ★ DYNAMIC BALANCE

★ SPARE PARTS ALL TYPES

★ TURBOCHARGERS

BIKH ΔΑΝΙΗΛ

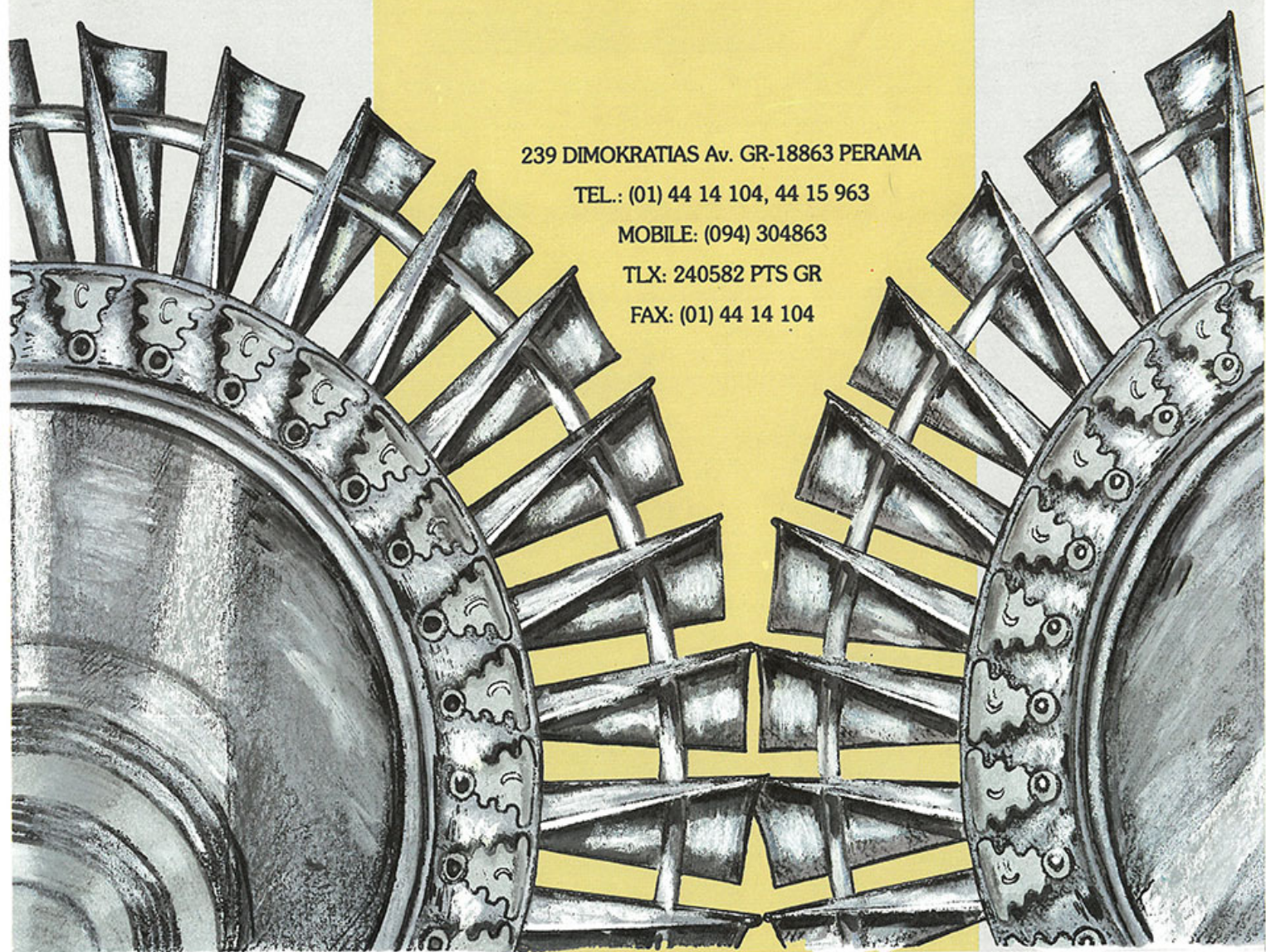
239 DIMOKRATIAS Av. GR-18863 PERAMA

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

MOBILE: (094) 304863

TLX: 240582 PTS GR

FAX: (01) 44 14 104



The INSTONE - INTERARGO Alliance ...



... World Class Solutions from a World Class Alliance

- Global expertise in Marine travel with local knowledge
- Extensive network with 22 offices worldwide, working 24 hours a day, 365 days a year
- Unrivalled marine pricing
- Intelligent software tools and database developed to provide enormous cost effective benefits and services to your business

For further details on our marine travel services visit our website today.



<http://www.instone-international.com>



<http://www.argo-group.com>