



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 28 - ΙΟΥΝΙΟΣ 2000 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

Ε. Εμπειρίκος:

«Θέλουμε
ανήσυχη
την-Ποδητεία»

Σπ. Αλεξανδράκης:

Η ναυτιλία είναι
«εθνικό κεφάλαιο»

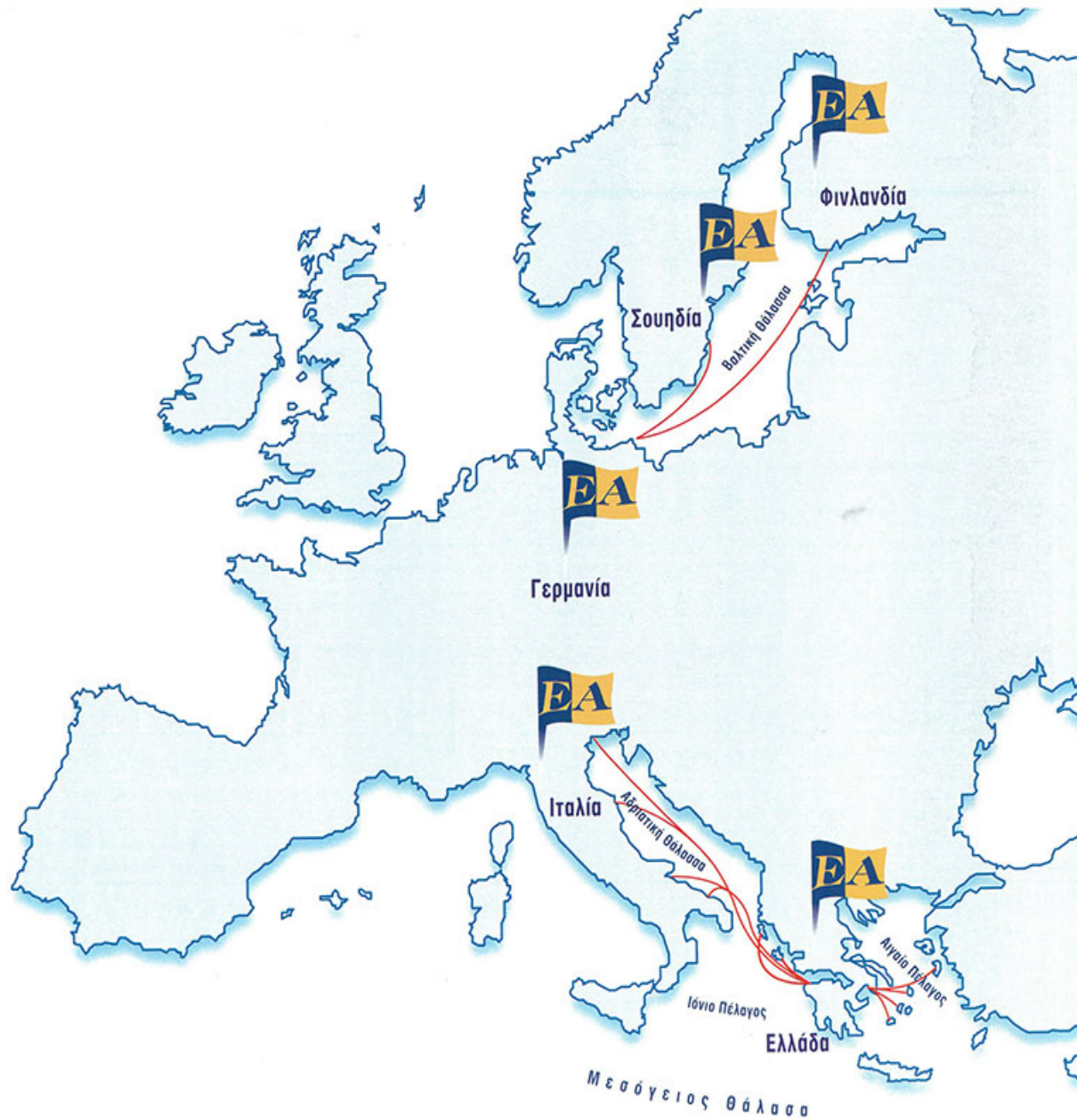
Έρευνα:

Οι προοπτικές
του νέου αερολιμένα
Αθηνών

Η ελευθέρωση
της ακτοπλοΐας και
οι κυρίαρχοι
της Αδριατικής

Αφιέρωμα:

Επιστρέφει
η ναυτιλία
στον Πειραιά;



Ενώνουμε την Ευρώπη

Ελλάδα-Ιταλία-Γερμανία-Σουηδία-Φινλανδία.
 Ο Όμιλος Επιχειρήσεις Αττικής φέρνει την Ευρώπη πιο κοντά και την ελληνική ναυτιλία στην πρώτη γραμμή των διεθνών εξελίξεων. Μέσω των θυγατρικών εταιριών Superfast Ferries Ναυτιλιακή και Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή, που ενισχύονται συνεχώς με νέα, υπερσύγχρονα πλοία, ο Όμιλος Επιχειρήσεις Αττικής διευρύνει με ταχύτατο ρυθμό τους ορίζοντές του. Εδραίωνει την υπεροχή του στην Αδριατική και εκσυγχρονίζει διαρκώς την παρουσία του στις γραμμές εσωτερικού. Χτίζει γρήγορες θαλάσσιες συνδέσεις που από το 2001 θα ενώνουν τη Γερμανία με τη Σουηδία και τη Φινλανδία με τέσσερα πλοία, τα τελειότερα επιτεύγματα της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Και γίνεται η μόνη ελληνική ναυτιλιακή εταιρία του κλάδου που επεκτείνει με επιτυχία την παρουσία της σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.



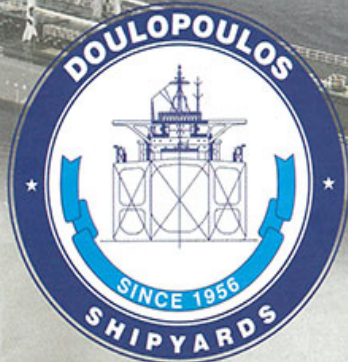
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.
 Εισηγμένη στο Χ.Α.Α.

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

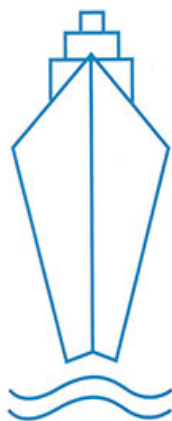
HULL REPAIRS

UNDER WATER REPAIRS

VOYAGE REPAIRS



Everyone who has great responsibility
needs a strong reliable partner



MARINE ASSEKURANZ GMBH

**Lloyd's Correspondent
International Insurance Brokers
P & I Representative**

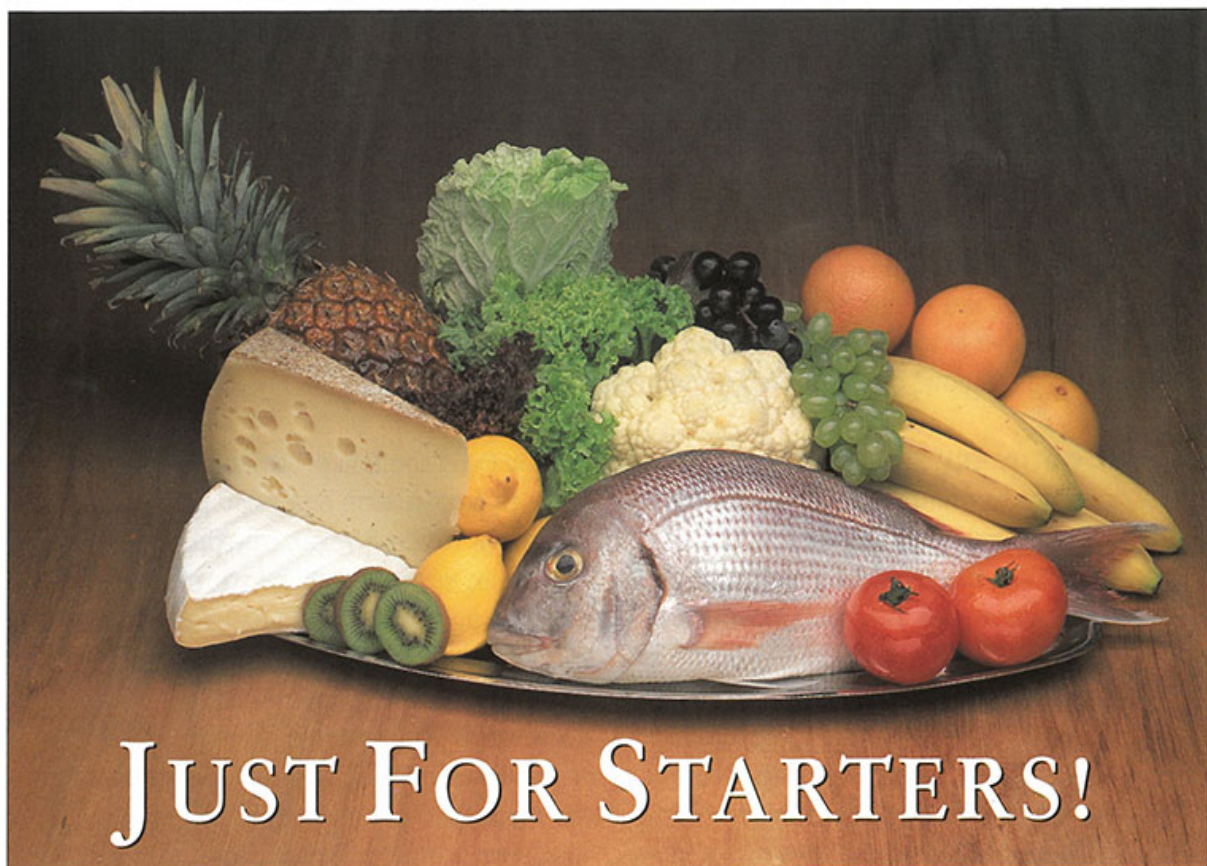
**Your partner for all types
of Marine Insurances**



Contact details

Marine Assekuranz GmbH
Gotenstraße 17, 20097 Hamburg, Germany
Tel. +49 (0) 40 23 50 60,
Fax. +49 (0) 40 23 50 6 -134,
email: marine.underwriting@on-line.de

Maletschek & Partner
8 Km National road Chalkida Mytika,
34 100 Chalkida, Greece
Tel. (0221) 51710, Fax (0221) 51711,
Mobil (0944) 310859



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.



editorial

Η φετινή εκδήλωση των Ποσειδωνίων συμπίπτει με τη συμπλήρωση 31 ετών από την πρώτη διοργάνωσή τους. Ήταν τότε που η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, συμβάλλοντας και η ίδια σε σημαντικές θεσμικές αλλαγές, επιχειρούσε να βοηθήσει την Πολιτεία να μετατρέψει τον Πειραιά σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, αντάξιο της εθνικής επίδοσης στις κατά θάλασσα μεταφορές.

Σ' αυτήν την προσπάθεια, η σύλληψη από τον Θεόδωρο Βάκο, ένα δημοσιογράφο κύρους και σημαντικό πνευματικό άνθρωπο, για τη διοργάνωση στη χώρα μας μιας διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης, από μία παραδοσιακή ναυτική χώρα, συνέβαλε αποφασιστικά στη σταδιακή αναγνώριση του Πειραιά ως κέντρου διεθνών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η δε καθιέρωση των Ποσειδωνίων, με τη συμμετοχή όλο και περισσότερων χωρών και ιδιωτών εκθετών, συνέβαλε ώστε να αποκτήσει το επίνειο της πρωτεύουσας σημαντική αίγλη. Το αν με το πέρασμα των ετών ο Πειραιάς άρχισε να φθίνει ως ναυτιλιακό κέντρο, τουλάχιστον για τον ελληνικό εφοπλισμό, αυτό οφείλεται σε άλλους λόγους, για τους οποίους έχει ευθύνη και η Πολιτεία, όπως επισημαίνεται και σε άλλες σελίδες του περιοδικού. Όταν η υποδομή δεν είναι αντάξια ενός επιχειρηματικού κέντρου διεθνούς εμβέλειας, όπως είναι αυτό που χρειάζεται η ελληνική εμπορική ναυτιλία, τότε η σταδιακή παρακμή της πόλης είναι φυσιολογική.

Ήδη για τη μεγάλη Έκθεση των Ποσειδωνίων έχουν έλθει στη χώρα μας προσωπικότητες και στελέχη επιχειρήσεων από όλον τον κόσμο, καθιστώντας και πάλι, έστω και για λίγες ημέρες, την Ελλάδα επίκεντρο του διεθνούς ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Ασφαλώς δεν είναι η πρώτη φορά που η κατά τα άλλα κοινοτόπη αυτή παρατήρηση επαναλαμβάνεται ως διαπίστωση. Όμως το ότι επαναλαμβάνεται, δεν απομειώνει τη σημασία των Ποσειδωνίων. Αντιθέτως, προάγει το θεσμό -διότι περί θεσμού πλέον πρόκειται- και μεγεθύνει τη σημασία του αφού, με την παρακμιακή πορεία που ακολουθεί το ελληνικό νηολόγιο και με την αποδυνάμωση της ελληνικής σημαίας, εξαιτίας της πορείας αυτής, μόνον εκδηλώσεις του διαμετρήματος των Ποσειδωνίων μπορούν πλέον να υπενθυμίζουν στον έξω κόσμο ότι η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακή ναυτική χώρα!

Το συσχετισμό αυτόν δεν τον κάνουμε τυχαία. Επιχειρούμε να ευαισθητοποιήσουμε την Πολιτεία και τον νέο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας μήπως και δοθεί και πάλι η ανάλογη σημασία στην ελληνική ναυτιλία ως όχι ευκαταφρόνητο παράγοντα της εθνικής οικονομίας. Και για να αποκατασταθεί βεβαίως μια καλύτερη συνεργασία μεταξύ του εφοπλισμού και του υπουργείου, προς όφελος της υπόθεσης της ελληνικής ναυτιλίας. Και τούτο διότι το πρόσφατο παρελθόν κάθε άλλο παρά επιβεβαίωσε ότι η συνεργασία αυτή ήταν αγαστή, έστω και αν μερίδα τουλάχιστον του εφοπλισμού δεν ήθελε να παραδεχθεί δημοσίως, διακατεχόμενη ακόμη από ένα αδικαιολόγητο σύμπλεγμα έναντι της εξουσίας!

Νίκος Λύμα



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.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ **ΙΟΥΝΙΟΣ '00**

10. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

12. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

18. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

28. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

34. «ΤΑΧΕΙΑ ΠΛΕΥΣΗ»

ΥΠΟΣΧΕΤΑΙ Ο ΧΡ. ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

38. ΜΙΑ ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙ

4,4 ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ

Συνέντευξη του προέδρου της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, Επ. Εμπειρικού

40. ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΕΧΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

Συνέντευξη του προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Σπ. Αλεξανδράτου

46. ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΟΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ

Συνέντευξη του βουλευτή της Ν.Δ., τομεάρχη Ναυτιλίας και Τουρισμού, Γιάννη Παπαθανασίου

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

48. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΑΥΓΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΧΙΛΙΕΤΙΑΣ
Της Ζωρζέτας Λάλη

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

52. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:

ΠΤΩΤΙΚΗ ΤΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

58. ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΑΥΞΗΣΗ

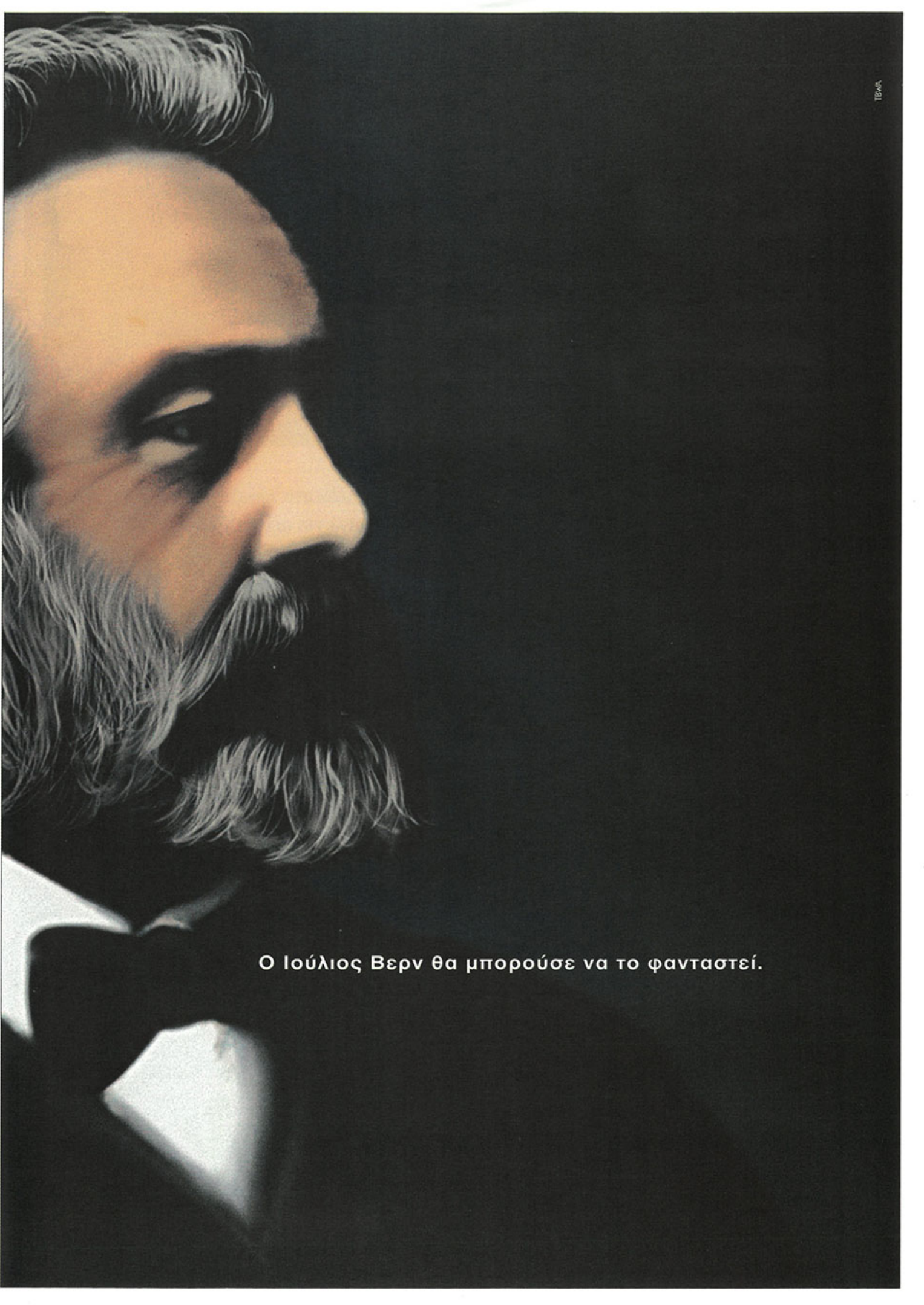
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

60. Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

ΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΔΙΕΤΙΑ

ΑΚΤΟΠΛΟΤΑ

62. Η ΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ



Ο Ιούλιος Βερν θα μπορούσε να το φανταστεί.



64. ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΠΡΩΤΑ-
ΓΩΝΙΣΤΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

68. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ ΑΝΟΙΞΕ ΠΑΝΙΑ
ΓΙΑ ΑΛΛΟΥΣ ΤΟΠΟΥΣ

74. ΕΝΑ ΕΡΓΟ ΜΑΚΡΑΣ ΠΙΝΟΗΣ

78. Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΜΙΑΣ ΑΛΛΗΣ ΕΠΟΧΗΣ

84. ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ
ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
Του Γ. Μπάνου

88. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

90. ΕΝΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΤΟΥ 1860
Του Δ. Ι. Τζαμτζή

94. ΛΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
Της Φανής Σακελλαριάδου

98. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

100. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξεν. Αντωνιάδη

102. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

106. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑ
ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

114. AIR NEWS

116. 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 Μαρζέλου Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιας Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλιakίδας Ειδικοί Συνεργάτες: Ξεν. 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 Γραμματεία: Νικολέτα Μοίρα

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα Ασκήτη 61 106 80, Αθήνα Τηλ. 3636497, 3636186, Fax: 3618172

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση Τηλ. 2855067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ. Λοιπές Χώρες 30.000 δρχ. Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ. Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7 185 35 Πειραιάς Τηλ. 4227111- Fax: 4226719e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπογραφα 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.



www.audi.gr

Audi
Vorsprung durch Technik



Θεμιστοκλής Βώκος



Στο επίκεντρο του διεθνούς ναυτιλιακού ενδιαφέροντος τα «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» και ο ιδρυτής και πρόεδρος τους Θεμιστοκλής Βώκος.

Ο κ. Βώκος γεννήθηκε στην Αθήνα το 1939 και ξεκίνησε την καριέρα του σαν δημοσιογράφος το 1957. Εργάστηκε για το ελληνικό εβδομαδιαίο περιοδικό «Ναυτιλιακή» και σαν ξένος ανταποκριτής για πολλές εφημερίδες και εκδόσεις.

Είναι ιδρυτής της «Seatrade» στην Αγγλία, η οποία εκδίδει το περιοδικό «Seatrade», οργανώνει

μία σειρά διεθνών εκθέσεων σε όλο τον κόσμο και διευθύνει την ακαδημία Seatrade, στο Cambridge.

Ο Θεμιστοκλής Βώκος διετέλεσε πρόεδρος της Hong Trade Fair Group από το 1980, της China 2000 Limited από το 1983 και της Computership, μιας εταιρίας εισαγωγής δεδομένων στην Κίνα και τις Φιλιππίνες, από το 1985.

Λογιόλα ντε Παλάθιο

Στη χώρα μας βρίσκεται μία σημαντική προσωπικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η αρμόδια επίτροπος για τις Μεταφορές και την Ενέργεια, Λογιόλα ντε Παλάθιο. Αφορμή για την επίσκεψή της η διεθνής Έκθεση των Ποσειδωνίων. Θα είναι μία

πολύ καλή ευκαιρία για σημαντικές επαφές των εκπροσώπων, τόσο του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας όσο και του εφοπλισμού, για τη συζήτηση σημαντικών προβλημάτων των θαλάσσιων μεταφορών.



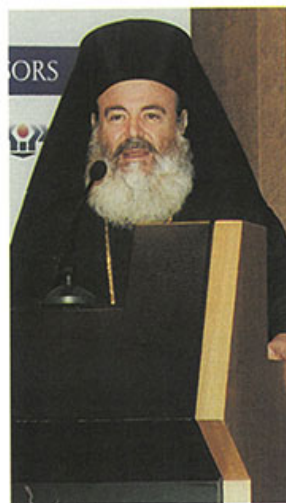
Άρης Σπηλιωτόπουλος

Πρωταγωνιστής πολιτικών γεγονότων στο κόμμα της αξιωματικής αντιπολίτευσης υπήρξε ο βουλευτής Επικρατείας και εκπρόσωπος Τύπου της Ν.Δ. κ. Ά. Σπηλιωτόπουλος μετά την επίθεση που εξαπέλυσε ο (διαγραφείς πλέον) Γ. Καρατζαφέρης. Οι εξελίξεις ακολούθησαν ως χιονοστιβάδα και η αναταραχή κυριαρχούσε στο συγκεκριμένο κόμμα, τη στιγμή τουλάχιστον που γράφονταν οι γραμμές αυτές. Το κόμμα της αξιωματικής αντιπολίτευσης προσπαθεί να βρει την ταυτότητά του, αλλά και την ηρεμία του.



Αρχιεπίσκοπος Χριστόδουλος

Πάλι στο επίκεντρο της επικαιρότητας ο Αρχιεπίσκοπος Χριστόδουλος. Αφορμή αυτή τη φορά το θέμα της αναγραφής ή όχι στις νέες ταυτότητες, του θρησκευτή των πολιτών. Ο Αρχιεπίσκοπος, άνθρωπος ρεαλιστής και σύγχρονος, υπέδειξε τη λύση της προαιρετικής αναγραφής του θρησκευτή. Μένει να δούμε τι θα αποφασίσει τελικώς η Πολιτεία.



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



LINE ADVERTISING

Γράφει ο Νίκος Σίμος

Κριτής πάντων ο Λαός

Τον τελευταίο ενάμιση χρόνο ο κόσμος είδε να γίνονται εντυπωσιακές συνεργασίες και συγχωνεύσεις στο χώρο της εσωτερικής ναυτιλίας, της επιβατηγού, στο πλαίσιο της μεγάλης χρηματιστηριακής ευφορίας. Οι μεγάλες εταιρείες γιγαντώθηκαν, οι μικρότερες επεδίωξαν την απορρόφηση, προς όφελος και των μεν και των δε, εν πάση δε περιπτώσει, αυτή τη στιγμή κυριαρχούν δύο μεγάλοι επιχειρηματικοί όμιλοι.

Από επιχειρηματικής προοπτικής, οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις αποτελούσαν μάλλον μία αναγκαία εξέλιξη, από τη στιγμή που η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προΐδεόζει για την είσοδο ξένων επιχειρηματικών κολλοσσών, τους οποίους ασφαλώς και δεν θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν μεμονωμένως οι ελληνικές εταιρείες των επιβατηγών πλοίων. Το αν ο γιγαντισμός αυτός συγκεκριμένων εταιρειών θα αποβεί για το καλό της ακτοπλοΐας γενικότερα, είναι κάτι που μένει να αποδειχθεί, και το βάρος της απόδειξης φέρουν οι ίδιες οι εταιρείες. Έχουν τη δεδομένη πίστωση χρόνου. Και τονίζουμε το τελευταίο αυτό, διότι στην εντυπωσιακή έξοδο του Πάσχα -η οποία θεωρήθηκε μία από τις μεγαλύτερες των τελευταίων ετών αν όχι η μεγαλύτερη, εξαιτίας της καλοκαιρίας- τόσο οι ακτοπλοϊκές εταιρείες όσο και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας απέτυχαν στις εξετάσεις που έδωσαν! Το συμπέρασμα αυτό δεν είναι το αποτέλεσμα κάποιας επιστημονικής έρευνας, αλλά της αγανάκτησης με την οποία ταλαιπώροι επιβάτες περιέγραψαν στο περιοδικό και στον γράφοντα τα όσα υπέστησαν, επειδή είχαν τη φαινή ιδέα να ταξιδεύσουν προς τα νησιά πασχαλιάτικα.

Μερικά από τα παράπονα αφορούσαν υπερριθμούς επιβάτες έτσι ώστε να μην υπάρχει ούτε στο σαλόνι θέση για το πολύωρο νυχτερινό ταξίδι -πού να μιλήσουν για καμπίνα-, παρά το γεγονός ότι τα εισιτήρια είχαν κλεισθεί ένα μήνα νωρίτερα, για άθλιο σέρβις, για καλλωπισμούς βιτρίνας των πλοίων ώστε να μοιάζουν με καινούργια. Ενώ ορισμένες άλλες παρατηρήσεις, που μπορεί να μοιάζουν υπερβολικές, τροφοδοτούμενες από την *allez-retour* ταλαιπωρία των επιβατών, συνέθεταν το πλαίσιο της σύνδεσης νησιών και Πειραιώς, το οποίο κάθε άλλο παρά συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση ευρωπαϊκής χώρας θύμιζε. Βεβαίως στη χώρα που τίποτε δεν λειτουργεί θα ήταν δυνατόν να δικαιολογηθούν όλα αυτά με τη γνωστή ελληνική επωδό «ωχ αδελφέ, δεν βαριέσαι». Όμως, σε μία χώρα που τελικώς κατόρθωσε να απαλλαγεί από τα σύνδρομα του κρατισμού, δεν είναι ανάγκη οι ίδιοι οι φορείς της φιλελεύθερης οικονομίας και της οικονομίας της αγοράς να εκθέτουν έτσι την ίδια την ιδιωτική πρωτοβουλία!

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και οι αρμόδιες υπηρεσίες του από την άλλη,

δεν ήταν ανάγκη να εκθέσουν κατ' αυτόν τον τρόπο τον υπουργό, του οποίου τα προσόντα είναι δεδομένα. Πασχαλινό δώρο τού το φυλούσαν; Διότι ουδείς έλεγχος -πάλι σύμφωνα με τις καταγγελίες των ταλαιπωρημένων επιβατών- γινόταν στον Πειραιά έτσι ώστε να μη διαπιστωθεί και πάλι το τραγικό φαινόμενο των υπερριθμών, ενώ δεν είχαν προγραμματισθεί και τα δρομολόγια κατά τέτοιον τρόπο ώστε τα πλοία να αποπλεύουν στην ώρα τους, για να αναφέρουμε ορισμένες εκ των αυτονόητων προϋποθέσεων μιας εύρυθμης συγκοινωνιακής λειτουργίας. Ο κ. Παπουτσής έχει όλον το χρόνο μπροστά του για να φτιάξει πολλή από τα κακώς κείμενα.

Και κάτι σχετικό. Με αφορμή, πάντως, κάποιες καταγγελίες που έγιναν κατά των εταιρειών Minoan Flying Dolphins και Hellas Ferries, οι δύο εταιρείες σε κοινή ανακοίνωσή τους επεσήμαναν τα εξής: «Οι εταιρείες μας είναι υπερήφανες που στη διάρκεια των εορτών του Πάσχα διακίνησαν με τα ανακαινισμένα πλοία τους κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο και με απόλυτη ασφάλεια, ως Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, στο πλαίσιο των κανόνων που ορίζει το ΥΕΝ, τον κύριο όγκο μεταφορικής κίνησης στις γραμμές των Κυκλάδων. Φαινόμενα που παρουσιάστηκαν σε μία άφιξη πλοίου μας, το οποίο κατέπλευσε στο λιμάνι του Πειραιά με απόλυτη ασφάλεια, υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες (έπνεαν άνεμοι εντάσεως εννέα μποφόρ) οι οποίες υποχρέωσαν τους επιβάτες να αναζητήσουν όλοι καταφύγιο στους στεγασμένους χώρους του πλοίου, δεν αμαυρώνουν την αναβάθμιση των θαλασσιών συγκοινωνιών της πατρίδας μας, που επιδιώκουν πρωτοποριακά μόνες, χωρίς κρατική ενίσχυση, οι εταιρείες μας...»

Ορθά όλα αυτά και κατανοητό ότι οι εταιρείες έπρεπε να απαντήσουν στις διαμαρτυρίες, ορισμένες από τις οποίες μπορεί να ήταν και υπερβολικές λόγω της φόρτισης εκ της ταλαιπωρίας που για αντικειμενικούς λόγους υπεβλήθησαν. Πάντως, το βέβαιο είναι ότι όλες οι εταιρείες αλλιώς και το υπουργείο βεβαίως, ανεξαρτήτως των απαντήσεων που δίδουν, σε κάθε διαμαρτυρία, δικαιολογημένη ή αδικαιολόγητη, κρίνονται από τον ίδιο τον επιβάτη, ο οποίος είναι συνήθως ιδιαιτέρως αυστηρός και, ως πελάτης, έχει πάντα δίκιο. Αυτό ας μην το λησμονεί κανένας.



Excellence

in the art of asset management

"A passion for asset management since 1798"



Lombard Odier

Geneva - Zurich - Vevey - Lugano - London - Amsterdam - Frankfurt - Gibraltar - New York - Montreal - São Paulo - Bermuda - Tokyo - Hong Kong

Το χρεοκοπημένο NAT

Τώρα που η κυβέρνηση Σημίτη πρέπει να προχωρήσει με ταχείς ρυθμούς σε πολλές διαρθρωτικές αλλαγές, έχει σημασία να δούμε και πώς θα αντιμετωπισθεί το μείζον θέμα του ασφαλιστικού των ναυτικών, με δεδομένο ότι το Ταμείο τους είναι από πολλών ετών καταχρεωμένο, και η «μαύρη τρύπα» του συνεχώς αυξάνει, μη αφήνοντας περιθώρια για εξυγίανση του NAT. Άλλο ένα πρόβλημα για τον νέο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το έλλειμμα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου το 1999 ήταν υπερδιπλάσιο εκείνου του 1998. Για το έλλειμμα αυτό επιβαρύνθηκε ο κρατικός προϋπολογισμός και κατ'επέκτασιν οι Έλληνες φορολογούμενοι. Πράγμα το οποίο σημαίνει ότι για να κατορθώσει να ορθοποδήσει το Ταμείο, πρέπει να διαγραφούν όλα τα χρέη από δανεισμούς που συνήψθησαν τα τελευταία δέκα τουλάχιστον χρόνια, προκειμένου να μπορεί το Ταμείο να συνεχίσει να χορηγεί συντάξεις και επί πλέον όλα τα οργανικά έλλειμματα να καλύπτονται με κρατική επιχορήγηση.

Βεβαίως οι προοπτικές για το Ταμείο κάθε άλλο παρά ευόφρονες είναι, από τη στιγμή

που πλοία φεύγουν από το ελληνικό νηολόγιο, ενώ έχει δραματικά ανακοπεί η προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, με διάθεση βεβαίως να παραμείνουν. Έτσι σήμερα η σχέση συνταξιούχων προς εργαζομένους είναι 1 προς 0,4 (!) και με βάση τα όσα αναφέραμε, δεν πρόκειται να βελτιωθεί, όσο μάλιστα δεν αλλιάζουν πολλά πράγματα τόσο όσον αφορά στην ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, όσο και στην εκπαίδευση και στα κίνητρα για την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ποιος άλλωστε θα ήθελε να ακολουθήσει ένα επάγγελμα όπου το συνταξιοδοτικό μέλλον του θα είναι θολό ή άδηλο;

Συναντίληψη και των τριών φορέων

Το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας, που άπτεται βεβαίως και του τεράστιου προβλήματος που αναπτύξαμε ανωτέρω, πρέπει να αντιμετωπισθεί από κοινού τόσο με τους εργαζομένους όσο και με το υπουργείο. Προς την κατεύθυνση αυτή η Ένωση Εφοπλιστών έχει καταβάλει πολλές προσπάθειες χωρίς όμως να έχει καταφέρει τίποτε στο θέμα της σύνθεσης των πληρωμάτων.

Και τούτο διότι η σύνθεση αποτελεί τον βασικό παράγοντα της μειωμένης ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου διεθνώς. Από πλευράς Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας, πρέπει να γίνει κατανοητό, υποστηρίζει ο εφοπλισμός, ότι το συμφέρον των εργαζομένων στο πλοίο ταυτίζεται σε μεγάλο βαθμό με την πορεία του εθνικού νηολογίου. Καθώς και ότι το ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να μετέχει δυναμικά στο διεθνές μεταφορικό έργο χωρίς να διαθέτει επαρκή ανταγωνιστικότητα.

Έτσι, ως μόνη διέξοδος στο αδιέξοδο που αντιμετωπίσε και αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή επιχείρηση -εξαιτίας και της άκαμπτης προηγούμενης στάσης του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας- είναι η φυγή από το ελληνικό νηολόγιο. Μία φυγή που πρώτα πλήττει την απασχόληση των στελεχών και υποθηκεύει το μέλλον τους εφόσον δυσχεραίνεται η προετοιμασία νέων αξιωματικών γέφυρας και μηχανής. Επομένως, εκείνο το οποίο υποστηρίζει ο εφοπλισμός, είναι ότι η μέχρι σήμερα παραδοσιακή συ-

νεργασία εργοδοσίας και εργασίας πρέπει να υπερβεί τις στενές και αναχρονιστικές συντεχνιακές αντιλήψεις.

Αν σε κάποιο σημείο έχει δίκιο ο ελληνικός εφοπλισμός, είναι στο συσχετισμό της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία κινείται στο πλαιοίς της διεθνούς οικονομίας. Παγκοσμίως τα συμφέροντα συγκλίνουν και αλληλοσυμπληρώνονται. Επομένως και στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας θα πρέπει να υπάρξει προσέγγιση συμφερόντων των ενδιαφερομένων και εμπλεκόμενων φορέων, έτσι ώστε τα όποια προβλήματα υπάρχουν σήμερα να βρουν τις λύσεις τους. Η θέση αυτή του εφοπλισμού είναι ειλικρινής, διότι έχει όντως ανάγκη από το ελληνικό έμπυχο δυναμικό στο οποίο παραδοσιακά στηρίχθηκε η ελληνική ναυτιλία, σε επίπεδο στελέχωσης τόσο των πλοίων όσο και των γραφείων των ελληνικών επιχειρήσεων. Από την παρακμή της ελληνικής σημαίας χαμένος δεν θα είναι μόνον ένας αλλιά όλοι οι εμπλεκόμενοι.

Το Ιντερνετ και η Ναυτιλία

Το Διαδίκτυο έχει μπει για τα καλά στη ζωή μας, όμως φαίνεται ότι η σχετικά μικρή ηλικία του συστήματος δεν μπορεί να αποτρέψει ορισμένα πολύ σημαντικά λάθη που γίνονται και που ασφαλώς μπορεί να προκαλέσουν μεγάλες ζημιές.

Δύο τέτοια παραδείγματα σφαλμάτων της ηλεκτρονικής επικοινωνίας δημοσιοποίησε το ITIC (International Transport Intermediaries Club).

Στη μία από τις περιπτώσεις, ένας ναυλωτής ζήτησε προσφορές για χρονοναύλωση. Ένας ναυλομεσίτης έστειλε μία αρχική προσφορά στο mailbox του ναυλωτή στις Ηνωμένες Πολιτείες. Το αμερικανικό σύστημα ερμήνευσε τον κωδικό διεύθυνσης ως κατάλογο αποστολής και η προσφορά κυκλοφόρησε και σε άλλους πλοιοκτήτες. Σε μίαν άλλη περίπτωση, ένας ναυλομεσίτης στη Σκανδιναβία έπρεπε να επιβεβαιώ-

σει την παράδοση πλοίου στον πλοιοκτήτη. Έστειλε ειδοποίηση της παράδοσης του πλοίου στον ατζέντη του πλοιοκτήτη στην Άνω Ανατολή με e-mail, ζητώντας επιβεβαίωση της λήψης. Όταν ο μεσίτης του πλοιοκτήτη έλαβε το μήνυμα, αυτό ήταν κενό. Το σύστημα επιβεβαίωσε τη λήψη στον Σκανδιναβό ναυλομεσίτη, ο οποίος υπέθεσε ότι η ειδοποίηση της παράδοσης του πλοίου έγινε αποδεκτή. Ο πλοιοκτήτης όμως αρνήθηκε να αποδεχθεί την παράδοση και γιγέρθη απαίτηση κατά του Σκανδιναβού. Αυτά προς γνώση και σχετική συμμόρφωση.

M I F L I M I T E D

NAVIGATING IN THE NEW MILLENNIUM



Fleet : 16 tankers
Average age : 7.5 years
Total dwt : 1.425 million
dwt on order : 330,000



Listed in Oslo & Bermuda Stock Exchanges



Bloomberg access : MIF.NO
Reuters access : MIF.OL



Website : <http://www.mif.gr>
email : mif@otenet.gr



Fleet Manager



Tsakos Shipping & Trading SA

Δίνουν και «γραμμή»;

Κάποιοι παράγοντες από τα νησιά μας έχουν μπερδέψει το ρόλο τους. Δεν εξηγείται αλλιώς το γεγονός, ότι με ανακοινώσεις τους άλλος δίνει... γραμμή στον υπουργό Ναυτιλίας πού θα δώσει άδεια σκοπιμότητας και άλλος αναλύει τα περί μονοπωλίων. Όλους αυτούς ο κ. Παπουτσής τους έβαλε στη θέση τους, στη σύσκεψη της 15ης Μαΐου, όταν είπε επί λέξει: «Καταλήψεις δεν θέλω, ούτε κανέναν θα μου υπογορεύσει πότε και σε ποιον θα δίνω άδειες».

«Κόκκαλο» οι παράγοντες...

«Αλλαγή» στην «αλλαγή»

Τι γίνεται, βρε παιδιά, στο υπουργείο μετά την αλλαγή του υπουργού; Παντού νέα πρόσωπα... Γιατί, μήπως στην κυβέρνηση βρέθηκε άλλο κόμμα; Πού είναι η συνέχεια του ΠΑΣΟΚ; Όποιος κυκλοφορεί στους διαδρόμους δεν τολμάει να πει κουβέντα όχι μόνο για τον Σουμάκη και τον Τσουροπή, αλλά και για τον αρχηγό του Λιμενικού, Θ. Παπακωνσταντίνου!

Σε αυτή τη χώρα, τίποτα δεν πρόκειται να αλλιάξει. Ο «ρεβανσισμός» ζει και βασιλεύει.

Έχει όρεξη για δουλειά

Ορεξάτος μπήκε στο ναυτιλιακό χώρο ο τομεάρχης της Ν.Δ. για ναυτιλία και τουρισμό, Γιάννης Παπαθανασίου. Ενημερώνεται για ό,τι... πηλεί και κινείται στο χώρο και ήδη έχει λάβει θέσεις για την ποντοπόρο και την ακτοπλοΐα. Καιρός ήταν να αρχίσουν να ακούγονται και οι θέσεις της αξιωματικής αντιπολίτευσης για τη ναυτιλία.

Αγωνιζόταν για το «2004»

Ακόμη και την ψυχή του έδινε ο τ. υπαρχηγός του Α.Σ. Νίκος Κυπριαδάκης για να έχει όσο το δυνατόν καλύτερες θέσεις και προτάσεις το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την Ολυμπιάδα του 2004. Ήλπιζε ότι κάποτε θα δικαιωθούν οι κόποι του και θα έφτανε και στη θέση του αρχηγού. Ήταν, όμως, άλλες οι βουλές του κ. υπουργού, ο οποίος προτίμησε τον Ανδρέα Συρίγο. Τι να κάνουμε, αυτά έχει η ζωή. Χαρές και λύπες. Οι αξίες, όμως, ποτέ δεν χάνονται. Η στενοχώρια του Ν. Κυπριαδάκη ήταν τέτοια, που ούτε στην τελετή αποχώρησης παρέστη...

Όλοι στην... Αθήνα!

Πραγματοποιούνται αυτές τις ημέρες στον Πειραιά τα Ποσειδώνια, και οι περισσότερες εκδηλώσεις γίνονται στην Αθήνα! Εμ, βέβαια, πού θα γίνουν... Μήπως ο Πειραιάς έχει συνεδριακά κέντρα; Μήπως έχει ξενοδοχεία για να φιλοξενήσει τους εκατοντάδες ξένους επιχειρηματίες που θα έρθουν στη χώρα μας; Κάθε δύο χρόνια τα ίδια και τα ίδια... Αι-λάζουν οι δήμαρχοι, οι νομάρχες, οι υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας και το «ενδιαφέρον» τους για τον Πειραιά, σε τέτοιες περιπτώσεις, είναι αδιάψευστος μάρτυρας.

Κάποιοι τα «θαλάσσωσαν»

«Σε δέκα λεπτά ο υπουργός κ. Παπουτσής θα προβεί σε δηλώσεις για την ακτοπλοΐα! Παρακαλούμε να έρθετε στο υπουργείο!» Αυτό ήταν το μήνυμα προς τους δημοσιογράφους, από το γραφείο Τύπου του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, πριν από λίγες ημέρες!.. Φαίνεται πως κάποιοι τα έχουν μπερδέψει στη διεύθυνση επικοινωνίας και με τον τρόπο αυτόν εκθέτουν τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Η σύσκεψη για την ακτοπλοΐα είχε προγραμματιστεί πριν από μία εβδομάδα, η σύσκεψη άρχισε στις 11.00, ε, δεν είναι δυνατόν ο κ. Παπουτσής να θυμήθηκε τους δημοσιογράφους μόλις τελείωνε η σύσκεψη, στις 15.00... Οργανωθείτε, οργανωθείτε...

Ο Σ. Σαβαντζής



ARCADIA
SHIPMANAGEMENT Co. LTD

«Πονοκέφαλος» για το YEN οι 15.000 κλίνες για την Ολυμπιάδα

Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 «πονοκεφαλιάζει» τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος και τη διοίκηση της ΟΛΠ Α.Ε. αφού θα πρέπει να διασφαλιστούν, τουλάχιστον, 15.000 κλίνες σε κρουαζιερόπλοια. Το είδος αυτό της διαμονής δοκιμάστηκε με επιτυχία στη Βαρκελώνη, ενώ θα εφαρμοστεί και στο Σίδνεϊ. Η χώρα μας υποχρεούται, βάσει της σύμβασης με τη ΔΟΕ και του φακέλου υποψηφιότητας (να σημειωθεί ότι επικεφαλής για τη σύνταξη του φακέλου ήταν ο σημερινός γραμματέας του YEN Πέτρος Συναδινός), να διασφαλίσει αυτές τις κλίνες. Για τις 15.000 κλίνες, άξονας θα είναι το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά και άλλες περιοχές, όπου όμως θα πρέπει να παρέχεται πλήρης ασφάλεια από το Λιμενικό Σώμα.



Για να εξευρεθούν οι χιλιάδες κλίνες, θα υπάρξει συνεργασία με τις εταιρείες του κλάδου κρουαζιερόπλοιων όσο και με αυτές της ακτοπλοΐας. Ήδη με ανακοίνωσή της η διοίκηση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, την οποία υπογράφουν ο

πρόεδρος Παντ. Σφηνιάς και ο γενικός γραμματέας Ι. Λεφάκης, τονίζει: «Στην προτροπή του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή για τη βοήθεια που επιθυμεί να δώσουμε ώστε στη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 τα πλοία μας με το δυναμικό τους σε κλίνες να αυξήσουν τη δυνατότητα φιλοξενίας χιλιάδων επισκεπτών, δηλώνουμε ότι θέτουμε στη διάθεσή του τα 120 πλοία της ακτοπλοΐας μας και είμαστε παρόντες στην εκπόνηση κοινού προγράμματος επιτυχούς αντιμετώπισης της μεγάλης αυτής πρόκλησης».

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων, ο υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσή δήλωσε: «Η χώρα μας θα πρέπει να φανεί αντάξια των υποχρεώσεών της σε ένα από τα κρίσιμότερα θέματα που απασχολούν τη ΔΟΕ, το οποίο μάλιστα αποτέλεσε πρόσφατα αντικείμενο κριτικής».

Βασικός στόχος μας θα είναι η ομαλή διεξαγωγή των Αγώνων και να μην προκληθεί η παραμικρή δυσλειτουργία στην κίνηση των λιμανιών της χώρας και ιδιαίτερα του Πειραιά. Θα σχεδιάσουμε ειδικά μέτρα και για τη διευκόλυνση του θαλασσιού τουρισμού λόγω της αναμενόμενης μεγάλης προσέλευσης μικρών και μεγάλων σκαφών αναψυχής». Σύμφωνα με τον κ. Παπουτσή, θα υπάρξει στενή συνεργασία με το υπουργείο Δημόσιας Τάξης για θέματα ασφάλειας, ενώ οι υπηρεσίες του YEN, το Λιμενικό Σώμα και η διοίκηση της ΟΛΠ Α.Ε. θα συνεργαστούν για να καταστρώσουν λεπτομερώς επιχειρησιακό σχέδιο αντιμετώπισης των θεμάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων τους.

του Νάσου Πουθακίδα

Νέος γενικός γραμματέας στο YEN

Υστερα από κοινή απόφαση του πρωθυπουργού Κώστα Σημίτη και του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή ορίστηκε γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ο κ. Πέτρος Συναδινός, Δρ αρχιτέκτων-πολεοδόμος.

Ο κ. Συναδινός γεννήθηκε στην Πάτρα το 1954, σπούδασε αρχιτεκτονική στο Πολυτεχνείο του Τορίνο, είναι κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου στην πολεοδομία από το Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης και στην περιφερειακή ανάπτυξη από το Πάντειο Πανεπιστήμιο. Είναι διδάκτωρ του Πανεπιστημίου Αιγαίου, με διπλωματική εργασία που αφορούσε τις επιπτώσεις από τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων σε μεγάλα αστικά κέντρα.

Ο κ. Συναδινός ήταν επικεφαλής της ομάδας σύνταξης του φακέλου υποψηφιότητας της Αθήνας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας το 2004, καθώς και συντονιστής του Εθνικού Πολιτιστικού Δικτύου Πόλεων. Έχει διατελέσει ειδικός σύμβουλος του υφυπουργού Πολιτισμού και βοηθός γενικού διευθυντού στο Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Εφαρμογών.

Κατά καιρούς έχει διατελέσει μέλος του Δ.Σ. της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου, αντιπρόεδρος του Δ.Σ. της Καμεράτας-Ορχήστρας Φίλων της Μουσικής, μέλος της Δημόσιας Επιχείρησης Πολεοδομίας και καθηγητής Χωροταξίας και Πολεοδομικού Σχεδιασμού στην Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης.

Έχει εκπονήσει πλήθος αρχιτεκτονικών, πολεοδομικών και χωροταξικών μελετών με πολλά βραβεία στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Είναι παντρεμένος, πατέρας τεσσάρων παιδιών και μιλά άριστα αγγλικά και ιταλικά.



Ζητούν την παρέμβαση του υπουργού

Την παρέμβαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να διευθετηθούν δυσλειτουργίες της Πλοηγικής Υπηρεσίας, ζήτησε με επιστολή της η Διεθνής Ναυτική Ένωση στην οποία επισημαίνεται η έλλειψη του απαιτούμενου αριθμού πλοηγών καθώς και κατώτερου προσωπικού και κατάλληλων πλοηγών για την κάλυψη των βασικών αναγκών πλοήγησης πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά.

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση στην επιστολή της αναφέρει, μεταξύ άλλων, ότι αποδίδει μεγάλη σημασία στην εύρυθμη και ευέλικτη λειτουργία της Πλοηγικής Υπηρεσίας, με σκοπό την ομαλή και χωρίς καθυστερήσεις πλοήγηση των πλοίων σύμφωνα με τους χρονικούς

προγραμματισμούς των ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίοι όταν ανατρέπονται πλήττεται και η οικονομική

εκμετάλλευση του πλοίου.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Ναυτική Ένωση, οι ελλείψεις δημιουργούν τα κάτωθι προβλήματα:

1. Δημιουργία άσχημων εντυπώσεων στις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες συνδέουν με τακτικές γραμμές τον Πειραιά με τα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα σε όλο τον κόσμο.

2. Μείωση των πιθανοτήτων τόσο για αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών όσο και για βελτίωση στις συνθήκες εξυπηρέτησης.

3. Οι χρεώσεις από τις υπηρεσίες της ΟΛΠ είναι υπέρμετρες και αδικαιολόγητες λόγω μη έγκαιρης πλεύρισης ή αποπλεύρισης του πλοίου, για τις οποίες στην ουσία ευθύνεται η Πλοηγική Υπηρεσία που καθυστερεί τη μετακίνησή του στο χώρο φορτοεκφόρτωσης.

4. Αδικαιολόγητες χρεώσεις του πλοίου από την Πλοηγική Υπηρεσία σε δικαιώματα υπερωρίας ή και σε τέλη πρόσδεσης χωρίς να προσφέρονται, σε ορισμένες περιπτώσεις, αυτές οι υπηρεσίες στους καβοδέτες-λεμβούχους.

5. Σε περιπτώσεις έλλειψης λεμβούχων-καβοδετών και προς αποφυγή καθυστερήσεων οι εργασίες γίνονται, παράτυπως, από ενδιαφερόμενα πρακτορεία, με ενδεχόμενο την πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων από πρόσωπα μη εξειδικευμένα.



*

*MAZI



ALPHA BANK

Διεύθυνση Ναυτιλιακών Εργασιών, Ακτή Μιαούλη 89, 185 38 Πειραιεύς, τηλ.: (01) 429 0116, fax: (01) 429 0268

Βράβευση για τη θαλάσσια υπηρεσία

Παρουσία της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, των προέδρων των εφοπλιστικών ενώσεων, των διοικήσεων της ΠΝΟ και των ναυτεργατικών σωματείων, βραβεύτηκαν στα γραφεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών οι δύο ναυτικοί που εξήλθαν στη σύνταξη, με τη μεγαλύτερη θαλάσσια υπηρεσία.

Πρόκειται για τον κ. Γεώργιο Γούναρη, μηχανικό α' τάξεως, με συνοδική θαλάσσια υπηρεσία 26 ετών, 2 μηνών και 10 ημερών. Εργάστηκε σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια άνω των 3.000 τόνων. Ο κ. Γούναρης έχει γεννηθεί στην Εύβοια το 1935.

Ο δεύτερος που επελέγη από την ΕΕΕ είναι ο κ. Δημήτριος Μαυροκέφαλος, μάγειρας-θαλαμπόλης, με συνοδική θαλάσσια υπηρεσία 26 ετών, 9 μηνών και 26 ημερών. Το μεγαλύτερο μέρος της υπηρεσίας του πραγματοποιήθηκε σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια άνω των



3.000 κόρων. Ο κ. Μαυροκέφαλος γεννήθηκε το 1939 στην Ερμούπολη της Σύρου. Παράλληλα με τη βράβευση των δύο συνταξιούχων ναυτικών, δόθηκε και το ετήσιο βραβείο εις μνήμην του Αντώνη Χανδρή. Πρόκειται για έναν άληθο θεσμό που καθιέρωσε η ΕΕΕ, για να ενθαρρύνει τις μεταπτυχιακές σπουδές νέων επιστημόνων με αντικείμενο το οποίο σχετίζεται με το πλοίο και τη ναυτιλιακή επιχείρηση γενικότερα. Αυτή τη χρονιά το βραβείο αυτό, 10.000 δολάρια, απενεμήθη

στον κ. Εμμανουήλ Κωνσταντινίδη, πτυχιούχο της Νομικής Σχολής του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης με βαθμό 9.231 μονάδες.

Ο κ. Κωνσταντινίδης είναι παιδί ναυτικού και φοιτά ήδη στο Πανεπιστήμιο του Southampton προκειμένου να πάρει το Master of Law. Στη διάρκεια της εκδήλωσης, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γ. Λύρας τόνισε μεταξύ άλλων τα εξής:

«Ο θεσμός της βράβευσης του καλού επαγγελματία ναυτικού, που έχει καθιερώσει η Ένωσή μας εδώ και 25 χρόνια, εξακολουθεί να είναι χρήσιμος και επίκαιρος παρά τις μεταβαλλόμενες συνθήκες, τόσο στη διαχείριση του πλοίου όσο και στη ναυτική απασχόληση. Η αληθινή αύξηση του στόλου που διαχειρίζονται οι Έλληνες εφοπλιστές, η αναντίστοιχη προσφορά έμψυχου δυναμικού από δημογραφικούς και κοινωνικούς λόγους, αλλά και η ραγδαία ανάπτυξη της ναυτικής τεχνολογίας, έχουν διαμορφώσει ένα σύνθετο πρόβλημα που η λύση του βρίσκεται στη συστηματική παραγωγή νέων στελεχών για τη γέφυρα και το μηχανοστάσιο των πλοίων. Τιμούμε λοιπόν τους ναυτικούς μας, οι οποίοι εξερχόμενοι στην απομαχία έχουν να επιδείξουν αφοσίωση στο επάγγελμά τους, με κριτήριο τη μακροχρόνια και αποδοτική θητεία τους σε ποντοπόρα πλοία».

Η ανεργία των ναυτεργατών

Συνάντηση με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρ. Παπουτσή πραγματοποιήσε το προεδρείο της Πανελληνίας Ένωσης Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΝΕΝ). Ο πρόεδρος της ΠΕΝΕΝ κ. Αντ. Νταλακαγιώργος στην τοποθέτησή του ανέδειξε ως κεντρικό πρόβλημα στο χώρο της ναυτιλίας την ανεργία και την ανασφάλεια για τους ναυτεργάτες.

Τόνισε ότι «η μέθοδος των μειώσεων στις οργανικές συνθέσεις απέτυχε ποταγωδώς και όχι μόνο δεν οδήγησε στην επάνοδο πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, αλλά αντίθετα αύξησε κατακόρυφα την ανεργία. Μείωσε δραστικά τις θέσεις εργασίας, οδήγησε σε τραγική συρρίκνωση των εσόδων των ασφαλιστικών μας ταμείων και ταυτόχρονα γιγάντωσε το παράνομο μεσιτικό κύκλωμα που λησимаίνεται ατιμώρητα το δικαίωμα των Ελλήνων ναυτεργατών».

Στη συνέχεια, ο πρόεδρος της ΠΕΝΕΝ υπογράμμισε την προεκλογική δέσμευση του πρωθυπουργού, ο οποίος είχε δηλώσει ότι «δεν νοείται ελληνική ναυτιλία χωρίς Έλληνες αξιωματικούς και ναύτες», και τόνισε ότι στο πρόβλημα της ανεργίας δεν μπορεί να υπάρξει καμιά περίοδος χάριτος και ότι απαιτείται άμεσα η

εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας προκειμένου σταδιακά να αντιμετωπισθεί αυτό το πρόβλημα. Παράλληλα ανέπτυξε τις θέσεις της Ένωσης Ναυτών αναφορικά με το πρόβλημα της απασχόλησης σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, ενώ έδωσε ιδιαίτερη σημασία στην ανάγκη της αναδιοργάνωσης και της σωστής λειτουργίας.

Συνεχίζοντας ο πρόεδρος της ΠΕΝΕΝ αναφέρθηκε στην ανάγκη η ναυτιλιακή πολιτική επιτέλους να φέρει στο κέντρο της προσοχής τον παράγοντα «ναυτικό» και τα πραγματικά του προβλήματα όπως είναι:

- Βελτίωση και αναβάθμιση των συντάξεων και των λοιπών παροχών στο ΚΕΑΝ, στο Ταμείο Πρόνοιας και στον Οίκο του Ναύτου.
- Ο εκδημοκρατισμός του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος με την επέκταση του νόμου 1264/82 καθώς και ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής νομοθεσίας και του επαγγέλματος.
- Η διατήρηση του καμποτάζ ή η χρονική παράταση της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωσή του.

Στην απάντησή του ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ανέφερε ότι την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τη θεωρεί στενά συνδεδεμένη

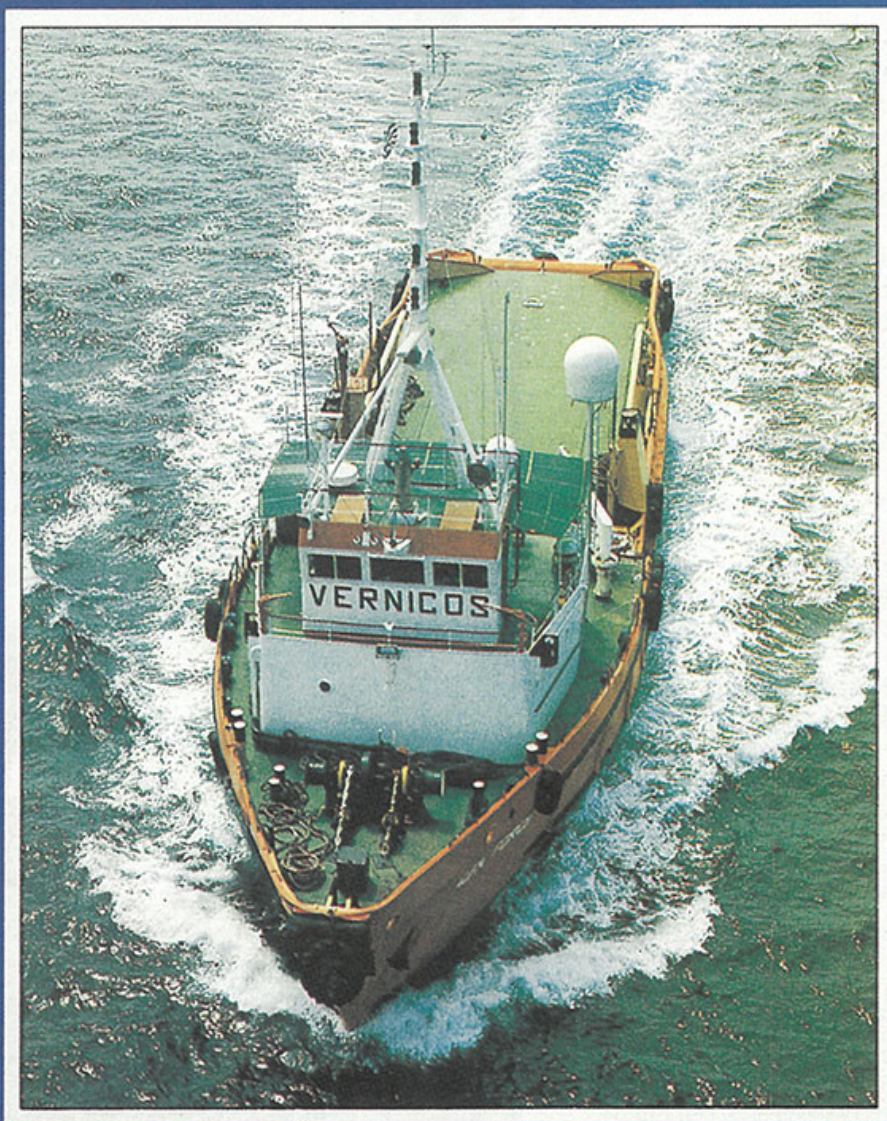


με την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών. Ζήτησε στοιχεία για την παραβίαση της νομοθεσίας στην ποντοπόρο ναυτιλία, ενώ δήλωσε κατηγορηματικά ότι η νομοθεσία για τον αριθμό των Ελλήνων θα τηρηθεί απαρέγκλιτα. Τέλος, ο κ. Παπουτσή δήλωσε ότι μετά την ολοκλήρωση των επαφών θα εξαγγελθεί μια σειρά μέτρων για τη ναυτιλία.



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



DESIGN BY VICKY DANIEL

SALVAGE & TOWAGE

POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

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

FOR YOUR SAFETY AT SEA

Ποσειδώνια 2000

Σε δηλώσεις εν όψει των Ποσειδωνίων προέβη ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννης Λύρας, ο οποίος μεταξύ άλλων αναφέρθηκε στην προθυμία και στο ενδιαφέρον των ξένων να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στο ελληνικό και στο ελληνόκτητο πλοίο, το οποίο ενδιαφέρον όμως, όπως τόνισε, μένει αναξιοποίητο από την Πολιτεία.

Στο μήνυμά ο κ. Λύρας μίλησε για τη μορφή της πολιτικής η οποία θα αποβλέπει στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη σύνδεση της ναυτιλίας με την εθνική της βάση, τη στιγμή που αντιθέτως αυτή διατρέχει κίνδυνο αποσάθρωσης με την αθρόα φυγή πλοίων από το νηολόγιο, ιδίως κατά την τελευταία τριετία.

Και συνέχισε: «Παρ' όλη αυτά, ο Έλληνας εφοπλιστής πιστεύει ότι υπάρχει καιρός για να διορθωθούν σφάλματα του παρελθόντος και ότι κάποια στιγμή θα γίνει αντιληπτό ότι το εθνικό συμφέρον είναι κυρίως αυτό που επιβάλλει την παραγωγική σχέση της ναυτιλίας με τον τόπο, και μάλιστα στην παρούσα περίοδο οπότε καταβάλλονται προσπάθειες για οικονομική ανάπτυξη και εξόληση της μύστιγας της ανεργίας.

Διότι η διαμόρφωση προϋποθέσεων επιστροφής των πλοίων στην ελληνική σημαία και η παρεπόμενη μετεξέλιξη του Πειραιά σε σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο κοινοτικής και διεθνούς εμβέλειας, θα βοηθήσουν την πρόοδο της οικονομίας, ιδιαίτερα μετά την ένταξη της χώρας μας στην ΟΝΕ, και θα δημιουργήσουν νέες ευκαιρίες απασχόλησης, όχι μόνο στα πλοία που τα ικανά στελέχη είναι περιζήτητα, αλλά και στο εξαιρετικά δυναμικό περιβάλλον όπου διαρθρώνονται οι πολυετείς και ποικίλες υπηρεσίες προς τη ναυτιλία και τη διαχείρισή της από τη στεριά.

Με την ευκαιρία θα ήθελα να τονίσω ότι ο ελληνικός εφοπλισμός, με την ετοιμότητα και την τόλη που τον διακρίνουν, έχει ξεκινήσει τη δύσκολη πορεία του στην τρίτη χιλιετία ανασυντάσσοντας τις δυνάμεις του, προκειμένου να επιτύχει τη διατήρησή του στην προέχουσα θέση που κατέχει στο παγκόσμιο θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα.

Γι' αυτό και χρειάζεται εθνική στήριξη και τη σύνδεση της διεθνούς δραστηριότητάς του με την πατρίδα. Όχι μόνο για το όφελος του κλάδου, αλλά για το εθνικό συμφέρον και στο οικονομικό και στο πολιτικό πεδίο.

Τα δέκα χιλιάδες χρόνια παρουσίας των ανθρώπων αυτής της περιοχής στα θαλάσσια έργα, μαζί με την παγκόσμια ναυτιλιακή πρωτιά του 20ού αιώνα, είναι κεφάλαιο που πρέπει να αξιοποιηθεί και σωστά να διαχειρισθεί η Ελλάδα την εποχή της παγκοσμιοποίησης, με ρεαλισμό και φρόνηση. Δεν το διαθέτουν ακόμη ούτε οι φίλοι ούτε οι ανταγωνιστές μας».

Ο «Θρύλος του Αιγαίου» στον Πειραιά

Το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Aegean Legend», 105.000 dwt, κατέπλευσε στον Πειραιά κατά τη διάρκεια του παρθενικού του ταξιδιού από τη Σιγκαπούρη στο Χιό-στον.

Ο «Θρύλος του Αιγαίου», που καθαγιάστηκε από τον Οικουμενικό Πατριάρχη Βαρθολομαίο στις 2 Μαρτίου 2000 στην Κορέα, είναι το όγδοο και νεότερο δεξαμενόπλοιο που διαχειρίζεται η Arcadia Shipmanagement Co. Ltd, συμφερόντων του Κ. Π. Αγγελόπουλου. Εξάλλου, στις 9 Μαΐου κατέπλευσε στην Κυνόσουρα το δεξαμενόπλοιο «Aegean Glory», 45.691 dwt, προερχόμενο από την Ιαπωνία για Intermediate Survey από τον ιαπωνικό νηογνώμονα και απέπλευσε στις 12 του ιδίου μηνός, ενώ στις 25-4-00 κατέπλευσε στην Ελευσίνα το δεξαμενόπλοιο «Alphatank» για δεξαμενισμό και επισκευές πενταετίας. Το πλοίο ήδη βρίσκεται στα ναυπηγεία Σκαρामαγκά για τις σχετικές εργασίες.

Οι κ. Γ. και Π. Αγγελόπουλος με τον Οικουμενικό Πατριάρχη Βαρθολομαίο





ALBERTA

INTERNATIONAL SHIPPING SERVICES INC.

S&P Brokers
specialized in
Containerships, Bulk Carriers,
RoRo - Ferries, LPG Carriers
and Passengers Vessels

Wide contacts
with
Prominent Shipping Banks and
NorthEuropean Financial Institutions



40 VARIS AVENUE , 166 73 VOULA, ATHENS - GREECE
TEL.: (01) 899 0043 & 895 5591, FAX: (01) 899 0069
E-mail: alb3rt4@hellasnet.GR, Comtext E-mail: A34GR662

Ημερίδα για τα προβλήματα της εμπορικής ναυτιλίας

Τα «καυτά» θέματα που απασχολούν την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, καθώς και τις ραγδαίες εξελίξεις της, συζητήθηκαν στην ημερίδα που διοργάνωσαν από κοινού η εταιρεία Mare Maritime και η ναυτιλιακή εφημερίδα Lloyd's List, στο συνεδριακό κέντρο της Εθνικής Τράπεζας στη Γλυφάδα. «Ενδεχομένως ελάχιστες ήταν οι φορές που κατά το παρελθόν η ναυτιλία αντιμετώπιζε τόσο μεγάλες αλλαγές και προκλήσεις όσο οι σημερινές. Οδεύουμε σε περίοδο βασικών αλλαγών της ναυτιλίας, αλλαγές οι οποίες προέρχονται από εμπορικές και νομοθετικές απαιτήσεις. Είναι ξεκάθαρο σε όλους μας ότι δεν υπάρχει άλλος τρόπος επιβίωσης στην αγορά

εκτός από το να συμμορφωθούμε με αυτές τις απαιτήσεις», επισήμανε μεταξύ άλλων ο πρόεδρος της Mare Maritime, Εμμανουήλ Παπαλέξης. Αναλυτικότερα, στο πρόγραμμα της ημερίδας συζητήθηκαν τα εξής θέματα: Πηγές ενέργειας, η επικρατούσα κατάσταση στη ναυτιλιακή αγορά, το διαθέσιμο τονάζ, η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οικονομικά της ναυτιλίας, ευρωπαϊκοί ναυτιλιακοί κανονισμοί και η διοικητική κρίση της ναυτιλίας. Τελευταίο θέμα της ημερίδας ήταν το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου «Erika» και οι επιπτώσεις από αυτό. Στα πάνελ συμμετείχαν ο Leigh Smith της Lloyd's List, ο Drago Rauta από την Intertanko, ο E. Βορδόνης της Themaris, ο αντιπρόεδρος της George Moundreas & Company S.A. Γ. Μπάνος, ο κ. Κοκκίνης της Alpha Credit Bank, ο Ι. Κουρματζής από την DNV, ο Nigel Lowry της Lloyd's List και ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιά Ε. Θαλασσινός.



Ακόμη δύο ναυπηγήσεις για την Arcadia Shipmanagement

Η Arcadia Shipmanagement Co. Ltd, διαχειρίστρια των πλοιοκτητριών εταιρειών συμφερόντων του Κωνσταντίνου Π. Αγγελόπουλου, συνεχίζοντας το ναυπηγικό της πρόγραμμα, υπέγραψε στις 20.4.2000 με τη Hyundai Heavy Industries δύο ακόμη συμβάσεις ναυπήγησης για δύο Aframax Tankers 105.000 dwt το καθένα (Double Hull, Double Bottom), που θα κτιστούν σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς αυστηρές προδιαγραφές για την ασφάλεια και προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και όλες τις απαιτούμενες σχετικές τεχνολογικές βελτιώσεις. Την τελετή υπογραφής τίμησε με την παρουσία του ο ιδρυτής του ομίλου της Χαλυβουργικής Α.Ε. κ. Παναγιώτης Θ. Αγγελόπουλος, ο οποίος απευθυνόμενος στον υιό του Κ. Π. Αγγελόπουλο και στους εγγονούς του Γεώργιο και Παναγιώτη, τους συνεχάρη ως άξιους συνεχιστές της ναυτιλιακής παράδοσης του ομίλου.

Η δυναμική της νέας εταιρείας FBM Babcock Marine Ltd

Ο κ. Χρ. Οικονόμου,
αντιπρόσωπος της FBM Babcock Marine
στην Ελλάδα



Με εξαγορά του 100% των μετοχών, η FBM Marine Ltd επωλήθη από τη Hong Kong Park View Group στην Babcock International Plc.

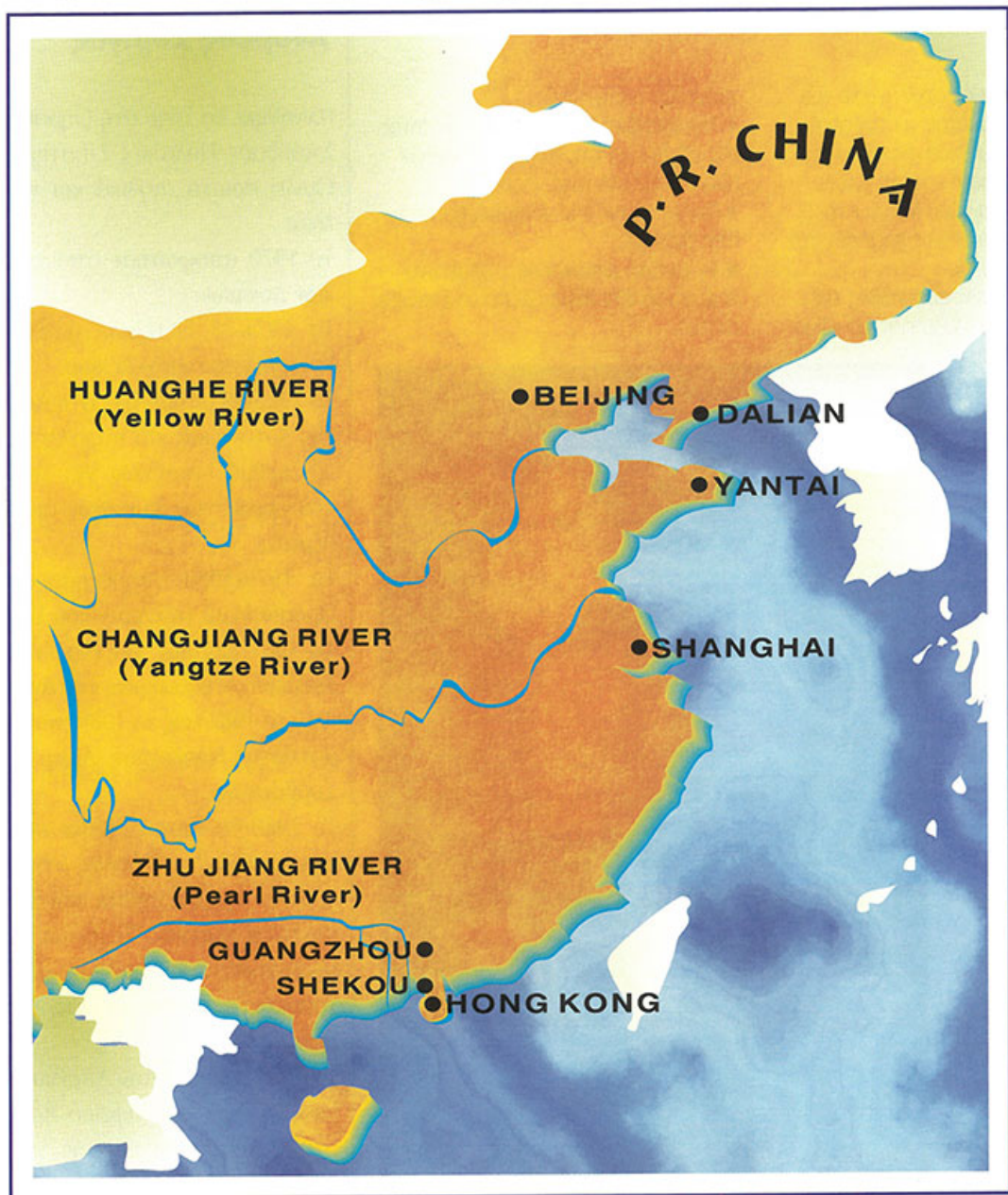
Η νέα εταιρεία που δημιουργήθηκε ονομάστηκε FBM Babcock Marine Ltd και περιλαμβάνει εξ ολοκλήρου το σχεδιαστικό και κατασκευαστικό δυναμικό της πωληθείσας εταιρείας. Η νέα εταιρεία FBM Babcock Marine Ltd θεωρείται από τις πρωταρχικές της Ευρώπης στην κατασκευή High Speed Ferries και Patrol Boats, στοχεύει δε στην επέκταση της γκάμας των τελευταίων σε σκάφη των οποίων το μέγεθος θα κυμαίνεται από 30 μέχρι 120 μέτρα, είτε σε μορφή Catamarans είτε σε μορφή Monohulls. Η FBM Babcock Marine Ltd διαθέτει μεγάλες και άρτια εξοπλισμένες μονάδες παραγωγής στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και το ναυπηγείο της Babcock International Plc, στο Rosyth της Σκωτίας, και το ναυπηγείο Lairside στο Birkenhead της Αγγλίας. Η χρήση αυτών των εγκαταστάσεων θα επιτρέψει το σχεδιασμό και την κατασκευή πλοίων με μεγέθη που θα κυμαίνονται από 30 έως 200 μέτρα και από 100 έως 90.000 τόνους σε καθημερινές εγκαταστάσεις. Η βάση του νέου ομίλου της FBM Babcock Marine Ltd βρίσκεται στο Southampton, από όπου θα κατευθύνονται όλες οι διοικητικές και χρηματοδοτικές δραστηριότητες καθώς και οι πωλήσεις.

Ο Dr T John Parker, πρόεδρος
της Babcock International Plc



World Marine®

Comprehensive Ship Agency & Representation Services



World Marine has its "own" Representation office and port captains
in P.R. CHINA ports, "close" to the heart of operations

ATHENS
Greece

Tel.: 8986334*

Fax: 8936338

E-mail: wmargr@otenet.gr

Shekou

Tel.: 6679575

Fax: 6679573

E-mail: wmarsz@public.szptt.net.cn

Hong Kong

Tel.: 27826963/4

Fax: 27826956

E-mail: wmahk@hkstar.com

Shanghai

Tel.: 62267992

Fax: 32270469

E-mail: wmars@public3.sta.net.cn

We are always alongside

Αλλαγή στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος

Αλλαγή φρουράς στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, με την αποστρατεία του Θεοδ. Παπακωνσταντίνου ύστερα από διετή επιτυχή θητεία. Νέος αρχηγός από τα μέσα Μαΐου είναι ο κ. Ανδρέας Συρίγος, ο οποίος προήχθη στο βαθμό του αντιναυάρχου.

Στην τελετή παράδοσης-παραλαβής της αρχηγίας του Λιμενικού Σώματος, το κλίμα ήταν έντονα, συγκινησιακά, φορτισμένο.

Στην ομιλία του, ο απερχόμενος αρχηγός Θ. Παπακωνσταντίνου αναφέρθηκε στη ναυτιλία ως βασικό παράγοντα της εθνικής μας οικονομίας και στην ευαισθησία που πρέπει να επιδεικνύεται, είτε πρόκειται για το πλοίο και τη σημαία είτε για τον Έλληνα ναυτικό.

Στη συνέχεια, ο κ. Παπακωνσταντίνου ευχαρίστησε όλους όσοι συνεργάστηκαν μαζί του, λέγοντας κάτι ξεχωριστό για το προσωπικό των διαφόρων υπηρεσιών, την ευσυνειδησία τους, την εργατικότητα τους και την προσήλωσή τους στο καθήκον και στις παραδόσεις του Λ.Σ.

Η ομιλία του κ. Συρίγου στην ημερησία διαταγή, ο νέος αρχηγός του Λ.Σ. Ανδρέας Συρίγος αναφέρθηκε στο πρόγραμμα δράσης του ΥΕΝ και στα σαφή χρονοδιαγράμματα προώθησης και αντιμετώπισής του, επισημαίνοντας για:

- Τον τομέα της ναυτιλιακής πολιτικής ότι πρέπει να αναληφθούν προσπάθειες συνεργασίας με στελέχη του ΥΕΝ αλλά και με τους εμπλεκόμενους φορείς.
- Την περαιτέρω εκπαίδευση, μετεκπαίδευση και εξειδίκευση του προσωπικού, μέσω κοινοτικών προγραμμάτων ή χορη-

γούμενων υποτροφιών.

- Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του πλοίου και την προσέλκυση νέων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.
- Την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ.
- Τη ναυτική απασχόληση, σημειώνοντας ότι το όλο θέμα πρέπει να επανεξεταστεί.



- Τη σωστή λειτουργία του Γραφείου Ευρέσεως Εργασίας με ηλεκτρονική λειτουργία.
- Τη ναυτική εκπαίδευση και την αναμνη της σχετικής έγκρισης στο πλαίσιο του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.
- Την προώθηση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της ακτοπλοΐας.
- Και τέλος, για τα λιμάνια και τις διάφορες μελέτες, το θαλάσσιο τουρισμό και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Who is who Ανδρέας Συρίγος

Γεννήθηκε το 1946 στη Θηρασία.

Σπούδασε Πολιτικές Επιστήμες και Νομικά. Ομιλεί άριστα αγγλικά και πολύ καλά γαλλικά.

Το 1970 αποφοίτησε από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Το 1971-75 διετέλεσε υπολιμενάρχης στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Χίου.

Το 1975-79 υπηρέτησε στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας και παράλληλα εξέδωσε ικανό αριθμό εγκυκλίων για την υποβοήθηση του έργου των λιμενικών αρχών σε βασικά θέματα.

Το 1979-1980 υπηρέτησε στη Διεύθυνση Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

Το 1981 φοίτησε για ένα έτος στο Κολέγιο Tresham, στο Κέτερινγκ της Αγγλίας.

Από το 1982 έως το 1989 υπηρέτησε ως τμηματάρχης Νηολογίων, Διμερών Συμφωνιών-Συμβάσεων.

Το 1989-91 τοποθετήθηκε στη μόνιμη αντιπροσωπεία της Ελλάδας στις Βρυξέλλες. Το 1991-93 τοποθετήθηκε στη Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος και ανέλαβε την υλοποίηση εγκεκριμένων κοινοτικών προγραμμάτων για διάφορες προμήθειες του Λιμενικού Σώματος.

Το 1994 και μέχρι τον Απρίλιο 1996 διετέλεσε διευθυντής του Γραφείου Αρχηγού Λ.Σ. και στη συνέχεια διευθυντής της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, όπου εκπροσώπησε το ΥΕΝ στην Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), όπου και επεξεργάστηκε και υπέγραψε ως εκπρόσωπος της Ελλάδας το ΣΤ' πρωτόκολλο σύμβασης Marpol και τη διεθνή σύμβαση για απορρίψεις στη θάλασσα (γνωστή ως London Convention).

Το 1997 μέχρι και τον Μάρτιο 1999 διετέλεσε κλαδάρχης (γενικός διευθυντής) του κλάδου Προσωπικού και Διοικητικής Μέριμνας.



elvictor

SHIPPING Co SA

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

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



WORLDWIDE OFFICES

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

MAIN ACTIVITIES

- SHIPMANAGEMENT
- CREW MANAGEMENT
- AGENCY SERVICES
- MARINE TRAVEL

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



ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

Πρωτοπόρος στο χώρο της ναυτιλίας

Ομίλος Εταιρειών Κατράδης επί 65 χρόνια προσφέρει στην υπηρεσία της ναυτιλίας μια μεγάλη γκάμα ανταγωνιστικών προϊόντων υψηλής ποιότητας και πρωτοποριακού σχεδιασμού. Κύριος σκοπός του ομίλου είναι η κάλυψη των απαιτήσεων και των αναγκών των πελατών του, εφοδιάζοντας όλα τα λιμάνια ανά τον κόσμο με κάβους, σχοινιά, άγκυρες, κλειδιά, στριφτάκια, αλυσίδες, συρματόσχοινα, εξαρτήματα συρματόσχοινων, χρώματα,

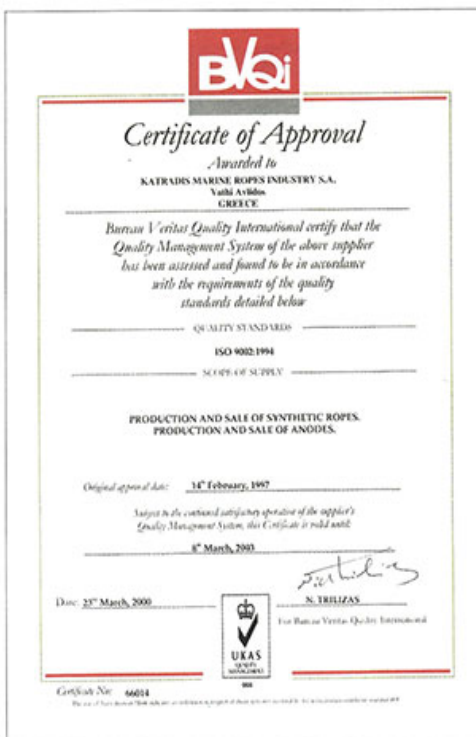
προσκρουστήρες, εξαρτήματα container και ανόδια.

Ο Όμιλος Κατράδης, στοχεύοντας πάντοτε στην παροχή υπηρεσιών οι οποίες συνδυάζουν την υψηλή ποιότητα με το χαμηλό κόστος, εγκαινίασε το 1999, στο 69ο χιλιόμετρο Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας, διπλά στο εργοστάσιο των σχοινιών, υπερούχρονη μονάδα παραγωγής ανοδίων αλουμινίου και ψευδαργύρου.

Κύριο μήλημα της προσπάθειας αυτής είναι η καθοδική προσαρμογή των προϊόντων. Έτσι λοιπόν εφαρμόζεται αυστηρός ποιοτικός έλεγχος με μηχανήματα τελευταίας τεχνολογίας (φασματογράφος μάζας, ηλεκτροδιαβροχή κ.ά.).

Η έρευνα που πραγματοποιείται τόσο κατά τη χύτευση όσο και στο τελικό προϊόν, εξασφαλίζει τη σωστή αντιδιαβρωτική προστασία της «γόστρας» (hull) και των δεξαμενών (tanks).

Σημαντικό μέρος της επιτυχίας αυτής οφείλεται και στο προσωπικό το οποίο είναι άρτια εκπαιδευμένο και ενημερωμένο, οι δε επιστημονικοί συνεργάτες αναλαμβάνουν κάθε είδους μελέτη παρέχοντας την πιο αποτελεσματική λύση σε οιοδήποτε πρό-



τίωση των υπηρεσιών της πρόσφατα την οδήγησαν στην απόκτηση πιστοποιητικού ποιότητας κατά ISO 9002 για το τμήμα ανοδίων. Για την εταιρεία το γεγονός αυτό αποτέλεσε ένα σταθμό στις προσπάθειές της για ποιότητα, χωρίς όμως να είναι και κάτι νέο, διότι η εταιρεία εδώ και πολλά χρόνια εφαρμόζει Σύστημα Διασφάλισης Ποιότητας (ISO 9002) για το τμήμα σχοινιών-κάβων ενώ πολύ σύντομα θα υπάρχει για όλες τις δραστηριότητές της κάποιο αντίστοιχο σήμα ποιότητας.

Σε χρονικές στιγμές δύσκολες για τη ναυτιλία μας, στην εταιρεία Κατράδης, η εξυπηρέτηση και του πιο απαιτητικού πελάτη αποτελεί πρόκληση για υψηλών προδιαγραφών -και όχι ακριβών- παροχή υπηρεσιών.

Θάλασσα και Τέχνη

Την έκθεση με θέμα «Θάλασσα & Τέχνη» εγκαινίασαν ο επίτιμος πρόεδρος του Μουσείου Ναυτικής Παράδοσης υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Κ. Λαλιώτης και ο τ. υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σ. Σουμάκης. Η έκθεση φιλοξενείται στην Πέτρινη Αποθήκη (Μόνιμες Δεξαμενές Βασιλειάδη του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς). Στη «Θάλασσα & Τέχνη», ο επισκέπτης μπορεί να δει εκθέματα, ναυτικά κειμήλια από την αρχαιότητα έως τις μέρες μας (αμφορείς, πέτρινες άγκυρες, μοντέλα πλοίων, ναυτικά όργανα, βυζαντινές εικόνες με θαλασσιούς αγίους, παλαιούς χάρτες, χαρτικά κ.ά.). Ο πλούτος των εκθεμάτων σε συνδυασμό με την «ατμόσφαιρα» της Πέτρινης Αποθήκης, στην προβλήτα του παλαιού εμπορικού λιμανιού του Πειραιά, δημιουργούν στον επισκέπτη την αίσθηση του ταξιδιού της ελληνικής ναυτικής ιστορίας και παράδοσης.

Η έκθεση πραγματοποιείται υπό την αιγίδα των υπουργείων Περιβάλλοντος - Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Εμπορικής Ναυτιλίας, Εξωτερικών (Γενική Γραμματεία Απόδημου Ελληνισμού), Πολιτισμού, Οικονομικών (Οργανισμός Προώθησης Εξαγωγών), Αιγαίου και τη Νομαρχία Πειραιά.

Το Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης είναι μη κερδοσκοπικός φορέας, ιδρύθηκε στον Πειραιά το 1992 από ανθρώπους της ναυτιλίας και έχει βασικό σκοπό τη συλλογή, συντήρηση, φύλαξη και έκθεση πάσης φύσεως κειμηλίων και λοιπών αντικειμένων που σχετίζονται με τη ναυτική παράδοση των Ελλήνων.

Οι ώρες επισκέψεως της έκθεσης είναι από τις 10:00 έως τις 14:00 και από τις 18:00 έως τις 20:30 κάθε μέρα. Η έκθεση θα διαρκέσει έως τις 15 Ιουνίου 2000.



Σημαντική παρουσία στις ναυτιλιακές αντιπροσωπεύσεις

Στα τρία χρόνια παρουσίας στο ναυτιλιακό χώρο, η εταιρεία ΦΡΑΝΜΑΝ υπέγραψε συμφωνίες αντιπροσωπεύσεως με 14 μεγάλους κατασκευαστές, έφτασε τα 15 άτομα προσωπικό και απέκτησε δύο πιστοποιήσεις ISO 9002 από σημαντικούς φορείς όπως ο DNV και ο ABS. Εταιρείες όπως η Yanmar Diesel

Engine Co. Ltd., η Tsuji Heavy Industries και το group της Consilium εμπιστεύονται τη ΦΡΑΝΜΑΝ για την εκπροσώπησή τους σε μία τόσο σημαντική αγορά όπως αυτή της Ελλάδας. Σημειώτεον ότι τις δύο πρώτες εταιρείες τις εκπροσωπεί η ΦΡΑΝΜΑΝ στην Κύπρο και στην Αγγλία.

Η εταιρεία ιδρύθηκε από το γνωστό επιχειρηματία στο χώρο

της ναυτιλίας κ. Κωστή Φραγκούλη, ιδιοκτήτη και διευθύνοντα σύμβουλο της ναυτιλιακής εταιρείας Imperium Shipmanagement S.A.

Στη ναυτιλιακή έκθεση Ποσειδώνια 2000, η ΦΡΑΝΜΑΝ θα παρουσιάζεται στο περίπτερο Α-311.

Η έδρα της εταιρείας είναι στη διεύθυνση λεωφ. Συγγρού 220, τηλ.: 95.32.350, fax: 95.32.355, e-mail: info@franman.gr., web-site: http://www.franman.gr

Η Lamar Group συνεργάζεται με το υπουργείο Εθνικής Άμυνας του Ιράν

Επειτα από πολύμηνες διαβουλεύσεις και επαφές, η κυβέρνηση του Ιράν, μέσω του υπουργείου Εθνικής Άμυνας του, εξουσιοδότησε τη Lamar Group S.A. για την εμπορία και διάθεση, παγκοσμίως, μεγάλης γκάμας παραγωγής ειδικευμένων ιρανικών βιομηχανικών προϊόντων αλλιά και εξειδικευμένης βιομηχανικής και άλλης τεχνολογίας.



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,

New buildings,

Repairs + Conversions

青島北海船廠修船分廠

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD

上海立新船廠

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y

廣州修船中心

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



Μαθήματα ιστιοπλοΐας

Στη σύσταση νέας εταιρείας προχώρησε η Κυριακούλης Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. Η νέα εταιρεία έχει την επωνυμία Offshore Escape και αντικείμενο εργασιών την παροχή εκπαίδευσης στην ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης.

Στόχος της σχολής είναι ο εκπαιδευόμενος, μέσα σε άνετες συνθήκες και με ένα μοντέρνο σύστημα διδασκαλίας, να εξοικειωθεί με τις καταστάσεις που πραγματικά θα συναντήσει στα ταξίδια

του και να αποφοιτήσει έχοντας τη σιγουριά και διάθεση να συνεχίσει να ασχολείται με την ιστιοπλοΐα. Στην κατεύθυνση αυτή, πεπειραμένοι ιστιοπλοΐοι μετεκπαιδεύτηκαν στο εξωτερικό προκειμένου να υπάρξει άμεση επαφή με τις σύγχρονες μεθόδους διδασκαλίας. Επίσης, για την εκπαίδευση χρησιμοποιούνται σκάφη σύγχρονα, με στόχο την εξοικείωση των νέων ιστιοπλοΐων με κάθε ιδιαιτερότητα που μπορεί να συναντήσουν αργότερα στη ναυτική τους ζωή.

Οι απόφοιτοι της σχολής γίνονται μέλη του Offshore Club το οποίο προσφέρει: Εκδηλώσεις σε στεριά και θάλασσα, συμμετοχή σε εκδρομές με ιστιοπλοϊκά, σημαντικές εκπαιδεύσεις στις τιμές ενοικίασης σκαφών κ.ά.



Δωρεά του Ομίλου Τσαβλήρη

Σε ασηνή τελετή που διεξήχθη στο Science Museum, ο Όμιλος Τσαβλήρη δώρισε το μοντέλο με την ονομασία «Tsavlis Giant» το οποίο είναι το πλέον σύγχρονο και από τα μεγαλύτερα ναυαγοσωστικά στον κόσμο.

Πωλείται τουριστικό, επαγγελματικό, 15 μέτρα, κατασκευής 1994, με βόθρο μηχανή και πρωτόκολλο 49 ατόμων. Πλήρες εξοπλισμένο.
Τηλ. 0945-852955, 0375-71165.

Με στόχο την ποιότητα

Ανανεωμένο και με στόχο την καλύτερη ποιότητα, το εστιατόριο «Mezzo Mezzo» μεταφέρθηκε στον καλοκαιρινό του χώρο στη Βούλα. Ο νέος αυτός χώρος, ο οποίος διαθέτει και δικό του parking, δημιουργήθηκε στην παραλία της Γλυφάδας (Διαδόχου Παύλου) ανάμεσα στην 3η και 4η μαρίνα.

Ο γνωστός chef Jean Yves Carattoni συνεχίζει την επιτυχημένη πορεία του, και εκτός από τα κλασικά πλέον πιάτα θα γευθείτε και το ανανεωμένο μενού με τους απαραίτητους συνδυασμούς των γαλλικών και μεσογειακών γεύσεων με αυτών της Άπω Ανατολής.

Από τη λίστα των κρασιών μπορείτε να επιλέξετε ανάμεσα σε 250 ετικέτες ελληνικών και ξένων οίκων όπως και ανάμεσα σε σαμπάνιες, αφρώδη και επιδόρπια κρασιά, καθώς και διάφορα κονιάκ, πορτ, σέρι, γκράπες και αποστάγματα, ενώ σε ειδικό ψυγείο φυλάσσεται μεγάλη ποικιλία πούρων. Το χώρο κοσμούν έργα του γλύπτη Τακι και μια εγκατάσταση του Λάπηνα.

Το σέρβις αρχίζει από τις 20.30 και το εστιατόριο παραμένει κλειστό την Κυριακή (τηλ.: 89.46.018, 89.83.091).





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 (RYA)

SPR0201 02.00



Μαραθώνιος για φιλανθρωπικούς σκοπούς

Στον πέμπτο κατά σειράν Μαραθώνιο, που έγινε στο Λονδίνο, έτρεξε ο Γιώργος Τσαβήρης και τερμάτισε σε τέσσερις ώρες. Ο κ. Τσαβήρης δοκίμασε την αντοχή του παρακινούμενος από το φιλανθρωπικό σκοπό του αγώνα, αφού την περυσινή χρονιά το ποσό που συγκεντρώθηκε ξεπέρασε τις 20.000 λίρες Αγγλίας. Το φετινό ποσό του Μαραθωνίου θα διατεθεί για το Ίδρυμα Προστασίας Παιδιών με Καρκίνο.

Σε νέα γραφεία η Thomas Miller

Η Thomas Miller (Hellas), που είναι αποκλειστικός αντιπρόσωπος στην Ελλάδα του UK P&I Club, σε συνεργασία με το τελευταίο διαχειρίζονται το ένα τρίτο του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου.

Η Thomas Miller, που κλείνει φέτος 35 χρόνια συνεχούς παρουσίας στην Ελλάδα, ασχολείται κυρίως με αποζημιώσεις καλύπτοντας περίπου 60 στόλους που έχουν έδρα την Ελλάδα. Οι υπηρεσίες που προσφέρει συμπεριλαμβάνουν τη διευθέτηση τραπεζικών εγγυήσεων, τη σύνταξη επιστολών εκ μέρους των μελών που έχουν εμπληκτεί σε περιστατικά και γενικότερα τη διευθέτηση των διαδικασιών που ακολουθούνται σε περιπτώσεις που απαιτούν αποζημίωση.

Πρόσφατα η εταιρεία μεταφέρθηκε σε νέα γραφεία στον Πειραιά. «Έχουν περάσει πολλά χρόνια από το 1966, οπότε ανοίξαμε τα γραφεία μας στον Πειραιά για πρώτη φορά», λέει ο Area Director κ. Daniel Evans, «η μεταφορά μας σε νέα γραφεία ήταν απαραίτητη για τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρουμε στα μέλη μας».

Τα 13 στελέχη της εταιρείας, με επικεφαλής τον κ. Peter Wright, έχουν ήδη μεταφερθεί στην Ακτή Μιαούλη 93 (τηλ.: 42.91.200).

Τιμητική διάκριση για αναβάθμιση προϊόντων

Η εταιρεία Δ. Κορωνάκης ABEE στις εγκαταστάσεις της οργάνωσε τμήμα έρευνας, σχεδιασμού και μελέτης νέων κατασκευών, προκειμένου να δημιουργήσει και να δοκιμάσει στην πράξη νέες πηξέιες αλφά και συνθέσεις σχοινιών (κάβων).

Αποτέλεσμα αυτής της έρευνας ήταν η εταιρεία να περάσει επιτυχώς τους απαιτούμενους ελέγχους και να της δοθεί η πιστοποίηση ISO 9001.

Η τιμητική διάκριση, η οποία για πρώτη φορά απενεμήθη σε αυτόν τον τομέα, αφορά σχεδιασμό, κατασκευή, διαδικασία προώθησης και πώλησης, καθώς και παροχή υπηρεσιών προς τον πελάτη σε ό,τι αφορά την παραγωγή της εταιρείας σε συρματόσχοινα, σχοινιά και σχοινοσύρματα (μογάτες).

Με τη συνεχώς ποιοτική αναβάθμιση των προϊόντων, της η Δ. Κορωνάκης συγκαταλέγεται στις διεθνείς μονάδες παραγωγής προς όφελος των ανά τον κόσμο πελατών της.

1ος ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΣΕΜΙΝΑΡΙΩΝ

«Οι Ιχθυοκαλλιέργειες στην Ελλάδα
Σημερινή κατάσταση: προβλήματα / προοπτικές»

7-10 ΙΟΥΛΙΟΥ (Πανεπιστημιούπολη Ζωγράφου)

- ⇒ Η Πολιτική του Υπουργείου Γεωργίας για τις υδατοκαλλιέργειες
- ⇒ Η Πολιτική του ΥΠΕΧΩΔΕ για τις υδατοκαλλιέργειες
- ⇒ Η Πολιτική της ΑΤΕ για τις υδατοκαλλιέργειες
- ⇒ Καλλιέργειες σε γλυκά νερά, καλλιέργειες οστράκων και καρκινοειδών
- ⇒ Καλλιέργειες νέων ειδών
- ⇒ Επιπτώσεις στο περιβάλλον
- ⇒ Παρόν και Μέλλον των υδατοκαλλιεργειών
- ⇒ Κατάρτιση μελετών για την ίδρυση και λειτουργία ιχθυοκαλλιεργητικών μονάδων.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Πληροφορίες και δηλώσεις συμμετοχής

Επικ. Καθηγητής Β. Ρούσσης (Φαρμακευτική Σχολή), 7274 592, -590 roussis@pharm.uoa.gr

Επικ. Καθηγητής Μ. Δασενάκης (Τμήμα Χημείας), 7274 269, -271 edasenak@cc.uoa.gr

Στα Πλαίσια των Δραστηριοτήτων του Προγράμματος
ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ, ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ & ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ
ΜΕ ΒΑΣΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.

Quality, Health, Safety and Environment management (QHSE)



With a presence in 150 countries, 580 offices world-wide and a qualified workforce of more than 10 000 experts, Bureau Veritas provides an extensive range of specialized services in the areas of Conformity Assessment (Classification, Certification, Inspection, Testing), Consultancy, Training and Outsourcing.

Bureau Veritas' mission is to deliver economic value to its clients through QHSE management of their assets, projects, products and systems resulting in licence to operate, risk reduction and performance improvement.

Bureau Veritas has a recognized and undisputed expertise in major industrial sectors : Aeronautics and Space, Construction, Consumer Products, Energy & Process, Food, International Trade, Manufacturing, Marine, Transport & Logistics, Services.



**BUREAU
VERITAS**

Head Office: 17 bis, Place des Reflets - La Défense 2 - 92077 Paris La Défense cedex - France

Tel. 33 (1) 42 91 52 91 - Fax. 33 (1) 42 91 52 97

Email: info@bureauveritas.com - Site Web: www.bureauveritas.com



«Ταχεία πλεύση» υπόσχεται ο Χρήστος Παπουτσής

Επίλυση όρων των εκκρεμοτήτων

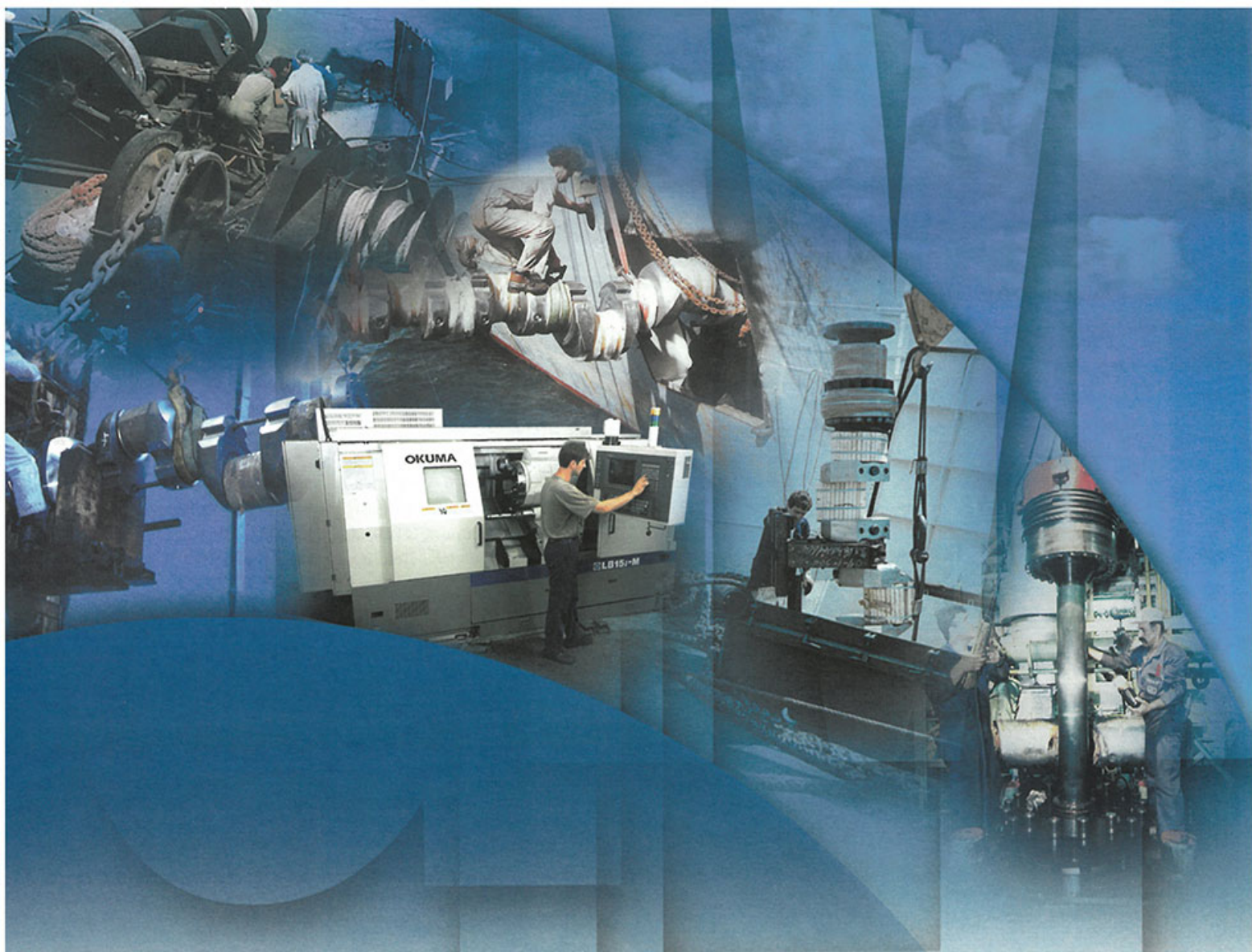
Με διάλογο και συνεχή
συνεργασία με τους
κοινωνικούς εταίρους θα
αναπτυχθεί μια σύγχρονη,
ανταγωνιστική ελληνική
ναυτιλία, που θα
χαρακτηρίζεται από την
ασφάλεια και την ποιότητα,
υποστηρίζει ο υπουργός
Ναυτιλίας
Χρήστος Παπουτσής.

Ο κ. Παπουτσής, σε ευρύ ακροατήριο εφοπλιστών, μελών της διοίκησης της ΠΝΟ, εκπροσώπων διαφόρων φορέων της ναυτιλιακής κοινότητας, του Λιμενικού Σώματος και του πολιτικού προσωπικού του υπουργείου, ανέλυσε πριν από λίγες ημέρες το πρόγραμμα δράσης του ΥΕΝ σε μια περίοδο έντονων διεργασιών στον κλάδο της ακτοπλοΐας. «Ήρθε η ώρα δράσης για μια νέα αρχή. Να τοποθετήσουμε την ελληνική ναυτιλία ψηλά στην ημερησία διάταξη της εθνικής πολιτικής», είπε χαρακτηριστικά ο κ. Παπουτσής και συμπλήρωσε: «Χρειάζονται επιθετικές πρωτοβουλίες και δεσμεύσεις και όχι ευχολόγια. Δεν έχω την αγωνία για το πολιτικό κόστος. Έχω την αγωνία για το πολιτικό όφελος για τη χώρα

και το λαό μας. Δεν φοβόμαστε να ταρώσουμε τα νερά».

Με τη σωστά μελετημένη ομιλία του, ο υπουργός Ναυτιλίας στόχευε στο να αποκαταστήσει η κυβέρνηση την καλύτερη επαφή της με τον εφοπλιστικό κόσμο και τη ναυτεργασία. Όσον αφορά την ακτοπλοΐα, ο Χρ. Παπουτσής έδωσε ένα χρονικό περιθώριο 100 ημερών επειδή γνωρίζει πολύ καλά ότι τα δρομολόγια δεν πρόκειται να απελευθερωθούν άμεσα και οι αντιπαλότητες των επιχειρηματικών συμφερόντων θα κορυφωθούν το καλοκαίρι!

Πιο συγκεκριμένα, ο κ. Παπουτσής διευκρίνισε στην ομιλία του ότι ζήτησε από τις υπηρεσίες του υπουργείου Ε.Ν. να του ετοιμάσουν όλες τις εκκρεμότητες και τις προβλεπόμενες πρωτοβουλίες και να στις κατατά-



One **step** ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

ξουν ως εξής: α) Σε αυτές που πρέπει να υλοποιηθούν τις επόμενες 100 ημέρες, β) σε αυτές που πρέπει να υλοποιηθούν εντός του έτους και γ) στις μακροπρόθεσμες ενέργειες των οποίων είναι απαραίτητη και άλλη προετοιμασία.

Έτσι, εντός των 100 ημερών ο υπουργός θα έχει μια κάποια άνεση χρόνου προκειμένου να μελετήσει το πρόβλημα της ακτοπλοΐας και να προχωρήσει προς την επίλυσή του. Όσον αφορά την καλύτερη επαφή της κυβέρνησης, μέσω του υπουργού, με τον εφοπλιστικό κόσμο, εί-



Εντός των 100 ημερών ο υπουργός θα έχει μια κάποια άνεση χρόνου προκειμένου να μελετήσει το πρόβλημα της ακτοπλοΐας

ναι γνωστό ότι βρίσκεται στις προτεραιότητες του κ. Κώστα Σημίτη. Άλλωστε, η τοποθέτηση του κ. Παπουτσή στο ΥΕΝ δείχνει αφενός την πρόθεση του πρωθυπουργού για την αναβάθμιση του υπουργείου και αφετέρου το βάρος που ρίχνει στη ναυτιλία. Προς την κατεύθυνση της αναβάθμισης του υπουργείου και της αναβάθμισης που επιδιώκει η κυβέρνηση, ο υπουργός ανακοίνωσε τη συγκρότηση και τη λειτουργία για πρώτη φορά στο ΥΕΝ ενός Γραφείου Κοινοβουλευτικής Εργασίας, το οποίο θα έχει την ευ-

θύνη παρακολούθησης των θεμάτων ναυτιλίας στη Βουλή καθώς και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σε συνεργασία με τους εκπροσώπους του υπουργείου που υπηρετούν στη μόνιμη ελληνική αντιπροσωπεία στις Βρυξέλλες.

Τα κυριότερα σημεία του προγράμματος δράσης του ΥΕΝ είναι τα εξής:

1. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έδωσε το «στίγμα» του και στην ποταπόρο ναυτιλία και στην ακτοπλοΐα, τονίζοντας ότι θα επιδιώχθούν καθαροί στόχοι ως προς την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, την προσέλευση νέων και σύγχρονων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και την ενίσχυση της απασχόλησης των εργαζομένων. Αφού τάχθηκε υπέρ της λογικής να αυξηθούν τα πλοία με ελληνική σημαία και της κατοχύρωσης της σημαίας μας ως σημαίας ποιότητας, ανέφερε ότι πρέπει να ξεκινήσει διάλογος για την ποταπόρο, χωρίς να διαφεύγει της προσοχής πως δεν νοείται ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτικούς.

2. Για την περίφημη ανταγωνιστικότητα των ποταπόρων, είπε ότι δεν μπορεί να συνδέεται αποκλειστικά και μόνο με τη σύνθεση των πληρωμάτων. Υποστήριξε ότι η ανταγωνιστικότητα της σημαίας εξαρτάται από το διοικητικό και νομοθετικό πλαίσιο, τις διακρατικές συμφωνίες συνεργασίας, το φορολογικό καθεστώς και τις τηλεπικοινωνίες, ενώ «κλειδί» είναι και η αναβάθμιση της εκπαίδευσης.

3. Για την ακτοπλοΐα υπογράμμισε πως πρέπει να επιταχυνθεί η απόσυρση των υπερήλικων πλοίων, ενώ το θέμα αύξησης των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων θα εξεταστεί στο πλαίσιο της δημοσιονομικής πολιτικής. Για την απελευθέρωση, τόνισε ότι χρειάζεται ένα πλαίσιο καθαρό και συγκεκριμένο, που να ανταποκρίνεται στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού. «Η απελευθέρωση θα προχωρήσει. Όχι όμως άναρχα. Χρειαζόμαστε συνοδική προσέγγιση υπό δύο προϋποθέσεις: Σεβασμό των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού και σεβασμό του δημόσιου συμφέροντος», ανέφερε χαρακτηριστικά. Ακόμη, για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες τόνισε ότι δεν έχουν να φοβηθούν τίποτα από τις ευρωπαϊκές, αρκεί να προετοιμαστούν έγκαιρα για τον Ιανουάριο του 2004.

4. Ο κ. Παπουτσή τόνισε ότι θα αναβαθμιστεί το σύστημα εκπαίδευσης και παράλληλα θα συνεχιστεί η προετοιμασία για το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά την εισαγωγή της ποταπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ.

Ο υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας αναφέρθηκε στο θαλάσσιο τουρισμό, στις υποδομές και στον εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων, ενώ για ΟΛΠ και ΟΛΘ Α.Ε. υπογράμμισε πως θα προχωρήσει η ολοκλήρωση του νέου θεσμικού πλαισίου λειτουργίας, με γνώμονα τον εκσυγχρονισμό και την κατοχύρωση του ρόλου τους στο εμπόριο, στον τουρισμό και στις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Ειδικότερα, ανέφερε ότι θα προχωρήσει η εισαγωγή τους στο ΧΑΑ, ενώ θα εφαρμοστεί η νομοθεσία για να λειτουργήσει ο κοινοτικός διάδρομος. Ο κ. Παπουτσή έκανε αναφορά στην προστασία του περιβάλλοντος, στους Ολυμπιακούς Αγώνες, στο Α.Σ. και στο πολιτικό προσωπικό του ΥΕΝ. Οι θέσεις του νέου υπουργού για την ακτοπλοΐα κινήθηκαν με μια διάθεση «ισών αποστάσεων» με αποτέλεσμα να ικανοποιήσουν τους ακτοπλοΐτες. Ωστόσο είναι εμφανής η πρόθεση του Χρ. Παπουτσή να «κερδίσει χρόνο» προτού ανακοινώσει τις αποφάσεις του για το μείζον θέμα της απελευθέρωσης και της αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου. Με δεδομένη την απελευθέρωση από την 1/1/2004, η πορεία που θα ακολουθηθεί εικάζεται ότι θα είναι προς την κατεύθυνση αυτή, αν και το ζητούμενο είναι η «χρυσή τομή».

Σε γενικές γραμμές, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, εντοπίζοντας τα προβλήματα και επισημαίνοντας τις προτεραιότητες, στην ουσία προδιέγραψε (χωρίς να αποκρύψει) την πολιτική που θα ακολουθηθεί. Μια πρώτη προσέγγιση στον τρόπο σκέψης υποδηλώνει την αποφασιστικότητα του κ. Παπουτσή, αλλά δείχνει και τη σοβαρότητα με την οποία προτίθεται να εξετάσει όλα τα θέματα. Η πρώτη ομιλία του κατέδειξε εκτός όλων των όρων και συγκροτημένη σκέψη, πέραν της επιθυμίας του ίδιου να προσδώσει μια σύγχρονη εικόνα στο ΥΕΝ. Οι προθέσεις του ασφαλώς δεν προδικάζουν και το τελικό αποτέλεσμα, ωστόσο όμως δημιουργούν την αίσθηση ότι κάτι αρχίζει να «κινείται».

Are you a member?

Our club is one of the world's most prestigious. The membership is made up of leading players in the shipping and maritime related industries who are clients of The Royal Bank of Scotland.

As their bankers, we have assisted our clients in growing their businesses, taking advantage of the cyclical opportunities of the shipping market.

THE
SHIPPING
CLUB



**The Royal Bank
of Scotland**

London:

Shipping Business Centre,
5-10 Great Tower Street, London, EC3P 3HX.
Tel: 44 (0)207 833 2121. Fax: 44 (0)207 283 7538.
[www: rbs.co.uk/shipping](http://www.rbs.co.uk/shipping)

Greece:

Piraeus Branch,
61 Akti Miaouli, GR-185 10, Piraeus.
Tel: 00 301 459 6500. Fax: 00 301 459 6600

Registered in Scotland No 90312 Registered Office: 36 St Andrew Square Edinburgh EH2 2YB

Μια θέση εργασίας στο πλοίο δημιουργεί 4,4 θέσεις στην ξηρά

Θέτοντας στις σωστές βάσεις το συμφέρον της χώρας από τη διατήρηση μιας ανταγωνιστικής ναυτιλίας, ο πρόεδρος της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee) κ. Επ. Εμπειρίκος, σε μια αποκαλυπτική συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά», ζητεί από την Πολιτεία «συνεχή ανησυχία και εφαρμογή αποφασιστικής πολιτικής, ευελιξίας και αλλαγών».



Πόση πίεση και επιρροή μπορεί να ασκήσει η συνεργασία του Committee και της ΕΕΕ στην κυβέρνηση; Διότι μέχρι σήμερα δεν έχουμε δει να ικανοποιούνται τα αιτήματα του εφοπλισμού.

Δεν υπάρχει ζήτημα πίεσης ή επιρροής της συνεργασίας του Committee και της ΕΕΕ επί της κυβερνήσεως για την ικανοποίηση των αιτημάτων -όχι του ελληνικού εφοπλισμού όπως λέτε- αλλά της ελληνικής ναυτιλίας. Διότι η κυβέρνηση, η ναυτεργασία και ο εφοπλισμός έχουν κοινά συμφέροντα και στόχους - μια ισχυρή, δυναμική και ευήμερουσα ελληνική ναυτιλία. Έχει λεχθεί επανειλημμένως και το επαναλαμβάνω ότι η ελληνική ναυτιλία δεν είναι μόνο θέμα του ελληνικού εφοπλισμού. Αν και η ναυτιλία μας δραστηριοποιείται στο διεθνή χώρο, από τους καρπούς της ωφελούνται όλοι που συμμετέχουν, καθώς επίσης και η ελληνική οικονομία γενικότερα. Ένα ισχυρό ελληνικό νηολόγιο δίδει κύρος στη μικρή πατρίδα μας, δημιουργεί χιλιάδες θέσεις επικερδούς εργασίας στη θά-

πλοίου, και εκεί στηρίχθηκε βασικά η επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας. Αλλά για να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, απαιτείται μία συνεχής ανησυχία και εφαρμογή αποφασιστικής πολιτικής, ευελιξίας και αλλαγών, ανάλογα με τις επικρατούσες εκάστοτε παγκόσμιες ναυτιλιακές συνθήκες, ώστε να είμαστε πάντοτε εγκαίρως εντός βιώσιμων πλαισίων ανταγωνισμού. Διεθνείς ναυτιλίες που δεν παρακολούθησαν και δεν προσαρμόστηκαν με τις εξελίξεις του ανταγωνισμού, ακολουθούν μειωτικές πορείες και στο τέλος χάνονται. Νομίζω -είναι κοινή αναγνώριση- ότι η Πολιτεία πάντοτε συμπαραστάθηκε και υποστήριξε τη ναυτιλία μας. Πρέπει όμως να κατανοηθεί ότι από την εποχή της αλλαγής των πλοίων από ιστιοφόρα σε ατμόπλοια, καμία άλλη εποχή στην ιστορία της εμπορικής ναυτιλίας δεν ήταν πιο ρευστή, πιο μεστή από διαρθρωτικές αλλαγές, από τη σημερινή. Η παγκοσμιοποίηση, οι τεχνολογικές και νομοθετικές εξελίξεις, οι νέες πρακτικές κ.λπ. σφυρηλατούν και διαμορφώνουν μια νέα μορφή επιτυχημένης ναυτιλιακής επι-

τητας, άλλο βασικό μέλημά μας είναι να παρακολουθούμε και να αντιμετωπίζουμε τις έντεχνες προτάσεις που συχνά παρουσιάζονται για διεθνείς νομοθετικές αλλαγές οι οποίες, χωρίς να προσφέρουν κάποια ουσιαστική ωφέλεια για την ασφάλεια του πλοίου ή το περιβάλλον, στοχεύουν κυρίως στην επιβολή πρόσθετων ασφαλιστικών, κατασκευαστικών ή λειτουργικών υποχρεώσεων στα υπάρχοντα πλοία ή να οδηγήσουν πρόωρα στα διαλυτήρια μεγάλο αριθμό καλών πλοίων. Το γεγονός αυτό, λόγω της πρώτης θέσεως της ελληνικής ναυτιλίας, έχει λίαν δυσμενείς επιπτώσεις στον ελληνικό στόλο, ενώ παράλληλα εξυπηρετεί τα συμφέροντα των βιομηχανικών χωρών και των ανταγωνιστών μας. Τα βιομηχανικά κράτη υποστηρίζουν τη βιομηχανία τους. Παρομοίως το Committee, οι Έλληνες εφοπλιστές και η Ελλάδα ενδιαφέρονται και υποστηρίζουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία μας, ενώ ειδικότερα, η επιδιώξη μας είναι τα πλοία να είναι γερά και ασφαλή, φιλικά στο περιβάλλον και επικερδή. Παράλληλα θα ήθελα να τονίσω τη μεγάλη

Για να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, απαιτείται μία συνεχής ανησυχία και εφαρμογή αποφασιστικής πολιτικής

λασσα και στη στεριά, επιτρέπει τη διατήρηση και την περαιτέρω ανάπτυξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου και φέρει συνάλλαγμα στη χώρα μας. Ας μην ξεχνάμε ότι ολλανδικές και αμερικανικές μελέτες έχουν αποφανθεί ότι μία θέση εργασίας στο πλοίο δημιουργεί 4,4 θέσεις εργασίας στην ξηρά. Η ναυτιλία, λοιπόν, τα αιτήματά της, δεν είναι υπόθεση του εφοπλισμού, είναι υπόθεση ελληνική και είναι καθήκον όλων μας να διατηρήσουμε το ελληνικό νηολόγιο ισχυρό. Είναι καθήκον επομένως του ελληνικού εφοπλισμού, που βρίσκεται στο πρώτο μέτωπο του διεθνούς ανταγωνισμού, να επισημαίνει και να υποδεικνύει τα σημεία που πρέπει να υποστηριχθούν, έτσι ώστε η ελληνική αυτή υπόθεση να διατηρηθεί δυναμική και επιτυχή.

Γιατί νομίζετε ότι η Πολιτεία δεν προχωρεί στη λήψη μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, όπως κάνουν άλλες ευρωπαϊκές ναυτιλίες;

Η στενή συνεργασία των τριών φορέων της ναυτιλίας (κυβέρνηση-ναυτεργασία-εφοπλισμός) έπαιξε σημαντικό ρόλο στο παρελθόν στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού

χειρήσεως. Υπάρχει τώρα μεγάλη ανάγκη, λόγω των ραγδαίων αυτών εξελίξεων, να επιταχυνθούν οι αλλαγές που έχει υποδείξει ο ελληνικός εφοπλισμός, για την επαναφορά της ελληνικής ναυτιλίας σε βιώσιμα ανταγωνιστικά πλαίσια. Οι στόχοι του Committee και της ΕΕΕ είναι απολύτως κοινοί προς αυτήν την κατεύθυνση και θα συνεχισθεί ο διάλογος με την κυβέρνηση. Είναι όμως πολύ ενθαρρυντικό ότι ο νέος υπουργός κ. Χρήστος Παπουτσής, κατά τις προγραμματικές δηλώσεις της νέας κυβέρνησης στη Βουλή, έθεσε το θέμα της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας σε πρώτη προτεραιότητα.

Ποιος είναι ο ρόλος του Committee στα πράγματα της ναυτιλίας, στη νέα περίοδο που εγκαινιάζει η προεδρία σας;

Ο ρόλος του Committee από ιδρύσεώς του ήταν και είναι η εξυπηρέτηση και η προαγωγή των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας και της πατρίδας μας. Εκπροσωπούμε την πρώτη ναυτιλία του κόσμου, γεγονός που δημιουργεί πάρα πολλές υποχρεώσεις και ευθύνες. Το Committee από κοινού με την ΕΕΕ δίδει καθημερινά τον αγώνα του στο διεθνή στίβο. Για παράδειγμα, πέραν της ανταγωνιστικό-

σημασία της ναυτικής εκπαίδευσής. Στην ηλεκτρονική εποχή που ζούμε και με κανονισμούς που αλλάζουν συνεχώς, η ανάγκη παραγωγής ενημερωμένων αξιωματικών από κατάλληλα σύγχρονα εκπαιδευτήρια, που παρακολουθούν τις διεθνείς εξελίξεις, είναι πολύ μεγάλη. Τα πλοία μας, τα ναυτιλιακά μας γραφεία και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την ύπαρξη ικανών και ενημερωμένων Ελλήνων αξιωματικών.

Με βάση την πείρα σας από το City, ποιος προϋποθέσεις υπάρχουν και τι θα μπορούσε να γίνει ώστε να κατορθώσει να μετεξελιχθεί ο Πειραιάς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, όπως επιδιώκει τα τελευταία τριάντα χρόνια;

Η εκπλήρωση των παραπάνω απαντά στην ερώτησή σας. Μία δυναμική και ευήμερουσα ναυτιλία με ελληνικά στελέχη είναι το αναγκαίο στοιχείο για την περαιτέρω ανάπτυξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου. Σήμερα η τεχνολογική εξέλιξη επιτρέπει στον Πειραιά τη λειτουργία αυτή, αρκεί να υπάρχει κοινή βούληση και προσπάθεια να διατηρήσουμε και να βελτιώσουμε αυτό που δημιουργήσαμε.

Σπύρος Αλεξανδράτος

Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Οι ξένοι εφοπλιστές έχουν περισσότερες ευκαιρίες

Βρισκόταν χρόνια στο «πηδάλιο» της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων. Τους τελευταίους μήνες πήρε στα χέρια του ένα άλλο «πηδάλιο»: αυτό του προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Ο κ. Σπύρος Αλεξανδράτος, άνθρωπος χαμηλών τόνων και άριστος γνώστης των ναυτιλιακών θεμάτων, δεν επιθυμεί να τραβά τα φώτα της δημοσιότητας. Όταν, όμως, αποφασίσει να μιλήσει, τότε... ταράζει τα νερά. Όπως λέμε εμείς οι δημοσιογράφοι «βγάζει είδηση». Σήμερα επαναπροσδιορίζει, μέσω των «Ναυτικών Χρονικών», το ρόλο του Ναυτικού Επιμελητηρίου και «ρίχνοντας το γάντι» στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή, τονίζει ότι το ΝΕΕ δεν θα πρέπει πλέον να είναι τυπικός σύμβουλος του ΥΕΝ, αλλά ουσιαστικός σύμβουλος της Πολιτείας στα θέματα ναυτιλίας. Ο κύριος Αλεξανδράτος δίνει σήμερα απαντήσεις για το ελληνικό νηολόγιο και την εμπιστοσύνη προς αυτό του εφοπλισμού, για την έλλειψη ναυτικών, για το μέλλον της ναυτιλίας μας, ενώ παραθέτει στοιχεία για την πρόοδο της μεγάλης εμπορικής ναυτιλίας.



Ποια είναι τα άμεσα προβλήματα με τα οποία καλείται η νέα ηγεσία του Επιμελητηρίου να ασχοληθεί κατά προτεραιότητα;

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) είναι ο επίσημος σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας και με αυτή την ιδιότητά του παρακολουθεί, αναλύει, μελετά και διαβουλεύεται όλα τα θέματα που αφορούν τα μέλη του, όπου μέλη του είναι όλα τα σκάφη, από τα μικρά πλοία αναψυχής και αθλητικά έως τα υπερμεγέθη δεξαμενόπλοια, φορτηγά ξηρού φορτίου, επιβατηγά κ.λπ.

Είναι λοιπόν προφανές ότι στα προβλήματα υπάρχουν ποικιλία και ιδιαιτερότητες, και το ΝΕΕ έχει την υποχρέωση να τα αντιμετωπίζει όλα με την ίδια σοβαρότητα, προσοχή, σύνεση και αποτελεσματικότητα.

Προς αυτήν την κατεύθυνση έχουμε στρέψει την προσοχή μας.

Όμως εάν κάποιος διεισδύσει περισσότερο στην ουσία, μπορεί να διακρίνει και θέματα που έχουν περισσότερους στόχους αναφοράς και μπορεί να χαρακτηρισθούν ως γενικής σημασίας.

Μερικά από αυτά είναι.

- Θέματα για τη ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου αυτά άπτονται όλων των κατηγοριών των πλοίων και πλοιαρίων.

Υπάρχουν συζητήσεις και ρυθμίζονται εξελίξεις σε θέματα που αναφέρονται στα δεξαμενόπλοια -είναι σε επικαιρότητα ύστερα από το πρόσφατο ατύχημα του Δ/Ξ «Erika», στα πλοία ξηρού φορτίου, εμπορευματοκιβωτίων, επιβατηγά κ.λπ.

- Θέματα που συζητούνται στον ΙΜΟ (διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό) και επίσης αναφέρονται σε όλα τα πλοία

- Θέματα στελέχωσης, που επίσης είναι ένα γενικό θέμα.

Για όλα τα παραπάνω το ΝΕΕ συνεργάζεται εποικοδομητικά με το ΥΕΝ και θέτει υπόψη των αρμοδίων τα στοιχεία ερευνών και μελέτης του κάθε θέματος με σκοπό να εξυπηρετηθεί ο κοινός στόχος: η ανάπτυξη και η πρόοδος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Στην πρόσφατη σύσκεψη των υπουργών στις Βρυξέλλες, στο τέλος του Μαρτίου, σχετικά με το ατύχημα του «Erika» πιστεύουμε ότι με έγκυρα στοιχεία και τεκμηριωμένες απόψεις μας που έγκαιρα θέσαμε υπ' όψιν του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, βοηθήσαμε στη δημιουργία των σωστών επιχειρημάτων και την αποφυγή βε-

βιασμένων πολιτικών αποφάσεων εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το ΝΕΕ παίζει ρόλο του συμβουλευτικού οργάνου για το διοικητικό φορέα της ναυτιλίας. Δεδομένου ότι υπάρχει μία υπολανθάνουσα αντίθεση μεταξύ του εφοπλισμού και του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, πού θα μπορούσε να συμβάλει το ΝΕΕ για τη γεφύρωση της διαφοράς;

Θεωρώ ότι δεν είναι έτσι ακριβώς τα πράγματα, τουλάχιστον σε επίπεδο θεσμικών οργάνων. Φυσικά δεν υπάρχει πλήρης ταύτιση θέσεων και απόψεων, το υπουργείο ως πολιτικής φύσεως φορέας έχει τις δικές του προτεραιότητες και σκέψεις και εμείς, ως βιομηχανία της ναυτιλίας (shipping industry), κοιτάμε να λύσουμε δικά μας προβλήματα που πηγάζουν από την ανάγκη να γίνουμε ανταγωνιστικότεροι στην παγκόσμια θαλάσσια μεταφορά. Υπάρχουν όμως πάντα και από τις δύο πλευρές καλοπροαίρετες διαθέσεις για προώθηση των θεμάτων. Μπορεί να χρονίζονται ορισμένες εξελίξεις, όμως το πλοίο κινείται, νέες παραγγελίες γίνονται, η ναυτιλία προσδεύει και πάντα υπάρχει η προσδοκία να επηρεάζουν στο βαθμό που είναι κατορθωτό οι εισηγήσεις μας τις πράξεις της Πολιτείας.

Η ναυτιλία είναι «εθνικό κεφάλαιο», έχει ληχθεί πολλή φορές αυτό, και όσο περισσότερο η Πολιτεία το ενστερνίζεται τόσο καλύτερα θα εξελίσσονται τα πράγματα. Προσπαθούμε και προσδοκούμε.

Θα επιθυμούσα και από αυτή τη στήλη να εισηγηθώ προς τη νέα πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ να συνεχίσει και να αναβαθμίσει τη συνεργασία της με το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, που έχει και την υποδομή και τη διάθεση να προσφέρει για την προώθηση των εκκρεμών θεμάτων της ναυτιλίας.

Επιθυμία μας είναι να είμαστε, όχι μόνο τυπικά, ο σύμβουλος του ΥΕΝ, αλλά και ουσιαστικοί σύμβουλοι της Πολιτείας. Το διοικητικό συμβούλιο του ΝΕΕ με τα 32 επίλεκτα μέλη του από όλους τους επιμέρους κλάδους της πλοιοκτησίας, ενώ δεν διεκδικούν να αντικαταστήσουν σε αρμοδιότητες την Πολιτεία ούτε τις επιμέρους εφοπλιστικές ενώσεις, πιστεύουμε ότι έχουν και τη δυνατότητα και τη διάθεση, ως καλοπροαίρετοι συνεργάτες και συζητητές, να συμβάλουν θετικά για την πρόοδο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Η Πολιτεία πρέπει να είναι σίγουρη ότι ως

σημαντικός οργανισμός το NEE, από τα σπλάχνα της μεγάλης αυτής δύναμης που λέγεται εμπορική ναυτιλία, εργάζεται πάντα για το γενικότερο καλό και θα είναι χρήσιμο να έχει λόγο πριν από την οριστικοποίηση των όποιων αποφάσεων.

Πού αποδίδετε τη σταδιακή μείωση της εμπιστοσύνης του ελληνικού εφοπλισμού προς το ελληνικό νηολόγιο;

Ο ελληνικός εφοπλισμός έχει τα συλλογικά του όργανα στα οποία συζητούνται θέματα κοινού ενδιαφέροντος, αλλιώς και το κάθε εφοπλιστικό γραφείο αποτελεί μία ξεχωριστή οντότητα που ανάλογα με τις επιδιώξεις και τους στόχους του ενεργεί. Υπάρχουν όμως και πράγματα που έχουν τη συλλογικότητα και όλοι τα ακολουθούν, όπως για παράδειγμα η ναυτολόγηση όλων των δοκίμων του συστήματος «Sandwich courses» με αυτοδέσμευση του εφοπλισμού.

Επίσης είναι γνωστό ότι ένας μεγάλος αριθμός Ελλήνων, κυρίως της πρώτης βαθμίδας αξιωματικών, πλοίαρχοι και Α μηχανικοί, αλλιώς και αρκετοί άλλοι υπηρετούν σήμερα σε πηλώρα ελληνόκτητων πλοίων ξένων σημαίων, είτε συμβεβλημένων με το NAT είτε και εκτός αυτού.

Θεωρούμε ότι η Πολιτεία πρέπει και μπορεί να πάρει γενναίες και ρεαλιστικές αποφάσεις, εναρμονιζόμενη με τα διεθνώς κρατούντα. Από στόματος του πρωθυπουργού έχει εκφραστεί η άποψη ότι στην Ελλάδα πρέπει να παρακολουθούμε και τα διεθνώς τεκταινόμενα.

Αναφορικά με την πηλοκτησία, είναι αλήθεια και θεωρώ ότι αυτό πρέπει όλοι να το ενστερνιστούμε ότι αυτή αντιπαθεί και ανταγωνίζεται στις διεθνείς μεταφορές, που κυρίως δραστηριοποιείται ο μεγαλύτερος όγκος της ελληνικής ναυτιλίας, με άριστους όρους και σε δυσμενείς συνθήκες.

Πρέπει όμως να αντιμετωπίσει με επιτυχία αυτόν τον ποικιλόμορφο ανταγωνισμό για να συνεχίσει να έχει την περίοπτη σημερινή θέση της, που τιμά τη χώρα μας και της δίνει γόντρο και οικονομική ωφέλεια. Είναι γνωστό ότι συνάδελφοί μας άλλων χωρών έχουν περισσότερες από εμάς ευκαιρίες και εθνική υποστήριξη στον έντονο ανταγωνισμό που αναπτύσσεται, θέτοντάς μας σε υποδεέστερη μοίρα. Δεν νομίζω ότι υστερούμε έναντι των συναδέλφων μας άλλων χωρών και διερρωτώ γιατί δεν ητμάνουμε και εμείς ως Πολιτεία τις ανάλογες θετικές αποφάσεις. Πιστεύω ότι υπάρχει ακόμη καιρός να προβληματιστούμε, ώστε να ληφθούν οι αναγκαίες προς τη σωστή κατεύθυνση αποφά-



σεις και να δομηθούν οι απαραίτητες ενέργειες με στόχο να εδραιωθεί η εμπιστοσύνη του Έλληνα εφοπλιστή και να ενισχυθεί το εθνικό νηολόγιο.

Είμαστε ένας λαός με ιδιαίτερα θετικά στοιχεία, έχουμε γνώση της ναυτιλίας, έχουμε αναπτύξει υψηλού βαθμού τεχνογνωσία περί αυτήν και πρέπει να τη διατηρήσουμε και να συνεχίσουμε τη σπουδαία παράδοση της ναυτικής μας χώρας. Θεωρώ ότι είναι καιρός να πάρει η Πολιτεία αποφάσεις για το καλό όλων, εφοπλισμού - ναυτεργασίας - Πολιτείας, απαλλαγμένη από μικρόψυχες σκέψεις που δημιουργούν οι πιέσεις από ορισμένες συντεχνίες.

Πιστεύω ότι στη δημοκρατία δεν υπάρχουν

αδιέξοδα και ότι υπάρχουν περιθώρια να διαμορφωθούν οι συνθήκες εκείνες που και το ελληνόκτητο πλοίο γενόμενο ανταγωνιστικό θα υψώσει την ελληνική σημαία και κάτω από αυτήν οι ναυτικοί μας, οι πραγματικοί επαγγελματίες και συνειδητοί άνθρωποι της θάλασσας, θα ωφεληθούν με την αύξηση θέσεων εργασίας και του αριθμού των πλοίων του ελληνικού νηολογίου. Μαζί με αυτούς η ελληνική ναυτιλία προόδευσε.

Το NEE και επί της προηγούμενης ηγεσίας του έδειξε μίαν ευαισθησία για το ζήτημα της έλλειψης ναυτικών και της ναυτικής εκπαίδευσης. Πρόκειται να αναλάβετε κάποια συγκεκριμένη πρωτοβουλία έτσι ώστε να τεθούν τα δύο αυτά ζητήματα σε μία διαφορετική βάση, προσαρμοσμένη στις σημερινές ανάγκες του ελληνικού πλοίου;

Είναι ίσως σκόπιμο να δούμε το θέμα με περισσότερη ειλικρίνεια και διεθνή σκέψη.

Η ποντοπόρος ναυτιλία πλέον απασχολεί σε πρώτη προτεραιότητα αξιωματικούς, και προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να κατατείνουν οι όποιες προσπάθειες. Να διατηρήσουμε σε υψηλό επίπεδο τις γνώσεις και την τεχνογνωσία των αξιωματικών, να τους καταστήσουμε ανταγωνιστικούς, επί της ουσίας σε σχέση με τους αθρόως προσφερόμενους από τις ασιατικές και άλλες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης χώρες, διότι τυπικά σήμερα, ύστερα από την ισχύ των διατάξεων της αναθεωρημένης STCW/95 και την εφαρμογή του ISM-Code, όλοι οι αξιωματικοί τυπικά θεωρούνται το ίδιο προσοντούχοι. Το NEE με ιδιαίτερο ενδιαφέρον συμμετέχει και παρακολουθεί τις εξελίξεις στη ναυτική εκπαίδευση και στη στελέχωση του πλοίου. Συνεργαζόμενο δε με τις εφοπλιστικές ενώσεις, από κοινού καταβάλλει προσπάθειες για τη βελτίωση και αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και τη δημιουργία σε αριθμό και γνώσεις επαρκούς ποσότητας ναυτικών, ικανών να επανδρώσει την όλη και αυξανόμενη εμπορική ναυτιλία.

Στις κοινές επιτροπές όπου συμμετέχουμε με τις εφοπλιστικές ενώσεις, την Πολιτεία και άλλους φορείς, πάντα αναπτύσσουμε θέσεις και απόψεις που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό, με διεθνή επίπεδα, της ναυτικής εκπαίδευσης και στην επάρκεια ικανών επαγγελματιών ναυτικών.

Είναι γνωστό ότι εκτός από το ενδιαφέρον μας για τη στελέχωση των πλοίων, και ως μη διαφύγει της προσοχής μας, υπάρχει ενδιαφέρον και για τα ναυτιλιακά γραφεία που πολλά από αυτά, και γιατί να μην πω όλα, έχουν στη στελεχιακή οργάνωσή τους σε κύριες θέσεις και ικανούς, άξιους αξιωματικούς εμπορικής ναυτιλίας.

ΠΡΩΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΟΥ



ΞΕΠΕΡΑΣΕ

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



ΑΠΕΚΤΗΣΕ

πιστοποίηση ISO 9002
στον τομέα του

ΠΑΡΗΓΑΓΕ



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

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



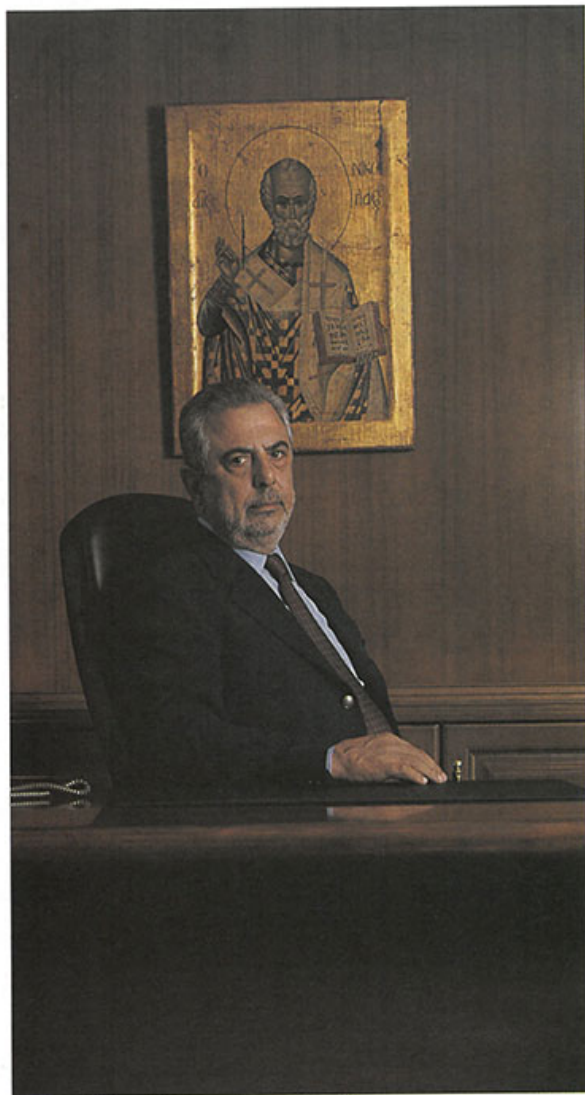
Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι στην Ελλάδα των
παγκοσμίου φήμης συρματοσχοίνων CASAR
Μέλος των Western Europ. Rope Association, West Europ. Wire Association
και συνδεδεμένο μέλος της INTERTANKO

Δ. ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ ΑΒΕΕ

ΕΔΡΑ : ΓΡΑΒΙΑΣ 56, 185 45 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΑ

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





Εάν δεν αισιοδοξούσα με βεβαιότητα για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας θα ήμουν και επιχειρηματικό και θεσμικά σε λάθος θέση. Η πόνω από 100 χρόνια συνεχής θετική εξέλιξη βεβαιώνει για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας. Στερεότυπη ερώτηση συνήθως από ξένους δημοσιογράφους είναι «τι βλέπουν οι Έλληνες και παραγγέλνουν ή αγοράζουν πλοία». Η απάντηση νομίζω είναι σαφής: «Πιστεύουμε σ' αυτόν τον εμπορικό τομέα, είμαστε δεμένοι με αυτό που κάνουμε και επιμένουμε». Εμείς οι Έλληνες, τουλάχιστον μέχρι αυτήν τη στιγμή, και ως εταίροι στην Κοινότητα έχουμε να επιδείξουμε μία πρωτιά: τη ναυτιλία μας. Γι' αυτήν γινόμαστε αποδεκτοί, μας αναγνωρίζουν και μας προσέχουν. Αυτό με έμφαση επισημάνθηκε και κατά την πρόσφατη τελετή αλληλεγγύης της πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ, τόσο από τον απερχόμενο υπουργό κ. Σταύρο Σουμάκη όσο και από τον νέο, κ. Χρήστο Παπουτή. Διερωτώμαι σε ποιον άλλο παραγωγικό και με ευρύ κοινωνικό έργο τομέα η χώρα μας έχει να επιδείξει πρωτοπορία όπως αυτόν της ναυτιλίας. Πρέπει λοιπόν όλοι μας αυτό που ορθώς χαρακτηρίζεται «ελληνικό θαύμα», μια μικρή χώρα να έχει ξε-

ψει.

Είναι προφανές ότι διαφορετικά λειτουργούσε η ναυτιλιακή εταιρεία στις αρχές του αιώνα, οπότε σχεδόν ο καπετάνιος ήταν και ο ναυλωτής και επιχειρηματίας του πλοίου, και πολύ διαφορετικά λειτουργεί σήμερα. Η ναυτιλία δεν είναι στατικό φαινόμενο, χρήζει συνεχούς προσαρμογής και ευτυχώς οι Έλληνες έχουν τη διορατικότητα και προηγούνται σε πολλούς τομείς των εξελίξεων. Τον επιχειρηματία της θάλασσας, που δραστηριοποιείται στους απέραντους ωκεανούς και σε ποικιλία λιμανιών με πρωτόγνωρες συνθήκες, πρέπει να τον διακρίνει ευρύτητα σκέψης, όταν σε τακτά μικρά χρονικά διαστήματα έχει να αντιμετωπίσει νέα εμπορικά τοπία, ασταθείς πολιτικές καταστάσεις, διαφορετικές νομικές, οικονομικές, φορολογικές, κοινωνικές και θεσμικές συνθήκες και που για όλα αυτά πρέπει να είναι ενήμερος, διότι τα μαθήματα είναι πολύ ακριβά...

Οι επιχειρηματίες της ξηράς -τους οποίους αναγνωρίζω και θαυμάζω- λειτουργούν την επιχείρησή τους σε πολύ διαφορετικό κλίμα, με δεδομένο καθεστώς το οποίο ζουν και βιώνουν μακριά από μεγάλους κινδύνους θεομηνιών και σε πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες γνωστές και παγιωμένες. Να γιατί λέμε ότι η ναυτιλία έχει ιδιαιτερότητα και απαιτεί ειδική μέριμνα.

Τελειώνοντας θα ήθελα να δώσω μερικά ιστορικά και στατιστικά στοιχεία για τη θετική πορεία της ελληνικής ναυτιλίας (πηγή LRS). Όταν το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος ιδρύθηκε με τον αναγκαστικό νόμο 191 το

Είμαστε ένας λαός με ιδιαίτερα θετικά στοιχεία, έχουμε γνώση της ναυτιλίας, έχουμε αναπτύξει υψηλού βαθμού τεχνογνωσία και πρέπει να τη διατηρήσουμε και να συνεχίσουμε τη σπουδαία παράδοση της ναυτικής μας χώρας

Είναι λοιπόν στις πρώτες προτεραιότητες του εφοπλισμού το θέμα «Εκπαίδευση και Ναυτεργασία».

Επιπροσθέτως, στο χώρο των θαλασσιών μεταφορών, σε όλους τους τομείς του υπάρχουν υψηλού βαθμού τεχνικές και τεχνολογικές εξελίξεις τις οποίες εμείς είμαστε εκ των πραγμάτων υποχρεωμένοι να τις παρακολουθούμε, τις μελετάμε και τις αξιολογούμε, ώστε να αποκτάμε τις απαραίτητες εκείνες γνώσεις που θα μας καταστήσουν άξιους και υπεύθυνους χειριστές των θεμάτων της ναυτιλίας. Με αυτά τα στοιχεία βοηθούμε την Πολιτεία και εκείνη θα πρέπει να παίρνει τις σωστές αποφάσεις.

Αισιοδοξείτε για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας ή διαβλέπετε τάσεις του ελληνικού εφοπλισμού προς άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες που διευκολύνονται από τη γενικότερη τάση παγκοσμιοποίησης της οικονομίας;

Περάσει τους οικονομικούς γίγαντες, να το συνεχίσουμε και διατηρήσουμε.

Είναι κάτι που ξέρουμε να το κάνουμε καλά. Οι κρίσεις στη ναυτιλία -που ξεκινούν από την τελευταία μεγάλη της δεκαετία του '80 και επαναλαμβάνονται με μικρότερη ένταση-, ενώ αποδεκάτισαν άλλες ναυτιλίες, την ελληνική την επηρέασαν σε πολύ μικρότερο βαθμό.

Είναι στοιχείο που δείχνει την αντοχή και την προσαρμοστικότητα της.

Φυσικά, πολλοί εφοπλιστικοί οίκοι στην Ελλάδα και στο εξωτερικό επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους και σε άλλους οικονομικούς τομείς.

Είναι θετικό και επαινετό στοιχείο όμως ότι αυτό γίνεται παράλληλα με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και ίσως ωφέλιμο, διότι αποκτώνται γνώσεις και πείρα που βοηθούν και τη ναυτιλιακή επιχείρηση να εκσυγχρονίζεται σε μεθόδους, πρακτικές, τεχνικές και αντιλή-

1936, η τότε ελληνική εμπορική ναυτιλία είχε 599 ατμόπλοια 1.800.000 κοχ και 714 ιστιοφόρα 55.500 κοχ.

Στο τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η εικόνα άλλαξε μετά τις μεγάλες σε πλοία και έμπυχο δυναμικό απώλειες και έμεινε η ελληνική εμπορική ναυτιλία με μόνον 154 πλοία 532.000 κοχ.

Στη συνέχεια άρχισε η ανοδική της πορεία και έτσι το 1948 έφθανε συνολικά η ελληνόκτητος ναυτιλία τους κοχ των 3.000.000, το 1953 τους κοχ των 5.000.000, το 1959 τους κοχ των 12.500.000, το 1969 τους κοχ των 27.000.000, το 1979 τους κοχ των 53.000.000, το 1989 τους κοχ των 49.000.000 και το 1999 τους κοχ των 83.500.000

Είναι στοιχεία που νομίζω ότι δικαιολογούν την αισιοδοξία και την εμπιστοσύνη μου για το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

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

Γιάννης Παπαθανασίου

Βουλευτής της Ν. Δημοκρατίας



Αναγκαίες οι συγχωνεύσεις...

Μέχρι πριν από μερικές εβδομάδες ήταν πρόεδρος του Εμπορικού Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών, εξελέγη με το ψηφοδέλτιο Επικρατείας βουλευτής της Ν. Δημοκρατίας και προσφάτως ανέλαβε τον τομέα Ναυτιλίας και Τουρισμού, στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης των τομεαρχών.

Ο Γιάννης Παπαθανασίου, στην πρώτη του συνέντευξη από την ανάληψη των καθηκόντων του, ανοίγει τα χαρτιά του και αποσαφηνίζοντας τις θέσεις της αξιωματικής αντιπολίτευσης για την ακτοπλοΐα και το «θόρυβο περί μονοπωλίων», ξεκαθαρίζει ότι οι «εξαγορές και οι συγχωνεύσεις είναι αναμενόμενες και αναγκαίες», ενώ αποδίδει την ένταση στους χειρισμούς του υπουργείου το οποίο «δίνει την εντύπωση ότι εννοεί συγκεκριμένα συμφέροντα».

του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Α. Πουλιόσης

Ο βουλευτής της Ν.Δ. ασκεί εποικοδομητική κριτική στην ασκούμενη πολιτική για τη ναυτιλία και τονίζοντας τις σημαντικές -όπως θέλει- διαφορές που έχει το κόμμα του με την κυβέρνηση, αναφέρεται στην πλήρη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και στην ανταγωνιστικότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας. Προτείνει μέτρα για την επιστροφή στην ελληνική σημαία, τοποθετείται αρνητικά στο παράλληλο νηολόγιο και επισημαίνει ότι στρατηγική επιλογή είναι η μετεξέλιξη του Πειραιά σε σύγχρονο, ναυτιλιακό κέντρο. Μεταξύ άλλων, θεωρεί αναγκαία προϋπόθεση τις τοιμηρές αλλαγές στο ΥΕΝ, αν και όπως υποστηρίζει, και με τη σημερινή του μορφή προσφέρεται για παραγωγή έργου, αρκεί «να υπάρχει η αναγκαία πολιτική βούληση».

ση».

Οι απόψεις του Γιάννη Παπαθανασίου έχουν ιδιαίτερη σημασία αφού, σύμφωνα με το νέο πλαίσιο λειτουργίας των τομεαρχών, ο ίδιος είναι πλέον υπεύθυνος για τη διαμόρφωση των θέσεων του κόμματος.

Κύριε Παπαθανασίου, το τελευταίο διάστημα οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις στην ακτοπλοΐα δημιουργούν την αίσθηση μονοπωλιακών καταστάσεων. Είναι έτσι ή μήπως το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δημιουργεί αυτή την εικόνα;

Οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις στην ακτοπλοΐα είναι και αναμενόμενες και αναγκαίες για μια αγορά που πρόκειται να απελευθερωθεί. Τα προβλήματα και οι εντάσεις που έχουν δημιουργηθεί στο χώρο της ακτο-

πλοΐας οφείλονται κυρίως στις αποφάσεις και στους χειρισμούς του υπουργείου Ναυτιλίας, που δίνει την εντύπωση ότι ευνοεί συγκεκριμένα συμφέροντα.

Η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι μονόδρομος;

Η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα οδηγήσει σε γρηγορότερες, φθηνότερες και καλύτερες υπηρεσίες για τους Έλληνες και ξένους επιβάτες. Θα οδηγήσει σε νέες θέσεις εργασίας για τους ναυτικούς μας, σε περισσότερες επιλογές για όλους μας. Δεν μπορώ να καταλάβω γιατί θα πρέπει να περιμένουμε μέχρι το 2004 για να αποκτήσουμε όλα αυτά τα σημαντικά οφέλη. Η επιμονή της κυβέρνησης στο υπάρχον καθεστώς είναι τουλάχιστον απαράδεκτη.

Μιλάμε, κ. Παπαθανασίου, για απελευθέρωση, αλλά τι θα γίνει με τα δρομολόγια της άγονης γραμμής;

Υπάρχουν λύσεις. Για παράδειγμα, το κράτος θα μπορούσε να επιδοτεί τις άγονες γραμμές με ξεκάθαρους και σαφείς όρους. Σε μια απελευθερωμένη αγορά το κράτος θα έχει περισσότερα έσοδα, όχι μόνο για να χρηματοδοτήσει μία τέτοια πολιτική, αλλά και για να βελτιώσει και την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και στις άγονες γραμμές.

των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους καταναλωτές. Πρέπει να γίνει αντιληπτός ο εθνικός ρόλος της ναυτιλίας και τι μπορεί να προσφέρει συνολικά στον τόπο. Δυστυχώς η κυβέρνηση επιμένει σε αγκυλώσεις του παρελθόντος.

Η Νέα Δημοκρατία, για παράδειγμα, πιστεύει πως η επιμονή της κυβέρνησης στο σημερινό μη ανταγωνιστικό νοητόγιο σε σχέση με τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη για την ποντοπόρα ναυτιλία μας, οδηγεί ολόένα και περισσότερα πλοία ελληνικών συμφερόντων σε αλλοθι σημαίες και σε απώλεια θέσεων εργασίας και εσόδων για τη χώρα μας.

Η Νέα Δημοκρατία πιστεύει, επίσης, ότι εφόσον η απελευθέρωση των εσωτερικών γραμμών θα οδηγήσει σε φθηνότερες και γρηγορότερες θαλάσσιες μεταφορές καθώς και σε αύξηση των θέσεων απασχόλησης για τους ναυτικούς μας, το ορθό θα ήταν η κυβέρνηση να προχωρήσει πολύ γρηγορότερα από το 2004 στην απελευθέρωση των εσωτερικών γραμμών. Η Ειρήδα, εκτός από την ανάγκη να διαθέτει ευέλικτο και εθνικιστικό νοητόγιο, χρειάζεται να διαθέτει και όρτια εκπαιδευμένο, υψηλού επιπέδου ναυτεργατικό δυναμικό. Το διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον απαιτεί υψηλό βαθμό εξειδίκευσης, κάτι που η ελληνική ναυτική εκπαίδευση, με ευθύνη της ίδιας της κυβέρνησης, αδυνατεί να προσφέρει. Η Ειρήδα διαθέτει Οργανισμούς Λιμένος, με

Η επιστροφή στην ελληνική σημαία υπό τις παρούσες συνθήκες είναι εφικτή; Και με ποια κίνητρα;

Είναι εφικτή, αρκεί να συνειδητοποιήσουμε ότι η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού εμπορικού πλοίου είναι θέμα πρώτης προτεραιότητας και δεν χωρά μεσοβέζικες λύσεις. Η ελληνική κυβέρνηση θα πρέπει να μειώσει το κόστος της επάνδρωσης που επιβάλλει το ισχύον καθεστώς. Πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι το ελληνικό ή βρετανικό πλοίο έχει πλήρη ελευθερία επάνδρωσης και επί πλέον οι χώρες αυτές διαθέτουν πολύ καλύτερη και εξειδικευμένη ναυτική εκπαίδευση. Όλα αυτά πρέπει να τα λάβει υπόψη της η κυβέρνηση και με διάλογο και συνεννόηση και με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις των ναυτικών μας να πάρει άμεσα αποφάσεις. Και πάντα μέσα στο πλαίσιο των μέτρων της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής του κ. Κίνκ, θέματα όπως ασφαλιστικές εισφορές, φορολογία ναυτικών και πλοίων...

Πιστεύετε ότι ένα νέο μοντέλο ναυτιλιακής πολιτικής χρειάζεται τη χάρση εθνικής στρατηγικής;

Στρατηγική επιλογή μας θα πρέπει να είναι η επιστροφή των πλοίων στην ελληνική σημαία και η μετεξέλιξη του Πειραιά σε σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο, ικανό να συμβάλει στην

Η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα οδηγήσει σε γρηγορότερες, φθηνότερες και καλύτερες υπηρεσίες για τους Έλληνες και ξένους επιβάτες

Σας υπενθυμίζω ότι οι ναύλοι παραμένουν «παγμένοι» από το '98, ενώ την ίδια στιγμή τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων έχουν αυξηθεί...

Ο ανταγωνισμός και η απελευθέρωση οδηγούν σε μείωση τιμών. Σας επισημαίνω ότι σήμερα στοιχίζει πιο φθηνά το να μεταφέρει κάποιος το αυτοκίνητό του στη γραμμή Ειρήδας - Ιταλίας, που είναι απελευθερωμένη, από την αντίστοιχη γραμμή Πειραιά - Μυτιλήνης ή Πειραιά - Κρήτης, που δεν είναι απελευθερωμένη. Η μείωση των τιμών είναι ένας επιπρόσθετος λόγος για την κυβέρνηση να προχωρήσει ταχύτερα στην απελευθέρωση των εσωτερικών γραμμών.

Ποια είναι η ειδοποιός διαφορά της Ν.Δ. με την κυβερνητική πολιτική στη ναυτιλία;

Η Νέα Δημοκρατία πιστεύει πως ειδικά στο χώρο της ναυτιλίας, όπου η Ειρήδα κατέχει πρωτεύουσα θέση, χρειάζεται εκ μέρους της Πολιτείας να προωθηθούν άμεσα σημαντικές αλλαγές, με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου και τη βελτίωση

ελλείψεων υποδομής και υψηλό κόστος λειτουργίας για τους χρήστες. Αρκεί η μετοχοποίηση των Οργανισμών για να βελτιωθεί η ποιότητα και το κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών ή χρειάζονται περισσότερες επιλογές; Οι διαφορές μας με την κυβερνητική πολιτική είναι σημαντικές. Παρ' όλα αυτά, η Νέα Δημοκρατία είναι αποφασισμένη να ασκήσει εποικοδομητική κριτική και κυρίως να πιέσει την κυβέρνηση να προχωρήσει άμεσα σε αλλαγές που θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα και θα ωφεληθούν τους καταναλωτές.

Η ύπαρξη παράλληλου νοητογίου θα ενίσχυσε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας;

Ας δούμε τα πράγματα ξεκάθαρα. Δεν χρειαζόμαστε παράλληλο νοητόγιο. Χρειαζόμαστε ένα ευέλικτο και ανταγωνιστικό νοητόγιο σε σχέση με τις άλλες χώρες που μας ανταγωνίζονται. Μόνον όφελος θα έχουμε από το να πετύχουμε και πάλι την παραγωγική σχέση της ναυτιλίας με τον τόπο μας.

πρόοδο της οικονομίας και στη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, όχι μόνο στα πλοία αλλά και στις υπηρεσίες που αυτόματα δημιουργούνται στη στεριά. Ο ανταγωνισμός της πολιτικής θα πρέπει να αφορά στη διαμόρφωση των καλύτερων προϋποθέσεων για την επίτευξη αυτού του στόχου. Στο σημείο αυτό οφείλω να επισημάνω πως η κυβερνητική πολιτική, κάθε άλλη παρά υπηρέτησε με αποτελεσματικότητα αυτήν τη στρατηγική επιλογή.

Η αναβάθμιση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και η μετατροπή του σε ένα οικονομικό υπουργείο αποτελεί προϋπόθεση για το προηγούμενο;

Σε κάθε περίπτωση θεωρώ πως το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και με τη σημερινή μορφή του προσφέρεται για παραγωγή έργου, αρκεί να υπάρχει η αναγκαία πολιτική βούληση. Έχουμε ανάγκη από άμεση προώθηση τομήων αλλαγών και παραγωγής συγκεκριμένων αποτελεσμάτων, παρά από επικοινωνιακές αναβαθμίσεις.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2000



ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΑΥΓΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΧΙΛΙΕΤΙΑΣ

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι οι εξελίξεις στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο ακολουθούν πλέον εξαιρετικά γρήγορους ρυθμούς, γεγονός ωστόσο όχι ασυνήθιστο για μια βιομηχανία όπως η ναυτιλιακή, η οποία χαρακτηρίζεται από έναν εξαιρετικά υψηλό βαθμό διεθνοποίησης και παγκοσμιοποίησης.



Της Ζωρζέττας Λάλη,
διευθύντριας της Διεύθυνσης
Θαλάσσιων Μεταφορών της
Ευρωπαϊκής Ένωσης

Οι παραπάνω εξελίξεις, σε συνδυασμό και με ορισμένα απρόβλεπτα γεγονότα όπως το ατύχημα του «Erika», κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη εντατικοποίησης των προσαρμογών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υλοποίηση υφιστάμενων πολιτικών αλλά και για την ένταξη νέων στόχων στο πλαίσιο εφαρμογής της ναυτιλιακής της πολιτικής. Έτσι, οι κύριες επιδιώξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όσον αφορά τη ναυτιλιακή της πολιτική, είναι για τα αμέσως επόμενα χρόνια οι ακόλουθες:

1. Η βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θαλάσσια και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Περίπου 17 οδηγίες έχουν μέχρι τώρα υιοθετηθεί και καλύπτουν θέματα όπως την ασφάλεια των επιβατηγών και αλιευτικών πλοίων, τους νηογνώμονες, τους ελέγχους του κράτους λιμένα, τις αναφορές επικίνδυνων φορτίων κλπ.

Το πρόσφατο ατύχημα του «Erika» έδωσε το έναυσμα για τη λήψη νέων μέτρων, τα οποία θα έχουν σκοπό την περαιτέρω βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων που κινούνται στα ύδατα των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Απαραίτητη προϋπόθεση ωστόσο για την επιτυχία οιασδήποτε μέτρων που θα ληφθούν προς αυτήν την κατεύθυνση, είναι η όσο το δυνατόν καλύτερη και αποτελεσματικότερη εφαρμογή των νέων αλλά και των υφιστάμενων κανόνων.

Το πρώτο «πακέτο κανονισμών» συνίσταται σε τρία σχέδια οδηγιών τα οποία υπερβλήθηκαν

πρόσφατα στην Επιτροπή των κρατών που καταλήγουν σε κοινοτικούς λιμένες. Προτείνεται επίσης η απαγόρευση προσέγγισης σε όλους τους κοινοτικούς λιμένες των πλοίων εκείνων των οποίων η ηλικία θα είναι μεγαλύτερη των 15 ετών και θα έχουν παρακρατηθεί περισσότερο από δύο φορές στο διάστημα των δύο προηγούμενων ετών.

Τα πλοία αυτά θα περιλαμβάνονται σε μία «μαύρη λίστα», η οποία θα δημοσιεύεται από την αρμόδια υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κάθε έξι μήνες.

Όσον αφορά την πρόταση οδηγίας για τους νηογνώμονες, η οποία συνιστά και αυτή τροποποίηση της υφιστάμενης κοινοτικής οδηγίας περί νηογνώμωνων (94/57/ΕΚ), σκοπό της έχει την καθιέρωση αυστηρότερου ελέγχου των νηογνώμωνων οι οποίοι εξουσιοδοτούνται από τα κράτη-μέλη για την πραγματοποίηση ελέγχων και επιθεωρήσεων σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

Συγκεκριμένα, προβλέπεται η καθιέρωση αυστηρότερων ποιοτικών κριτηρίων για τους νηογνώμονες, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη-μέλη, θα έχει πλέον το δικαίωμα μέσω απηλουστέμενων διαδικασιών να άρει την αναγνώριση των νηογνώμωνων.

Αυτό θα μπορεί να γίνει σε περίπτωση που οι νηογνώμονες δεν θα πληρούν τα καθορισμένα κριτήρια ή τα πλοία που θα παρακολουθούν - ανεξάρτητα από τη σημαία την οποία αυτά θα φέρουν - θα παρουσιάζουν χαμηλή απόδοση, όσον αφορά τα επίπεδα ασφαλείας και την

προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τέλος, η τρίτη πρόταση οδηγίας αφορά τη σταδιακή απαγόρευση προσέγγισης στα ευρωπαϊκά λιμάνια δεξαμενόπλοιοι μονής γάστρας και την αντικατάστασή τους το αργότερο μέχρι το 2015 από δεξαμενόπλοια διπλής γάστρας ή άλλης αντίστοιχης κατασκευής εξίσου αποτελεσματικής για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης σε περίπτωση ατυχήματος.

Το μέτρο αυτό ουσιαστικά ακολουθεί τις εξελίξεις που έχουν δρομοποιηθεί σε διεθνές επίπεδο και συγκεκριμένα τόσο στο πλαίσιο του IMO με την τροποποίηση της ΔΣ Marpol, όσο και σε επίπεδο ΗΠΑ με την ψήφιση του νόμου για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση από πετρελαιοειδή (Oil Pollution Act 1990).

Μελλοντικά το δεύτερο «πακέτο» μέτρων, που πρόκειται να εξοχληθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πριν από το τέλος του χρόνου, πρόκειται να καλύψει και άλλους τομείς όπως αυτοί της ευθύνης σε περίπτωση πρόκλησης ατυχήματος, της τελειοποίησης του συστήματος αναφορών των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, ενώ δεν αποκλείεται τα εν λόγω μέτρα να κινηθούν και προς την κατεύθυνση δημιουργίας μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ναυτιλιακής Ασφάλειας.

Τέλος, θα πρέπει να τονιστεί ότι όλες αυτές οι ενέργειες και πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την πάταξη του φαινομένου των πλοίων με υποβαθμισμένα επίπεδα ασφαλείας, «υποστηρίζονται» και από τη βάση δεδομένων Equasis. Η βάση αυτή δημιουργήθηκε

Το πρόσφατο ατύχημα του «Erika» έδωσε το έναυσμα για τη λήψη νέων μέτρων, τα οποία θα έχουν σκοπό την περαιτέρω βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων

ήδη προς το Συμβούλιο Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και καλύπτουν τρεις ευαίσθητους τομείς:

- Τους ελέγχους από τις Αρχές του κράτους λιμένα (Port State Control).
- Τους νηογνώμονες
- και, τέλος, τις νέες κατασκευαστικές απαιτήσεις για τα δεξαμενόπλοια, δηλαδή την αντικατάσταση των δεξαμενόπλοιοι μονής γάστρας με αυτών της διπλής γάστρας (κελύφους) ή άλλου τύπου με την ίδια, ωστόσο, αποτελεσματικότητα σε περίπτωση ατυχήματος.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την πρόταση οδηγίας του ελέγχου από τις Αρχές του κράτους λιμένα, η οποία ουσιαστικά τροποποιεί την υπάρχουσα σχετική οδηγία 95/21ΕΚ, σκοπός της είναι να εισαγάγει αυστηρότερους ελέγχους για τα πλοία τα οποία παρουσιάζουν τον μεγαλύτερο κίνδυνο από άποψη ασφαλείας.

Συγκεκριμένα, προβλέπεται η εντατικοποίηση των ελέγχων μέσω συχνότερων και λιετομε-



ύστερα από πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ήδη μετέχουν σε αυτή οι ΗΠΑ, η Σιγκαπούρη και η Ιαπωνία και από πλευράς Ε.Ε., η Ισπανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλία. Σκοπό της έχει την παροχή πληροφοριών σε παγκόσμιο επίπεδο αναφορικά με τα επίπεδα ασφαλείας των πλοίων και βρίσκεται ήδη στη φάση υλοποίησής της.

2. Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς.

Η εφαρμογή θεσμικών πλαισίων για την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο εσωτερικό των κρατών-μελών, όπως γίνεται τώρα και στην Ελλάδα, θα πρέπει να είναι εναρμονισμένη με τις διατάξεις του κανονισμού για την απελευθέρωση του cabotage.

Θα πρέπει, δηλαδή, οι οποιεσδήποτε διατάξεις που διέπουν τελικά τις συμφόσεις γραμμών δημοσίου συμφέροντος -τομέας όπου επικεντρώνεται κατά κύριο λόγο το πρόβλημα- να μην αντιβαίνουν σε καμία περίπτωση τις διατάξεις και το πνεύμα του κανονισμού του cabotage, επιβάλλοντας συνθήκες δρομολόγησης πλοίων κατ' αποκλειστικότητα και εγείρο-

ντας έτσι εμπόδια στην ελεύθερη δραστηριότητα άλλων κοινοτικών πλοίων στις γραμμές αυτές. Στο πλαίσιο δε αυτό, η Ευ. Επιτροπή παρακολουθεί προσεκτικά τις εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στην Ελήθδα.

3. Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των στόλων των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μία εξίσου βασική προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να σταματήσει η συνεχής διαρροή χωρητικότητας από κοινοτικές σημαίες προς σημαίες τρίτων χωρών, δεδομένου ότι κάτι τέτοιο οδηγεί σε αύξηση της χωρητικότητας των «σημαίων ευκαιρίας» οι οποίες, όπως είναι γνωστό, δεν αποδίδουν ιδιαίτερη βαρύτητα στην τήρηση υψηλών επιπέδων ασφάλειας και προστασίας του ανθρώπινου παράγοντα.

Πιστεύω ότι οι κατευθυντήριες οδηγίες για τις κρατικές ενισχύσεις με τις οικονομικές, φορολογικές, αλιεία και κοινωνικές διευκολύνσεις που παρέχουν, συνδράμουν στο να αντιστραφεί η τάση φυγής προς τις σημαίες τρίτων χωρών ούτως ώστε να παραμείνουν τα πλοία στις κοινοτικές σημαίες παράλληλα με την προσέλιψη και νέων πλοίων στα ευρωπαϊκά νηοτόγια. Μάλιστα, όσα σχεδόν τα κράτη-μέλη έχουν χρησιμοποιήσει, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, τις

γραμμές «Leonardo» κλπ.

Τέλος, η Ευ. Επιτροπή πιστεύει ότι η υιοθέτηση της οδηγίας «σχετικά με τους όρους επάνδρωσης σκαφών τακτικών υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, που εκτελούνται με ταξί κρατών-μελών», θα συντείνει αποφασιστικά στην ενίσχυση της απασχόλησης των Ευρωπαίων ναυτικών.

5. Ελεύθερη πρόσβαση για τα κοινοτικά πλοία στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές.

Με δεδομένο το διεθνές χαρακτήρα της ναυτιλίας και προκειμένου να αναπτυχθεί απρόσκοπτα το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η επικράτηση ενός φιλελεύθερου περιβάλλοντος που θα διέπεται από τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού χωρίς κρατικές ή άλλες παρεμβάσεις και στρεβλώσεις των δυνάμεων της αγοράς.

Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εξακολουθήσει τις προσπάθειές της για εξάλειψη των όποιων εμποδίων, προστατευτικών πρακτικών και στρατηγικών, όχι μόνο μέσω διμερών συμφωνιών που συνάπτει αλλήλα και στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών και άλλων θεσμικών οργάνων όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου. Παράλληλα, θα συνεχίσει τις προσπάθειές της και σε διμερές επίπεδο μέσω της στενής παρα-

ναι, σίγουρα, στο να γίνει η πρόσβαση στις υπηρεσίες μέσα στα λιμάνια πιο διαφανής, μη διακριτική και να διέπεται από σωστούς όρους ανταγωνισμού.

7. Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping):

Η ΝΜΑ είναι ένας τομέας στην ανάπτυξη του οποίου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποδίδει ιδιαίτερη σημασία, με απώτερο σκοπό τη «μεταφορά» της διακίνησης των εμπορευμάτων από τις οδικές αρτηρίες στις θαλάσσιες οδούς.

Ήδη, αλλήλα, το 30% του εμπορίου μεταξύ των κρατών-μελών διακινείται μέσω θαλάσσης. Είναι από όλους παραδεκτό ότι η ΝΜΑ αποτελεί έναν τρόπο μεταφοράς φιλικό προς το περιβάλλον, ενώ οι δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξής του είναι εξαιρετικά μεγάλες. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, όμως, είναι απαραίτητη η λήψη μιας σειράς μέτρων τα οποία συνίστανται μεταξύ άλλων στην απλούστευση των διαδικασιών διακίνησης και ελέγχου των εμπορευμάτων στα λιμάνια και στην επέκταση χρήσης των συστημάτων πληροφορικής στις μεταφορές από «πόρτα σε πόρτα». Ενδεικτικά των τάσεων, αλλήλα και της αντιμετώπισης από πλευράς Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Βασική προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να σταματήσει η συνεχής διαρροή χωρητικότητας από κοινοτικές σημαίες προς σημαίες τρίτων χωρών

οδηγίες αυτές με θετικά αποτελέσματα.

4. Αναβάθμιση των επιπέδων εκπαίδευσης των ναυτικών και προώθηση της απασχόλησης των κοινοτικών ναυτικών.

Η συνεχής μείωση του αριθμού των Ευρωπαϊκών ναυτικών είναι κάτι που προκαλεί ανησυχία όχι μόνο στο πλαίσιο της ναυτιλιακής βιομηχανίας αλλήλα και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η μείωση κατά 42% από το 1983 του αριθμού των Ευρωπαίων ναυτικών με την παράλληλη απώλεια τεχνολογίας και εμπειρίας, που η μείωση αυτή συνεπάγεται, πρέπει να σταματήσει.

Σημαντικά όπλα στην προσπάθεια αυτή είναι αφενός μεν η βελτίωση και αναβάθμιση των επιπέδων εκπαίδευσης των ναυτικών μέσω της εφαρμογής των διατάξεων της ΔΣ STCW, η οποία έχει ήδη ενσωματωθεί στο κοινοτικό δίκαιο, αφετέρου δε η κοινή προσπάθεια όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τη δημιουργία περισσότερων θέσεων εργασίας μέσω της προσαρμογής της εκπαίδευσης στις ανάγκες του ναυτικού επαγγέλματος, τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από πλευράς της, πρόκειται να προτείνει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης για την προώθηση και προβολή του ναυτικού επαγγέλματος, μέσω των υφιστάμενων κοινοτικών κονδυλίων στο πλαίσιο του κοινωνικού ταμείου αλλήλα και άλλων κοινοτικών πρωτοβουλιών, όπως το πρόγραμμα έρευνας, το πρό-

κοιούθησης εφαρμογής των ναυτιλιακών διατάξεων των ήδη υφιστάμενων συμφωνιών, αλλήλα και μέσω της σύναψης νέων και μάλιστα αμιγώς ναυτιλιακών με χώρες-κλειδιά για το παγκόσμιο εμπόριο όπως η Κίνα και η Ινδία.

Για τις συμφωνίες με τις τελευταίες αυτές χώρες, μάλιστα, έχουν ήδη εγκριθεί από το Συμβούλιο οι αρχές εκείνες που θα τις διέπουν, και ευελπιστούμε ότι σύντομα θα αρχίσουν οι διμερείς επαφές και θα δομηολογηθούν οι διαδικασίες υλοποίησής τους.

6. Λιμενική πολιτική.

Με την έκδοση της Πρόσκλησης Βίβλου, το 1997, κατέστη σαφές ότι τα λιμάνια εμπίπτουν και αυτά στο πλαίσιο των διατάξεων της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι οι κανόνες εκείνοι που αφορούν την ελευθερία παροχής υπηρεσιών, τον ανταγωνισμό και τις κρατικές ενισχύσεις, θα πρέπει να εφαρμοστούν παρά τις δυσκολίες που παρουσιάζονται λόγω της ποικιλίας συστημάτων που επικρατούν στα λιμάνια των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κύριος στόχος των κοινοτικών πρωτοβουλιών που θα υπάρξουν, θα είναι να επικρατήσουν κοινές συνθήκες ανταγωνισμού τόσο όσον αφορά τη λειτουργία των λιμανιών όσο και τις παρεχόμενες λιμενικές υπηρεσίες.

Το «πακέτο» μέτρων που θα προτείνει η Επιτροπή προς το τέλος του χρόνου θα συντε-

της ΝΜΑ, είναι η δεύτερη ανακοίνωσή μας προς το συμβούλιο τον Μάιο του 1999, η οποία και οριοθετεί το πλαίσιο της μελλοντικής δράσης στον τομέα αυτόν.

Είναι βέβαια αυτονόητο ότι οποιαδήποτε εξέλιξη και ανάπτυξη της ΝΜΑ θα πρέπει να εξετάζεται στο πλαίσιο της ποσοτικής αλλήλα και ποιοτικής αναβάθμισης των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κλείνοντας την παρουσίαση αυτή των ναυτιλιακών προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα αμέσως επόμενα χρόνια, θα ήθελα να επιστημονώ ότι σκοπός μας δεν είναι σε καμία περίπτωση η παραγωγή κανόνων και κανονισμών στο πλαίσιο ολοκλήρωσης μιας γραφειοκρατικής διαδικασίας.

Αυτό που ενδιαφέρει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι η επίτευξη των πολιτικών της στόχων μέσω της καθιέρωσης, εκεί όπου υπάρχει ανάγκη, θεσμικών και κανονιστικών πλαισίων που βοηθούν στη χάραξη της ναυτιλιακής της πολιτικής, αλλήλα και προσαρμόζουν τα ζωτικά συμφέροντα των κρατών της Ευ. Ένωσης.

Στο πλαίσιο της προσπάθειάς μας αυτής, επιζητούμε την εποικοδομητική κριτική των κρατών-μελών και της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλήλα προσβλέπουμε και στη συνεργασία τους ούτως ώστε τα όποια μέτρα και οι όποιοι κανόνες να εφαρμοστούν επιτυχώς, εξυπηρετώντας έτσι το σκοπό για τον οποίο δημιουργήθηκαν.

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

80 years

in shipping and industry

**High standards since 1919
with knowledge and dynamism ahead
towards the millenium**

Classification for all type vessels

Certification against ISO 9000/14000, ISM Code, CE Mark

Notified Body to certify industry products



HEAD OFFICE 23, Akti Miaouli str. 185 35 Piraeus
Tel.: (01) 4221 900 Fax: 4221913-14 Tlx: 211564/241149 HRS GR
E mail: hrs@hrs.gr



πλοίων

αγοραπωλησίες

Πτωτική τάση της ναυλαγοράς

της Overseas
Agency Ltd

Το κύριο χαρακτηριστικό των τελευταίων εβδομάδων που διανύσαμε, ήταν ο αυξημένος αριθμός πωλήσεων ειδικά για μεταχειρισμένα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, είτε για περαιτέρω εκμετάλλευση είτε για διάλυση, με μόνη εξαίρεση την εορταστική περίοδο του Πάσχα οπότε επικράτησε μια σχετική ηρεμία.

Οι δείκτες της ναυλαγοράς κινήθηκαν γενικά πτωτικά χωρίς όμως να ξεφύγουν από τα γενικότερα επίπεδα που διατηρούν από τις αρχές Μαρτίου, έτσι τα Capes, τα Panamax και τα Handymaxes συνέχισαν να απολαμβάνουν υψηλούς ναύλους.

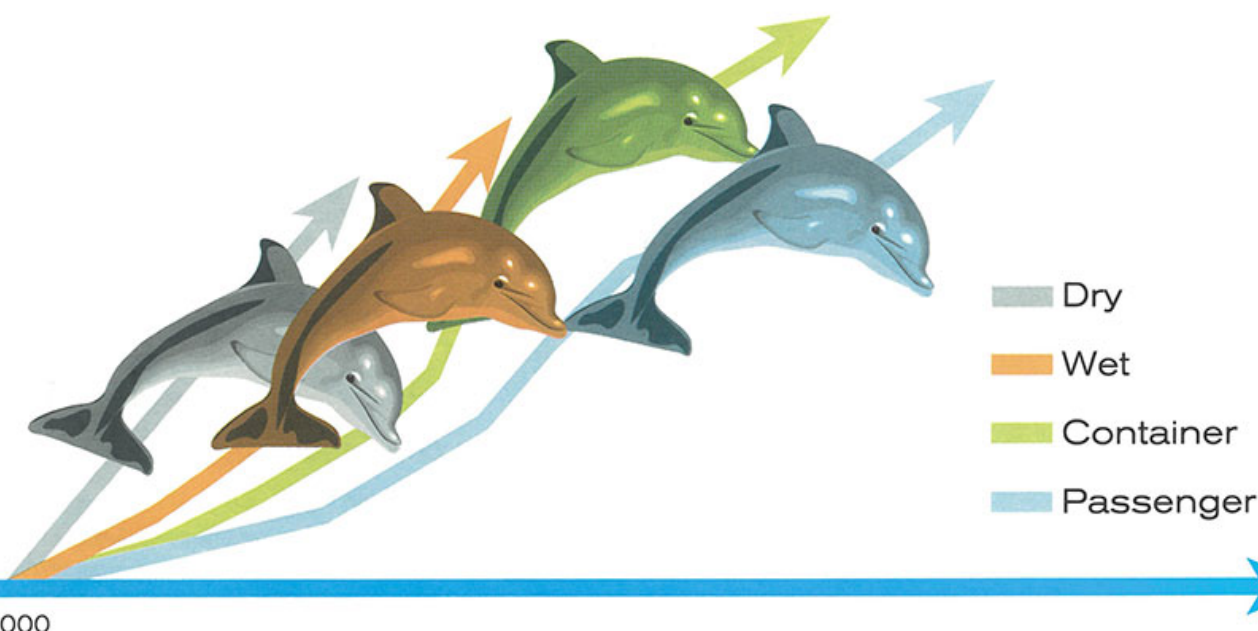
Το αγοραστικό ενδιαφέρον των υποψηφίων αγοραστών επικεντρώθηκε για μία ακόμη φορά σε πλοία χωρητικότητας άνω των 30.000 dwt, ενώ οι τιμές πώλησης των πλοίων για περαιτέρω εκμετάλλευση εξακολούθησαν να είναι υψηλές.

Ο τομέας των δεξαμενοπλοίων παρέμεινε γενικά σταθερός, με σχετικά περιορισμένο αριθμό πρόξεων.

Στις διαλύσεις ο αριθμός των διαθέσιμων πλοίων αυξήθηκε, με αποτέλεσμα οι τιμές να διαμορφωθούν σε χαμηλότερα επίπεδα.

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

Instinctive Understanding



Success in today's shipping world calls for traditional knowledge, but also a wider understanding of a globalised business environment.

You need a dynamic, experienced and loyal partner that combines all these skills.

Based in Piraeus, XRTC Ltd. has a finger on the pulse of the shipping markets and together with its partners, is ready with the advice and financial solutions which can assist you to make the most of business opportunities.

Consultant to



CREDIT LYONNAIS



XRTC Ltd. Chandris Building, 95 Akti Miaouli, 185 39 Piraeus, Greece
Tel.: +30 1 429 1226-8 Fax: +30 1 429 1230 e-mail: xrtc@otenet.gr

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
GREAT FORTRESS	23.794	1982	JAPAN	CR 4X25 TS	3.600.000	UNDISCLOSED
GUZIN S.	23.969	1982	JAPAN	CR 3X25 TS DE 1X25 TS	AUCTION SALE AT DURBAN REGION 2.780.000	GREEK BUYERS PITIOUSA
KATERINA S.	35.419	1983	JAPAN	CR 5X15 TS	6.800.000	GREEK BUYERS
MARKOS N.	38.506	1983	JAPAN	CR 4X15 TS	5.800.000	UNDISCLOSED
RAHMI PAK	38.830	1984	JAPAN	CR 4X25 TS	7.100.000	UNDISCLOSED
TINITA	42.647	1985	JAPAN	CR 4X25 TS	REGION 9.000.000	GREEK BUYERS SPLONZA PLOVIDBA INTERESTS
PARISIAN TRADER	43.706	1994	JAPAN	CR 4X25 TS	REGION 15.000.000	IRANO HIND INTERETS
LIVANITA	45.426	1997	JAPAN	CR 4X25 TS	17.000.000	UGLAND INTERETS
GREY HAWK	46.500	1999	JAPAN	CR 4X30 TS	EN BLOC	APEX, NEW YORK
WHITE EAGLE	46.500	1999	JAPAN	CR 4X30 TS	REGION 38.400.000	APEX, NEW YORK
AEROSMITH	60.847	1977	DENMARK	-	REGION 2.650.000	UNDISCLOSED KOREAN BUYERS
ALPHA I	61.869	1976	JAPAN	CR 4X8 TS	2.650.000	DAEBO
CHRISTINA M.	65.020	1981	KOREA	-	REGION 5.500.000	RIGOS INTERESTS GREECE
GOYNUK	65.449	1981	KOREA	-	5.300.000	«SEAP», GREECE
MAERSK TELUK	68.762	1989	KOREA	CR 4X25 TS	13.800.000 WITH T/C BACK AT \$10.650 PER DAY	TSANGARIS INTERESTS
OCEAN VIOLET	69.053	1996	JAPAN	-	18-18.100.000	INTERNAL JAPANESE SALE
ELSAM FYN	137.000	1983	DENMARK	-	10.500.000	UNDISCLOSED
KAIEN	182.212	1986	JAPAN	-	EXCESS 14.000.000	CLIENTS OF MARMARAS
2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
JUPITER GAS	2.999	1976	JAPAN	LPG	700.000	THAILAND BUYERS
MARIA E.	6.009	1979	JAPAN	CHEMICAL	REGION 1.350.000	UAE BASED BUYERS
GOLDEN KAY	8.758	1996	JAPAN	CHEMICAL	11.800.000	FRENCH BUYERS
PAGODA	29.996	1988	JAPAN	-	11.900.000	VIETNAMESES
GALEA II	39.865	1975	CANADA	-	1.750.000 AT AUCTION	GREEK BUYERS
MARSHAL ZHUKOV	103.307	1977	POLAND	OBO	REGION 3.800.000	EAST MED
WAASLAND	164.100	1986	BULGARIA	OBO	20.000.000	ULTRAPETROL
DIAMOND DREAM	248.050	1990	JAPAN	-	REGION 29.300.000	WORLD TANKERS



new and rapidly growing
aiming to continue
the established
ShipOwning
&
ShipOperating
tradition

Operating Office: 55 Kyprou Street, 166 74 Glyfada, Athens - Greece
Tel: (+301) 898 5475 **Fax:** (+301) 898 5844
Tlx: 214028 kour gr **e-mail:** kourosmar@otenet.gr

3. CONTAINERS/ TWEENS&MPP'S NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
MEKONG STAR	4.596	1985	JAPAN	TEU: 300	1.200.000	INDONESIAN
-CONTAINER-				CR 2X25 TS		
PANORMOS BAY	15.644	1978	ARGENTINA	TEU: 162	1.000.000	CHINESE
-FREEDOM-				CR 6X13 TS		
AMFITRITI	16.952	1978	JAPAN	CRS 3X25 TS	1.100.000	GREEK
-FREEDOM-				1X10 TS, & 1X22 TS		
MBASHE	19.974	1977	DENMARK	TEU: 1.232	3.200.000	M.S.C., SWITZERLAND
-CONTAINER-				CR 2X40 TS		
ELQUI	22.900	1999	POLAND	TEU: 1.726	25.000.000 WITH T/C BACK AT RGN \$ 13.000 PER DAY	U.K.
-CONTAINER-						
ILLAPEL	22.900	1999	POLAND	TEU: 1.726	25.000.000 WITH T/C BACK AT RGN \$ 13.000 PER DAY	U.K.
-CONTAINER-						
CHOYANG GIANT	44.013	1991	KOREA	TEU: 2.986	EN BLOC	UNDISCLOSED
-CONTAINER-						
CHOYANG WORLD	44.066	1991	KOREA	TEU: 2.986	50.000.000 WITH 3 YEARS T/C BACK AT \$ 17.000 PER DAY	UNDISCLOSED
4. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
AGIA DYNATI	BULKER	27.370	1971	JAPAN	150/LDT	INDIA
IOANNITSA	BULKER	51.913	1973	DENMARK	158/LDT	INDIA
HAVGAST	LPG	38.928	1971	NORWAY	155/LDT	AS IS FUJAIH FOR DELIVERY INDIA
MATISSE	PRODUCT	29.990	1973	JAPAN	165/LDT	INDIA
PETRO MERSEY	TANKER	20.510	1972	U.K.	172.5/LDT	INDIA
AKRADINA	TANKER	24.817	1973	YUGOSLAVIA	160/LDT	INDIA
MONTE CHIARO	TANKER	32.531	1972	U.K.	160/LDT	INDIA
EQUATOR	TANKER	94.000	1978	U.K.	157/LDT	BANGLADESH
JAHRE SPIRIT	TANKER	124.058	1975	JAPAN	150/LTD	BANGLADESH
DENA	TANKER	372.201	1975	JAPAN	150/LDT	BANGLADESH
MEGAH JAYA	TWEEN	12.795	1976	GERMANY	125/LDT	CHINA
AGIOS SPYRIDON	TWEEN	16.925	1976	U.K.	165/LDT	INDIA

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 1 ΧΡΟΝΟ - ΜΑΪΟΣ 1999

1. BULK CARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS	
CITY KIM	26.564	1985	JAPAN	5.500.000	GREEKS	
ASTON TRADER	27.881	1989	JAPAN	7.200.000	FRANGISTAS	
FAIRWIND EXPRESS	39.000	1984	JAPAN	6.500.000	MILLENIUM	
KIRILLIS BARBARA	42.470	1990	JAPAN	10.300.000	GLEAMRAY	
PETRIANA	64.911	1981	JAPAN	3.250.000	PARADISE	
CONTINENTAL SPIRIT	65.224	1983	KOREA	6.650.000	PRIMERA	
ESPLANADE	141.014	1982	KOREA	7.300.000	MARYVILLE	
SENHO	214.263	1985	JAPAN	10.700.000	EUROPEAN NAV.	
2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS	
OCEAN MEG	6.955	1985	JAPAN	3.000.000	KOREANS	
ORACION	8.710	1996	JAPAN	9.800.000	KOREANS	
VALUE	32.769	1976	JAPAN	1.500.000	TURKISH	
MAERSK ASCENSION	60.810	1976	NORWAY	1.350.000	GREEKS	
CONSTITUTION	81.131	1978	JAPAN	4.650.000	STYGA COMPANIA	
3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
WINCO MARINER	TWEEN	13.764	1974	INDIA	124	INDIAN
MSC ALEXANDRA	CONTAINER	26.979	1972	FRANCE	131	INDIAN
ASIA PEARL	B/C	54.272	1975	DENMARK	110.5	CHINA
BANTRY	B/C	74.105	1977	YUGOSLAVIA	127	INDIAN
ROYAL CLIPPER	B/C	116.200	1975	JAPAN	124.5	BANGLADESH
ATHENIAN HARMONY	TANKER	29.990	1970	JAPAN	130	INDIAN
ALANDIA PRINCE	TANKER	87.060	1974	JAPAN	117.50	PAKISTAN

OVER 30 YEARS
BUNKERS PHYSICAL SUPPLIER



SUPERIOR QUALITY · COMPETITIVE PRICES · EXCELLENT SERVICE



Σημαντική αύξηση των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών

Αποκαλυπτικά στοιχεία προέκυψαν από την έρευνα της Petrofine S.A., η οποία εστίασε την επεξεργασία των στοιχείων στο 2000 κάνοντας όμως σύγκριση και με τα δύο προηγούμενα έτη.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας, η ανάκαμψη της ναυλαγοράς είχε αποτέλεσμα να αυξηθεί ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών κατά 10,74% σε σχέση με το 1999.

Αναλυτικότερα, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έφθασαν τις 835, αναστρέφοντας το αρνητικό κλίμα των τελευταίων δύο ετών. Από τις 835 εταιρείες, οι 376, ποσοστό 45%, διαχειρίζονται από ένα έως δύο πλοία.

Σύμφωνα με την έρευνα, οι αιτίες που οδήγησαν στην αύξηση του αριθμού των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, είναι οι εξής:

1. Η ανάκαμψη της ναυτιλαγίας του ξηρού φορτίου, η οποία παρέσυρε πολλούς επιδοξους υποψηφίους να εισέλθουν τελικά στη ναυτιλιακή αγορά κατά τη διάρκεια του έτους.
2. Η γενικότερη ανάκαμψη όλων των αγορών μετά μια μακρά περίοδο κρίσης.

3. Η πολιτική των τραπεζών, η οποία βοήθησε τα μικρά ναυτιλιακά σχήματα να επιβιώσουν.

4. Οι σχετικά χαμηλές τιμές του scrap σε συνδυασμό με τη βελτίωση των εσόδων από τα παλαιότερης ηλικίας πλοία.

Σύμφωνα πάντα με την έρευνα, το 45% των ελληνικών εταιρειών διαχειρίζονται από ένα έως 2 πλοία, ποσοστό που δείχνει μια πολυδιάσπαση παρά την τάση που επικρατούσε για συγχωνεύσεις και εξαγορές. Το 67,6% της ελληνικής ναυτιλίας αποτελείται από εταιρείες με 1 έως 4 πλοία, ενώ το 5,4% των ελληνικών εταιρειών διαχειρίζονται από 16 πλοία και πάνω.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Petrofine, οι 835 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες χωρίζονται σε έξι ομάδες, με βάση το μέγεθος του στόλου που διαχειρίζονται και την ηλικία των πλοίων. Αναλυτικότερα:

- Στόλο με άνω των 23 πλοίων διαθέτουν 23 εταιρείες, ποσοστό 2,8% στο σύνολο των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Από αυτές οι 9 έχουν πλοία άνω των 20 ετών, οι 7 μεταξύ 15-19 ετών, οι 6 μεταξύ 10-14 ετών και μία πλοία κάτω των εννέα ετών.

- Το 2,6% των εταιρειών, δηλαδή 22 σε σύνολο, διαχειρίζονται στόλο που αποτελείται από 16 έως 24 πλοία. Από αυτές οι 10 έχουν πλοία πάνω από 20 έτη, οι 7 πλοία 15-19 ετών, οι τρεις 10-14 ετών και οι

δύο πλοία νεότερα των εννέα ετών.

- 85 εταιρείες διαθέτουν στόλο που αποτελείται από 9-15 πλοία, δηλαδή το 10,2% του συνόλου. Από αυτές, οι 45 έχουν πλοία άνω των 20 ετών, οι 24 15-19 ετών, οι 11 μεταξύ 10-14 ετών ενώ πέντε εταιρείες διαθέτουν πλοία ηλικίας μικρότερης των εννέα ετών.

- Το 16,8% των εταιρειών, δηλαδή 140 τον αριθμό, διαθέτουν στόλο που αποτελείται από 5-8 πλοία. Από αυτές οι 89 έχουν πλοία άνω των 20 ετών, οι 33 μεταξύ 15-19, οι 13 μεταξύ 10-14 ετών και πέντε διαχειρίζονται πλοία ηλικίας μικρότερης των εννέα ετών.

- Οι εταιρείες που διαθέτουν από 3 έως 4 πλοία είναι 189, δηλαδή το 22,6% του συνόλου. Από αυτές οι 138 έχουν πλοία άνω των 20 ετών, 35 μεταξύ 15-19 ετών, οκτώ μεταξύ 10-14 ετών και οκτώ πλοία ηλικίας κάτω των εννέα ετών.

- 376 εταιρείες, σε ποσοστό 45%, διαχειρίζονται μόλις ένα με δύο πλοία. Από αυτές οι 302 έχουν πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών, 47 μεταξύ 15-19 ετών, 14 μεταξύ 10-14 ετών και 13 πλοία ηλικίας κάτω των εννέα ετών.

Όσον αφορά τις μεγάλες εταιρείες, που διαθέτουν από 25 πλοία και άνω, ο αριθμός τους αυξήθηκε κατά 21%. Συγκεκριμένα, από 19 το 1999 έφθασαν το 2000 τις 23. Επίσης, οι μεγάλες εταιρείες αύξησαν, σε σύγκριση με το 1999, κατά 700% τα πλοία τους ηλικίας από ενός έως 14 έτη. Η μείωση των γερασμένων πλοίων έχει ποσοστό 18,18%.

Οι εταιρείες αυτές αποδείχθηκε ότι ήταν οικονομικά εύρωστες με αποτέλεσμα να ρίξουν το βάρος τους σε νεοαυπηγήσεις και αγορές νεότερων πλοίων. Οι εταιρείες που διαθέτουν στόλο με 16 έως 24 πλοία μειώθηκαν το 2000 σε σχέση με το 1999 κατά 12% και από 25 μειώθηκαν σε 22. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι

κάποιες από αυτές αύξησαν το στόλο τους και ανήλθαν στην κατηγορία των μεγάλων, ενώ υπήρξαν και αυτές που έκλεισαν υπό το βάρος των δανείων. Αυτές οι μικρομεσαίες εταιρείες στράφηκαν προς τα νεότερα και νεότευκτα πλοία.

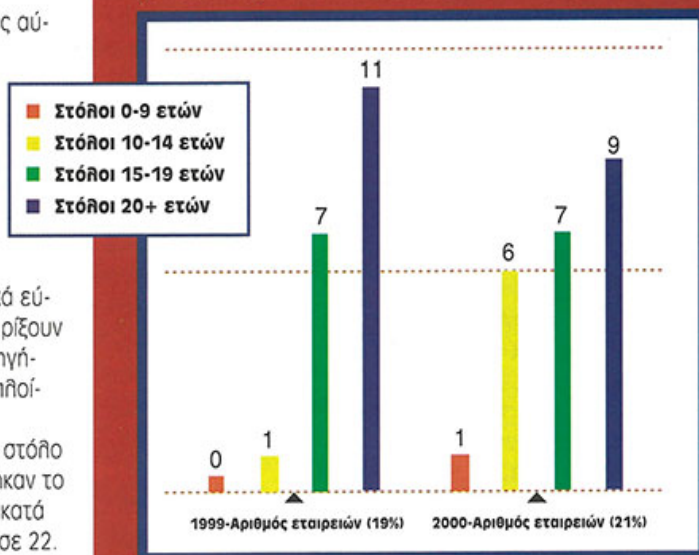
Συγκεκριμένα, αύξησαν τον αριθμό των πλοίων τους που είναι ηλικίας από 0-9 ετών κατά 66,66%, τα ηλικίας 10-14 κατά 10%, ενώ μείωσαν τον αριθμό των γερασμένων πλοίων τους, άνω των 20 ετών, σε ποσοστό 23,07% σε σύγκριση με το 1999.

Σύμφωνα με την ίδια έρευνα ο αριθμός των μικρών εταιρειών αυξήθηκε το 2000 σε σύγκριση με το 1999 κατά 15,7%, και από 325 έφθασαν τις 376.

Οι μικρές εταιρείες αύξησαν τον αριθμό των πλοίων τους ηλικίας άνω των 20 ετών κατά 19,36%, ενώ μειώθηκε ο στόλος τους από πλοία ηλικίας κάτω των εννέα ετών κατά 7,14%.

Αύξηση παρουσίασαν και τα πλοία που απέκτησαν και είναι ηλικίας από 10-14 ετών. Ειδικότερα, αυξήθηκαν κατά 40%, ενώ μειώθηκαν κατά 2,08% τα πλοία ηλικίας μεταξύ 15-19 ετών.

Συγκρίσεις σε σχέση με το μέγεθος για τα έτη 1999-2000. Ελληνικές διαχειρίστριες εταιρείες με στόλους άνω των 25 πλοίων



Η εικόνα της αγοράς την επόμενη διετία

Αποκαλυπτικά στοιχεία για την αγορά των bulkers και των tankers έδωσε στη δημοσιότητα ο Γεώργιος Μήνας, αντιπρόεδρος της G. Moundreas & Company S.A. και υπεύθυνος του τμήματος ναυπηγήσεων, κατά τη διάρκεια της ημερίδας που διοργάνωσε η Mare Maritime.

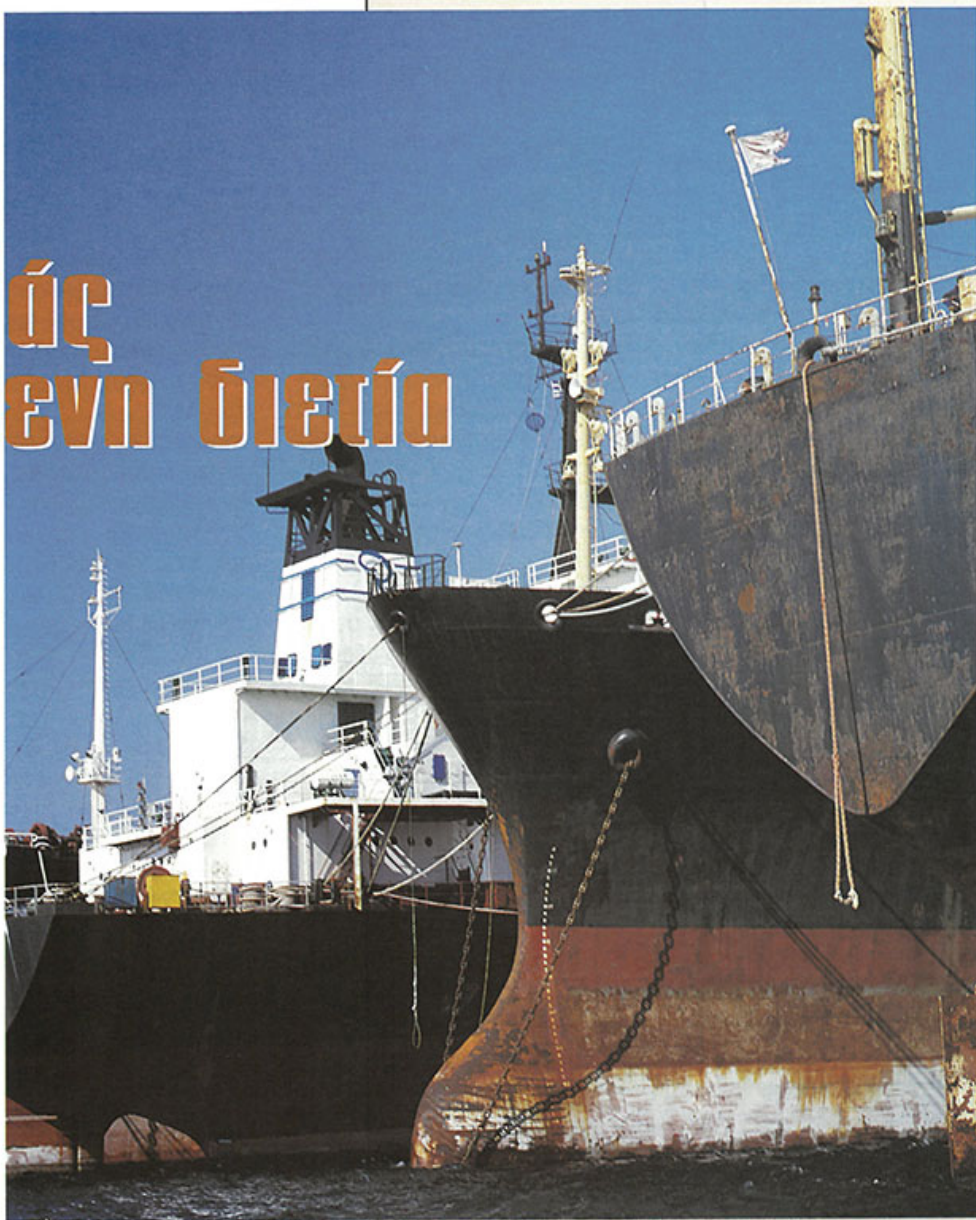
Σύμφωνα με τα στοιχεία, κατά 720 bulkcarriers και tankers θα αυξηθεί ο παγκόσμιος στόλος τα προσεχή δύο χρόνια. Το 2000 τα πλοία που θα παραδοθούν από τα ναυπηγεία θα φθάσουν τα 410, από τα οποία 210 θα είναι bulkers συνοδικής χωρητικότητας 15 εκατομμυρίων dwt και 200 δεξαμενόπλοια συνοδικής χωρητικότητας 23 εκατομμυρίων dwt. Το 2001 ο αριθμός των εισερχόμενων πλοίων θα φθάσει τα 310 από τα οποία 220 bulkers συνοδικής χωρητικότητας 10,5 εκατομμυρίων dwt και 90 δεξαμενόπλοια συνοδικής χωρητικότητας 10,5 εκατομμυρίων dwt. Στις αρχές του 1999 ο παγκόσμιος στόλος έφθανε τα 8.600 πλοία χωρητικότητας 540 εκατ. dwt, από τα οποία 5.300 ήταν bulkcarriers, 260 εκατ. dwt και 3.300 δεξαμενόπλοια 280 εκατ. dwt. Την ίδια περίοδο, στις παγκόσμιες παραγγελίες υπήρχαν 350 bulkers των 25 εκατ. dwt και 450 δεξαμενόπλοια των 48 εκατ. dwt. Ένα χρόνο αργότερα, στα τέλη του 1999, τα πλοία αυξήθηκαν φθάνοντας τα 8.690 των 547 εκατ. dwt από τα οποία 5.300 bulkcarriers, 254 εκατ. dwt, και 3.390 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 283 εκατ. dwt. Οι παραγγελίες στα τέλη του 1999 περιείχαν 830 μονάδες συνοδικής χωρητικότητας 78 εκατ. dwt, αριθμοί που αναθύνονται σε 500 bulkers των 36 εκατ. dwt και 330 δεξαμενό-

πλοια χωρητικότητας περίπου 42 εκατ. dwt.

Από τη σύγκριση των στοιχείων συνεπάγεται το συμπέρασμα ότι μέσα στο 1999 υπήρξε αύξηση κατά 90 μονάδες, χωρητικότητας 7 εκατ. dwt. Αξιοσημείωτη είναι επίσης η σταθερότητα που παρατηρείται στον αριθμό των bulkers, των οποίων όμως η χωρητικότητα αυξήθηκε περίπου κατά 4 εκατ. dwt.

Τα παραπάνω στοιχεία προκύπτουν από το συνδυασμό των νέων παραγγελιών και των διαλύσεων. Πιο συγκεκριμένα, οι διαλύσεις έφθασαν σε 194 bulkers των 9 εκατ. dwt και 119 tankers των 17 εκατ. dwt. Σε αυτά προστίθενται τα 6 bulkers και ένα δεξαμενόπλοιο που βυθίστηκαν.

Στον αντίποδα βρίσκονται οι παραδόσεις 200 bulkers των 13 εκατ. dwt και 210 tankers των 20 εκατ. dwt.



Η ΕΞΕΛΙΞΗ (1999-2001)

- 1) Παγκόσμιος στόλος, αρχές 1999
8.600 πλοία των 540. εκατ. dwt (5.300 B/C των 260 εκατ. dwt και 3.300 tankers των 280 εκατ. dwt).
- 2) Παγκόσμιος στόλος στα τέλη του 1999
8.690 πλοία των 547 εκατ. dwt (5.300 B/C των 264 εκατ. dwt και 3.390 tankers των 283 εκατ. dwt).
- 3) Διαλύσεις και απώλειες το 1999
320 πλοία 26 εκατ. dwt (200 B/C των 17 εκατ. dwt και 120 tankers των 17 εκατ. dwt).*
- 4) Νέες παραδόσεις το 1999
410 πλοία των 33 εκατ. dwt (200 B/C των 13 εκατ. dwt και 210 tankers των 20 εκατ. dwt).
- 5) Παραγγελίες αρχές του 1999
800 πλοία 73 εκατ. dwt

- (350 B/C των 25 εκατ. dwt και 450 tankers των 48 εκατ. dwt).
- 6) Παραγγελίες στα τέλη του 1999
830 πλοία 78 εκατ. dwt (500 B/C των 36 εκατ. dwt και 330 tankers των 42 εκατ. dwt).
- 7) Παραδόσεις νεότευκτων

Παραδόσεις το 2000:
410 πλοία 38 εκατ. dwt (210 B/C των 15 εκατ. dwt και 200 tankers των 23 εκατ. dwt).

Παραδόσεις το 2001:
310 πλοία 26 εκατ. dwt (220 B/C των 15,5 εκατ. dwt και 90 tankers των 10,5 εκατ. dwt).

* Περιλαμβάνονται 6 b/c και 1 tanker που βυθίστηκε
Πηγή: George Moundreas & Company S.A.



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

Η ελευθέρωση της ακτοπλοΐας

του Νάσου Πουθακίδα

Ο δίκαιος και υγιής ανταγωνισμός, καθώς και η προστασία του δημοσίου συμφέροντος, είναι οι δύο βασικοί άξονες για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

Αυτή είναι η θέση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή, όπως διατυπώθηκε στις συσκέψεις βουλευτών, δημάρχων και εκπροσώπων φορέων των Δωδεκανήσων, των Κυκλάδων, του βόρειου και κεντρικού Αιγαίου, του Ιονίου, της Μαγνησίας και της Κρήτης, για το υπό διαμόρφωση θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας.

Στις συσκέψεις στο ΥΕΝ, στις οποίες παρέστη και ο υπουργός Αιγαίου Ν. Σηφουνάκης, ο υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας τόνισε ότι η απελευθέρωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών θα προχωρήσει και θα πρέπει όλοι να προετοιμαστούν, ώστε το 2004 να είναι έτοιμοι να αντιμετωπίσουν τις νέες συνθήκες.

Με αφορμή απόψεις και προτάσεις παραγόντων νησιωτικών περιοχών (Σαντορίνης και Πάρου), οι οποίοι είχαν προτείνει να δοθούν άδειες σκοπιμότητας σε ΑΝΕΚ και ΕΠΑΤΤ και είχαν προβεί και σε αποκλεισμό του λιμανιού της Σαντορίνης στα μέσα Μαΐου, ο κ. Παπουτσή κατά τη διάρκεια των συσκέψεων υπογράμμισε ότι η ακτοπλοϊκή περίοδος έχει ξεκινήσει και με αυτά τα πλοία θα προχωρήσει η σεζόν, ενώ θα γίνουν διορθώσεις δρομολογίων. Ζήτησε να σταματήσουν οι αποκλεισμοί λιμανιών και τόνισε πως κανένας δεν θα του υπαγορεύσει σε ποιες εταιρείες θα χορηγηθούν άδειες σκοπιμότητας.



Ο υπουργός Ναυτιλίας μετά το πέρας των συσκέψεων δήλωσε: «Το θεσμικό πλαίσιο πρέπει να προχωρήσει με γρήγορα αλλά σταθερά βήματα. Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες πρέπει να ενθαρρυνθούν ώστε να απαντήσουν στις προκλήσεις της εποχής. Η ακτοπλοΐα βρίσκεται σε μεταβατικό στάδιο και ο στόλος πρέπει να ανανεωθεί». Ο κ. Σηφουνάκης στάθηκε ιδιαίτερα στις άγονες γραμμές και είπε πως αν σταματήσει η επιδότηση, τα μικρά νησιά θα αντιμετωπίσουν προβλήματα. Τόνισε ότι το υπουργείο Αιγαίου θα βρίσκεται αρωγός σε κάθε προσπάθεια αναβάθμισης των συγκοινωνιών, πρώτα για τους πολίτες των νησιών του Αιγαίου αλλά και για τους επισκέπτες.

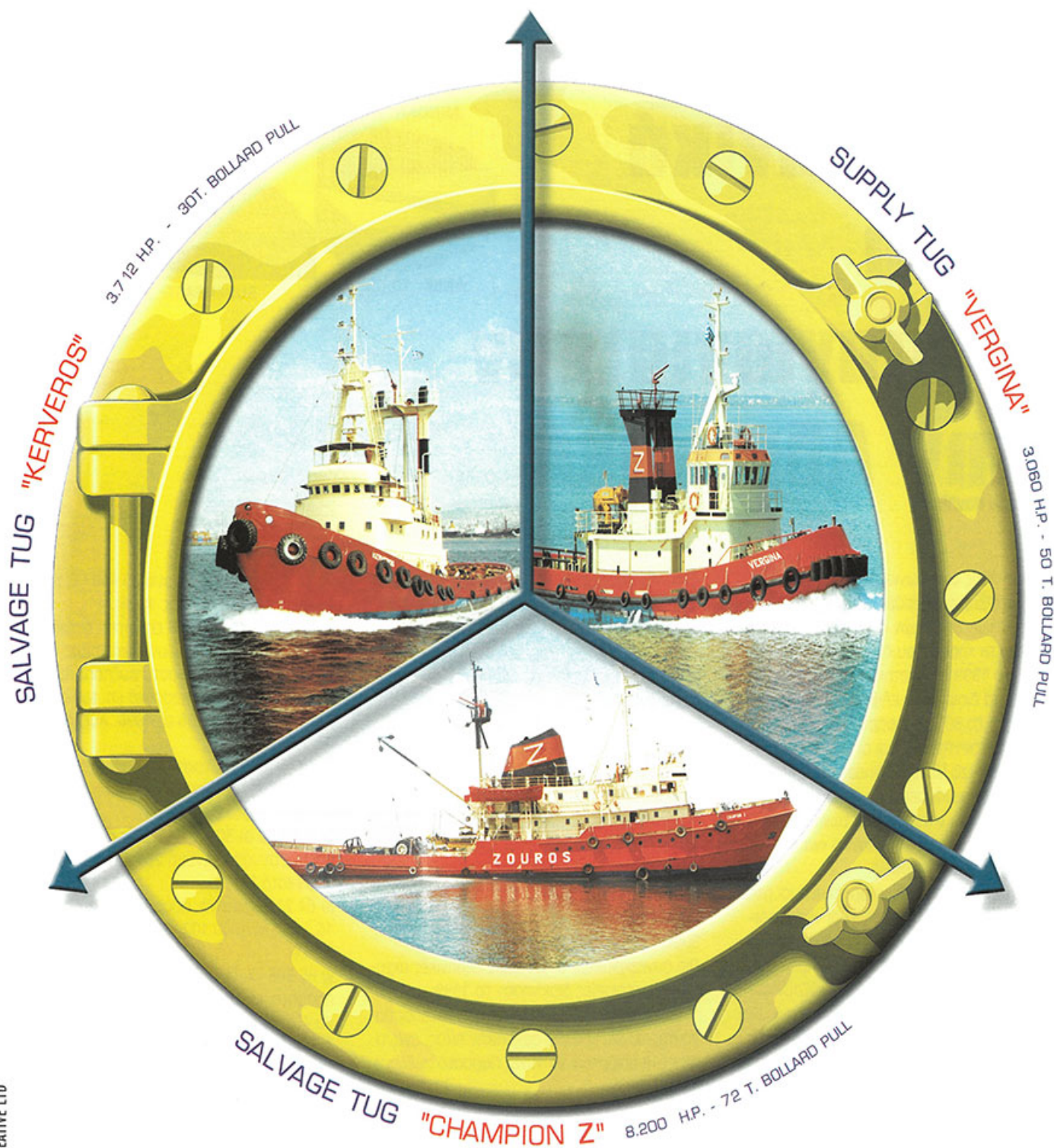
Ο κ. Σηφουνάκης επεσήμανε ότι το υπουργείο Αιγαίου έχει συμπληρωματικό - συντονιστικό ρόλο στην επίλυση των ενδοεπικονωνιακών προβλημάτων των νησιών και τόνισε ότι έχει στην ευθύνη του 52 γραμμές, κυρίως για τα μικρά νησιά που στην

πλειονότητά τους επιδοτούνται από τον μικρό προϋπολογισμό του υπουργείου.

«Αν πάσουμε να επιδοτούμε αυτές τις γραμμές δεν ξέρω αν υπάρχει άλλος τρόπος για τις συγκοινωνίες στα μικρά νησιά», υπογράμμισε χαρακτηριστικά και πρόσθεσε ότι θα πρέπει να εξεταστεί και το θέμα της σεροπλοΐας.

Στο κλείσιμο των εργασιών, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας σημείωσε ότι κοινός ήταν ο προβληματισμός για την καλύτερη διοργάνωση της ακτοπλοΐας, για την εξυπηρέτηση των πολιτών και της τουριστικής ανάπτυξης.

Η ανάγκη αύξησης του αριθμού των πλοίων και των συνδυασμένων μεταφορών, όπως είπε ο κ. Παπουτσή, ήταν κοινή πεποίθηση όλων, όπως και η όρνηση στις μονοπωλιακές καταστάσεις και η ανάγκη επιδότησης των μικρών γραμμών, «που έτσι και αλλιώς θα εντάσσονται στην έννοια του δημόσιου συμφέροντος».



NIKOLAOS ZOUROS

ZOUROS SHIPPING • SALVAGE AND TOWAGE • MOTOR BOATS

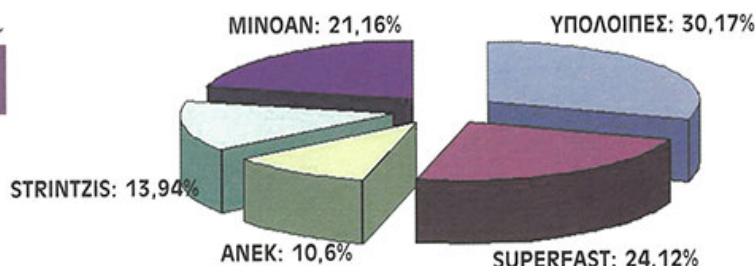
42, 26th OCTOVRIOU STR. - 546 27, THESSALONIKI • TEL: (031) 554160 - FAX: (031) 555.506 - TELEX: 410354 ZOUN GR

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

Τα ελληνικά πλοία πρωταγωνιστούν στην Αδριατική

του Χάρη Παυλίδη



Ο μεγάλος ανταγωνισμός στην Αδριατική μεταξύ των τεσσάρων ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών αναμένεται ότι θα κορυφωθεί τη χρονιά που διανύουμε. Οι εταιρείες που το 1999 μοιράστηκαν το 7% από τη συνολική πίτα διακίνησης επιβατών από και προς την Ιταλία, το 80% των φορτηγών και το 73% των Ι.Χ. αυτοκινήτων, είναι οι Επιχειρήσεις Αττικής, η Strintzis Lines, η Minoan και η ANEK. Με τις νέες επενδύσεις που προβλέπονται από τις εταιρείες για την ενίσχυση των στόλων τους, είναι βέβαιο ότι η ελληνική «ναυμαχία» θα πάρει άλλες διαστάσεις.

Η κρητική εταιρεία ANEK, η οποία πέρυσι ήταν τρίτη ανάμεσα στις τέσσερις ελληνικές εταιρείες στον πίνακα της κίνησης, ήδη ανακοίνωσε τα αποτελέσματα για τους δύο πρώτους μήνες του 2000, τα οποία παρουσιάζουν αύξηση της κίνησης επιβατών και οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα, το πρώτο δίμηνο του 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο του 1999 παρουσίασε αύξηση στην κίνηση των επιβατών κατά 80%, στα Ι.Χ. αυτοκίνητα κατά 112% και στα φορτηγά κατά 37%. Η χανιώτικη εταιρεία εκτιμά ότι «η δρομολόγηση του πλοίου «Κρήτη V» από τον Ιούλιο του 2000 και του πρώτου από τα

δύο ναυπηγούμενα στα Fossen της Νορβηγίας, από τον Οκτώβριο του 2000, θα ενισχύσουν καθοριστικά την παρουσία της εταιρείας στις γραμμές της Αδριατικής, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις κυρίαρχης θέσης της στην εν λόγω αγορά».

ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Για το έτος 1999 η Superfast, θυγατρική των Επιχειρήσεων Αττικής, κατέχει την πρώτη θέση σε διακίνηση επιβατών και φορτηγών, οι Μινωικές τη δεύτερη θέση, στην τρίτη θέση είναι η Strintzis, ενώ η ANEK βρίσκεται στην τέταρτη. Στη διακίνηση Ι.Χ. αυτοκινήτων την πρωτιά έχουν οι Μινωικές και ακολουθούν οι Superfast, Strintzis και ANEK.

Πιο συγκεκριμένα, οι τέσσερις ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες διακίνησαν το 1999:

1. **Superfast:** α) 527.534 επιβάτες, καταλαμβάνοντας το 24,12% της συνολικής πίτας, έναντι 469.019 επιβατών το 1998. Ποσοστό αύξησης 12,4%.

β) 103.589 φορτηγά, καταλαμβάνοντας το 26,03% της συνολικής πίτας, έναντι 86.258 το 1998. Ποσοστό αύξησης 20%.

γ) 105.874 Ι.Χ. αυτοκίνητα, καταλαμβάνοντας

το 21,45% της πίτας έναντι 89.446 Ι.Χ. το 1998. Ποσοστό αύξησης 18,3%.

2. **Μινωικές:** α) 462.609 επιβάτες, καταλαμβάνοντας το 21,16% της συνολικής πίτας έναντι 456.644 το 1998. Ποσοστό αύξησης 1,3%.

β) 86.557 φορτηγά, ποσοστό επί του συνόλου 21,75%, έναντι 61.786 το 1998. Αύξηση κατά 40,09%.

γ) 127.316 Ι.Χ. αυτοκίνητα, ποσοστό επί του συνόλου 25,8% έναντι 118.420 το 1998. Μείωση σε ποσοστό 8,4%.

3. **Strintzis:** α) 304.866 επιβάτες, ήτοι 12,14% επί του συνόλου έναντι 251.181 το 1998. Αύξηση κατά 21,3%.

β) 64.227 φορτηγά, ποσοστό επί συνόλου 16,14% έναντι 40.102 το 1998. Αύξηση κατά 60,1%.

γ) 65.503 Ι.Χ. αυτοκίνητα, καταλαμβάνοντας ποσοστό 13,27% επί της συνολικής πίτας έναντι 40.148 το 1998. Αύξηση κατά 63,1%.

4. **ANEK:** α) 231.877 επιβάτες, καταλαμβάνοντας το 10,6% της συνολικής πίτας έναντι 217.037 το 1998. Ποσοστό αύξησης 6,8%.

β) 63.233 φορτηγά, ποσοστό επί συνόλου 15,89% έναντι 58.050 το 1998. Αύξηση κατά 8,9%.

γ) 59.993 Ι.Χ. αυτοκίνητα, καταλαμβάνοντας το 12,16% επί της συνολικής πίτας έναντι 65.851 το 1998. Ποσοστό μείωσης κατά 8,8%.

Σύμφωνα με τα συνολικά στοιχεία, οι τέσσερις ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες διακίνησαν το 1999: α) 1.526.886 επιβάτες κατακτώντας το 69,83% επί της συνολικής κίνησης, που έφθασε τα 2.186.691.

β) 317.606 φορτηγά, κατακτώντας το 79,79% επί του συνόλου που έφθασε τα 398.034 φορτηγά.

γ) 358.686 Ι.Χ. αυτοκίνητα, κατακτώντας το 72,68% του συνόλου που άγγιξε τα 493.538 αυτοκίνητα.

ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ 4 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

1999	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΦΟΡΤΗΓΑ		Ι.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
Superfast	527.534	24,12%	103.589	26,03%	105.874	21,45%
Minoan	462.609	21,16%	86.557	21,75%	127.316	25,80%
ANEK	231.877	10,60%	63.233	15,89%	59.993	12,16%
Strintzis	304.866	13,94%	64.227	16,14%	65.503	13,27%
Top 4	1.526.886	69,83%	317.606	79,79%	358.686	72,68%
Σύνολο	2.186.691	100,00%	398.034	100,00%	493.538	100,00%
1998	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΦΟΡΤΗΓΑ		Ι.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
Superfast	469.019	22,67%	86.258	25,36%	89.446	20,51%
Minoan	456.644	22,07%	61.786	18,16%	118.420	27,15%
ANEK	217.037	10,49%	58.050	17,07%	65.851	15,10%
Strintzis	251.181	12,14%	40.102	11,79%	40.148	9,21%
Top 4	1.393.881	67,38%	246.196	72,38%	313.865	71,97%
Σύνολο	2.068.826	100,00%	340.150	100,00%	436.133	100,00%

BLUE CHIP

το ανεξάντηλο

Η ελληνική θάλασσα, δυναμική αγορά με ανοικτό, απέραντο ορίζοντα, αποτελεί το απόλυτο blue chip. Η VERNICOS YACHTS αξιοποιεί αυτή τη δυναμική μέσα από την πρωτοποριακή της δράση, την εδραίωση και ανάδειξη του γιώτικ στις ελληνικές θάλασσες.

Είναι η πρώτη εταιρία εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής στον κόσμο που εισήλθε σε Χρηματιστήριο και η μετοχή της παρουσιάζει σημαντικές αποδόσεις.

Η συνεχής βελτίωση των κερδών της και όλων των μεγεθών της, την οδηγούν σε ένα φιλόδοξο, αναπτυξιακό και ολοκληρωμένο πρόγραμμα στο θαλάσσιο τουρισμό, τις μαρίνες, τις χρηματοδοτήσεις σκαφών και τις επενδύσεις. Με την επιτυχή ολοκλήρωση της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου, που την καθιστά μία από τις ισχυρότερες στον κόσμο, στην κατηγορία της και από πλευράς ιδίων κεφαλαίων, ανοίγει νέα πανιά στο μέλλον και καλεί το επενδυτικό κοινό να μοιραστεί το μεγάλο της όραμα για τη νέα χιλιετία.



VERNICOS YACHTS

Το γιώτικο του γιώτικου

Πωλήσεις-Ναυλώσεις-Χρηματοδοτήσεις-Ασφαλίσεις-Διαχείριση σκαφών & μαρινών.
Λ. Ποσειδώνος 11, 174 55 Άλιμος, Τηλ.: 98 50 123, Fax: 98 50 130, <http://www.vernicos.gr>, e-mail: info@vernicos.gr



WE BRIDGE THE GAP

C³ triple sea

We like to introduce our new formula in console building. The TripleSea can be seen as a Compact Control Centre and does bridge the gap for customers who want more than just stand alone products but feel that a solution with a full IBS bridge configuration is a bit overdone.

We therefore developed a complete assembled and prewired console for everybody who is lost in between. The TripleSea can offer any solution just fulfilling your needs. The TripleSea can be used for small fishing vessels up to large super tankers.

The TripleSea can be assembled using a range of modules. An intelligent central data collection system allows the system to be compact and conveniently arranged. Beside our brand new product TripleSea we can offer a wide range of customised consoles and standalone navigation, automation and communication products.

SAIT Marine GREECE
SRH Marine Electronics S.A.

Phone (+30) 1 4110260 - Fax (+30) 1 4177784

24hours service (+30) 944 245898

e-mail: athina.vezryi@netor.gr



Communication console



Customised bridge console



Engine control room console



THE GREATEST STAR OF THE OCEAN

SEASTAR

DISCOVER THE STRIKING NEW SALT SEASTAR GMDSS CONSOLE. IT'S COMPACT, RELIABLE, USER-FRIENDLY, ECONOMICALLY-PRICED AND CONFIGURED TO MEET THE CUSTOMER'S NEEDS. ALL GMDSS EQUIPMENT CAN BE INSTALLED ON AND BELOW A SINGLE FLOOR-MOUNTED SEASTAR TABLE. PRE-CONFIGURED FASTENING HOLES ENSURE QUICK AND EASY INSTALLATION.

MAIN FEATURES:

- ★ SEVERAL CONFIGURATIONS ARE AVAILABLE FOR SAFETY AREA A2 AND A3.
- ★ THE SEASTAR IS EQUIPPED WITH A BRAND-NEW, COST-SAVING INTEGRATED UPS SYSTEM WHOSE CONCEPT HAS RECENTLY BEEN APPROVED BY IMO.
- ★ THE SEASTAR SYSTEM'S BASIC CONFIGURATION INCLUDES:
 - A 250 OR 500W MF/HF TRANSCEIVER WITH TELEX AND DSC.
 - AN INMARSAT-C SYSTEM WITH INTEGRATED GPS AND HIGH-QUALITY COLOUR SCREEN.
 - 1 INTEGRATED VHF/DSC SYSTEM + 1 EXTERNAL FITTED DUPLICATION VHF/DSC SYSTEM.
 - A BATTERY & CHARGER CONTROL PANEL.
- ★ FOR MORE INFORMATION ABOUT THE SEASTAR OR OTHER SALT COMMUNICATION, NAVIGATION AND ENGINE ROOM AUTOMATION PRODUCTS, CONTACT:

SRH **SALT Marine** **GREECE**
SRH Marine Electronics S.A.

Phone (+30) 1 4110260 - Fax (+30) 1 4177784
24hours service (+30) 944 245898
e-mail: athina.vezryi@netor.gr

SEASTAR configuration with 2x Inmarsat-C

Userfriendly Operation

Euro Marine-SeaStar 1336/0300 - email: info@netor.gr



Η ναυτιλία μας άνοιξε ποντί για άλλους τόπους

του Χάρη Παυλίδη



Ολοι συμφωνούν ότι η μετεξέλιξη του Πειραιά σε σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο αποτελεί στρατηγική επιλογή. Παρ' όλη αυτά, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας βιώνει, τα τελευταία χρόνια, την εγκατάλειψη ενός μεγάλου αριθμού ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες αναζήτησαν στέγη στα βόρεια προάστια. Για ποιους λόγους η ναυτιλία εγκαταλείπει τον Πειραιά και υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί να επιτευχθεί η επιστροφή τους; Σε αυτά τα δύο ερωτήματα, που στην ουσία απαντούν σε ένα που είναι η αναγκαιότητα ενός εθνικού κέντρου άσκησης της ναυτιλιακής πολιτικής, τοποθετούνται εκπρόσωποι φορέων της ναυτιλίας και η τοπική αυτοδιοίκηση.

Οι λόγοι που οδήγησαν αρκετές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να εγκαταλείψουν τον Πειραιά, είναι λίγο έως πολύ γνωστοί: Το κυκλοφοριακό, η έλλειψη σύγχρονων κτιρίων, τα προβλήματα στο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο και μια σειρά υποδεέστερων αλλά εξίσου σημαντικών προβλημάτων αποτέλεσαν το εκλυτικό αίτιο της «μεγάλης φυγής».

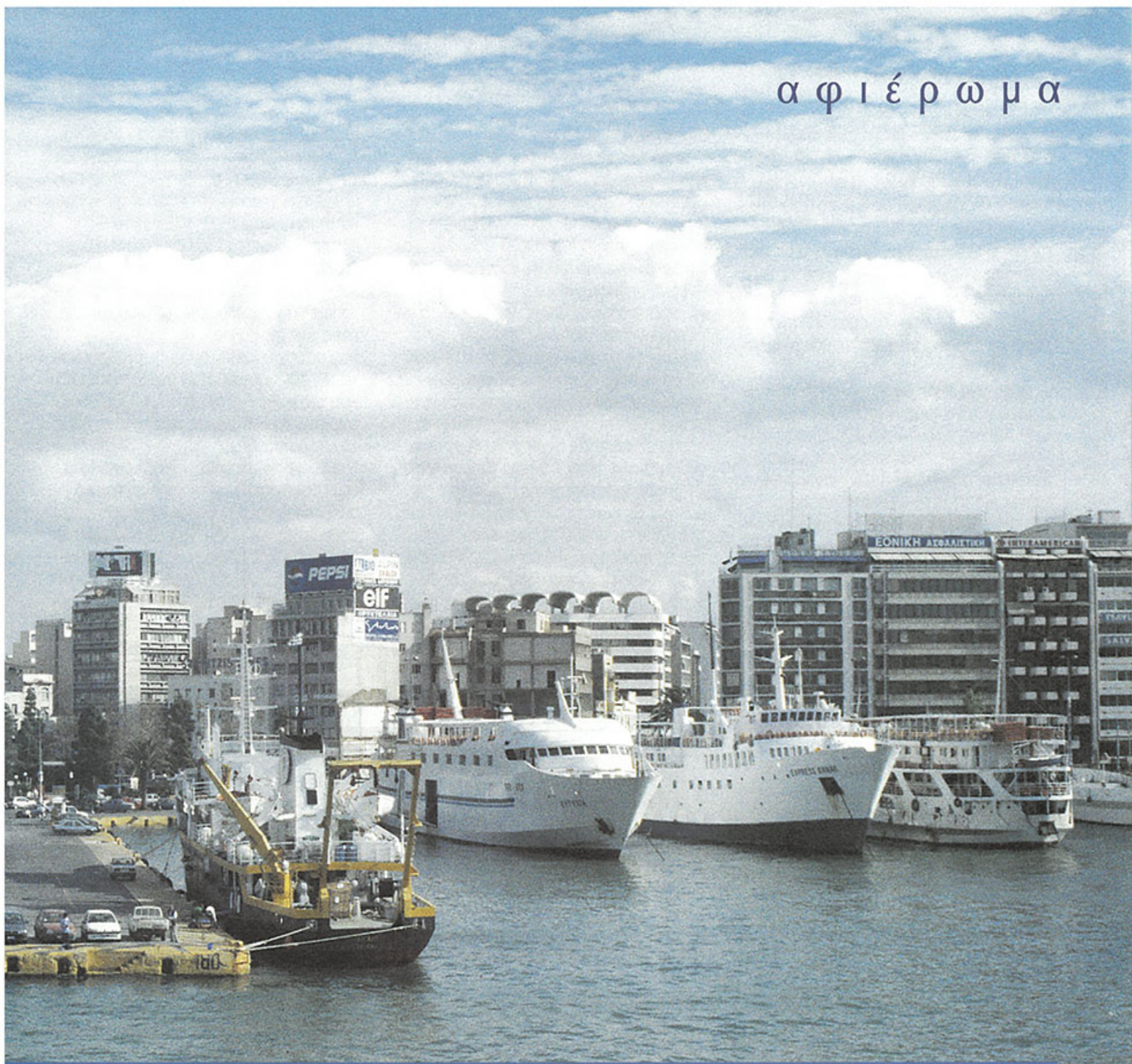
Ωστόσο, κι αυτό φαίνεται όχι μόνον από τις τοποθετήσεις αλλά και από την περιρρέουσα ατμόσφαιρα, παρατηρείται ένας επαναπροσανατολισμός για επιστροφή στο φυσικό χώρο. Τα μεγάλα έργα, στην παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος, που βρίσκονται σε εξέλιξη,

αποτελούν ένα πρώτο βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση. Επί πλείον, μια σειρά παρεμβάσεων που ετοιμάζει η κεντρική εξουσία, σε συνδυασμό με αντίστοιχες παρεμβάσεις σε επίπεδο νομαρχίας και δήμου, δημιουργούν -κατ' αρχάς- θετικό κλίμα.

Σε κάθε περίπτωση, μια πρώτη προσέγγιση των απόψεων που κατέθεσαν οι ερωτηθέντες, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η κατάσταση που δημιουργήθηκε στις αρχές της δεκαετίας αυτήν την ώρα είναι υπό έλεγχο, ενώ η δημιουργία σύγχρονων υποδομών στο λιμάνι δημιουργεί ευοίωνες προοπτικές στο άμεσο μέλλον.

Ωστόσο, το ζητούμενο είναι η ποιότητα των υπηρεσιών σ' ένα σύγχρονο άρα και ανθρώπινο μοντέλο πόλης. Αυτό επιτυγχάνεται με τη λεωφόρο που θα συνδέει την Ποσειδώνος στο Ν. Φάληρο με την οδό Σχιστού-Σκαρामαγκά. Έτσι ο Πειραιάς, δηλαδή το κέντρο και το λιμάνι, «απελευθερώνεται» από τον κυκλοφοριακό φόρτο, γεγονός που επιτρέπει στην Τ.Α. με συμπληρωματικά έργα να κάνει και πόλη ελκυστικό το λιμάνι.

Οι απόψεις που παρατίθενται στη συνέχεια ανοίγουν έναν κύκλο συζητήσεων, αρκετά χρήσιμο σε μια χρονική περίοδο που οι σκέψεις για τη μετεξέλιξη του Πειραιά σε εθνικό ναυτιλιακό κέντρο, επιστρέφουν στο προσκήνιο.



Τα δύο ερωτήματα που θέσαμε είναι τα εξής:

- 1. Σε ποιους λόγους οφείλεται η απομάκρυνση των εφοπλιστικών εταιρειών από τον Πειραιά;*
- 2. Υπάρχουν περιθώρια επιστροφής τους και υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί αυτό να επιτευχθεί;*



**Χρήστος
Παπουτσίς
Υπουργός Εμπορι-
κής Ναυτιλίας**

Σύμφωνα με τα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, από το 1995 έως το 1999, παρότι έφυγαν ορισμένες εταιρείες, επειδή τελικά προστέθηκαν περισσότερες,

αυξήθηκε ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν τα γραφεία τους στον Πειραιά. Παρ' όλη αυτά, πρέπει να βελτιωθούν

οι σημερινές συνθήκες ώστε να προστεθούν και άλλες. Ο Πειραιάς πρέπει να διατηρήσει και να αναβαθμίσει τη θέση του. Η μετατροπή του σε διεθνές ναυτιλιακό και χρηματοπιστωτικό κέντρο είναι ένα θέμα που πρέπει να απασχολεί όλους τους φορείς που ενδιαφέρονται να πάρει αυτή η πόλη τη θέση που της αρμόζει σε διεθνές επίπεδο.

Χρειάζεται βεβαίως να συνειδητοποιήσουμε ότι οι συνθήκες αλληλόζουν και συνεπώς αυτός ο στόχος πρέπει να τεθεί ξανά με νέα δυναμική αλληλά και σε νέο σύγχρονο πλαίσιο. Για να επιτευχθεί η μετατροπή του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, χρειάζονται αποφάσεις, συντονισμένες ενέργειες και φυσικά

οι απαραίτητες σύγχρονες υποδομές. Από την πλευρά μας θέλουμε να συμβάσουμε σε αυτή την κατεύθυνση. Θα παρακολουθήσουμε συστηματικά αυτό το θέμα, ώστε να πετύ-

χουμε τον καλύτερο συντονισμό και τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων.



**Μαίρη Τσανάκη-
Σορώτου
Νομάρχης Πειραιά**

Η απομάκρυνση των εφοπλιστικών εταιρειών

οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην έλλειψη κυβερνητικού σχεδιασμού, ικανού να διαμορφώσει μια περιοχή όπως ο Πειραιάς με την ανάλογη υποδομή και την αισθητική παρουσία, ώστε να συγκρατήσει τις ναυτιλιακές εταιρείες. Αντιθέτως, έγινε κατάχρηση στο δικαίωμα που δίνει ο νόμος «περί εισροής ξένων κεφαλαίων», με αποτέλεσμα οι εταιρείες να αγοράζουν εκτάσεις σε οποιαδήποτε περιοχή, για παράδειγμα, Κηφισιά, Βουλιαγμένη και Αιγάλεω.

Τα περιθώρια επιστροφής των εφοπλιστικών εταιρειών στενεύουν. Η νομαρχιακή αυτοδιοίκηση Πειραιά, αφουγκραζόμενη αυτό το πρόβλημα, πρότεινε τη δημιουργία ενός ναυτιλιακού City στην περιοχή των Λιπασμάτων Δραπετσώνας με τις ανάλογες προδιαγραφές. Ήδη αυτό το έργο έχει ενταχθεί στις προτάσεις μας για το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και παράλληλα έχουμε προχωρήσει σε μελέτη. Όμως η επιστροφή των εταιρειών δεν εξαρτάται μόνον από τη νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, αλλά και από άλλους παράγοντες που πρέπει να συνηγορήσουν ως προς αυτήν την κατεύθυνση.

Από την άλλη πλευρά, χρειάζονται γενναίες αποφάσεις ώστε να σταματήσει και η κατάχρηση του νόμου «περί εισροής ξένων κεφαλαίων» και να δημιουργηθούν εκείνοι οι θεσμοί που θα αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά αυτό το πρόβλημα. Αναζητούμε τις ευρύτερες δυνατότες συναινέσεις και συνεργασίες, προκειμένου να δουλέψουμε αποτελεσματικά για το καλό του Πειραιά.

Χρήστος Αγραπίδης Δήμαρχος Πειραιά



Ο Πειραιάς έχει το μοναδικό προνόμιο να αποτελέσει τον τόπο όπου κτυπά η καρδιά της ναυτιλίας μας. Όμως τα περασμένα χρόνια οι κύριοι αυτοί ήταν ιδιαίτερα ασθενοτικοί. Η εγκατάλειψη και η υποβάθμιση της πόλης είχαν

δυσμενείς συνέπειες σε πολλούς τομείς και κυρίως στον τομέα της επιχειρηματικής δρα-

στηριότητας.

Οι τραγικές ελλείψεις στις υποδομές, ελλείψεις που αφορούν στην ανυπαρξία σύγχρονων οδικών αξόνων, στο υποβαθμισμένο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο, στην ανεπάρκεια χώρων στάθμευσης και σταθμών υποδοχής επιβατών, ανάγκασαν πολλούς ναυτιλιακές εταιρείες να απομακρυνθούν από τον Πειραιά και να αναζητήσουν σε άλλες περιοχές έδρα για τις επιχειρήσεις τους.

Πιστεύω ότι το θέμα είναι ιδιαίτερα σοβαρό και για το λόγο αυτόν είμαι σε επαφή με εκπροσώπους του Δ.Σ. της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, από τους οποίους ζητήσα τις προτάσεις αλλά και τη συμβολή τους στην ανάπτυξη της πόλης και στην τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας.

Ο δήμος σε συνεργασία με τους ανθρώπους της ναυτιλίας μπορεί να προωθήσει λύσεις που θα αναδείξουν την πόλη μας. Άλλωστε, οι επενδύσεις των επιχειρηματιών της θάλασσας στην ξηρά είναι το στίγμα της σύγχρονης εποχής.

Θεωρώ ότι όχι μόνον είναι απαραίτητη αλλά και επιβεβλημένη η επιστροφή των ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά, όπου άλλωστε είναι και η φυσική τους έδρα.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 αλλά και η προοπτική της νέας χιλιετίας δημιουργούν αυξημένες απαιτήσεις.

Είναι υποχρέωσή μας να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα όσο το δυνατόν πιο γρήγορα και πιο αποτελεσματικά.

Το πρώτο λιμάνι της χώρας πρέπει να γίνει πρότυπο εμποροναυτιλιακό κέντρο με σύγχρονες υποδομές, που θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη όχι μόνο της ίδιας της πόλης και της ευρύτερης περιοχής, αλλά της Ειρήδας γενικότερα.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες που διατηρούν την έδρα τους στον Πειραιά, αλλά και αυτές που σύντομα ελπίζουμε ότι θα επιστρέψουν και πάλι στο Λιμάνι, πρέπει να απολαμβάνουν υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών.

Ανάλογες υπηρεσίες πρέπει να παρέχονται και στα εκατομμύρια των τουριστών που αναμένεται να υποδεχθεί η πόλη μας στα προσεχή χρόνια.

Εμείς ως δήμος έχουμε ήδη υποβάλει τις προτάσεις μας στην κυβέρνηση για ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα έργων και παρεμβά-

σεων, που θα κάνουν τον Πειραιά πόλη που θα προσελκύει επενδύσεις, επιχειρήσεις και θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας. Περιμένουμε γι' αυτό και την έγκριση της χρηματοδότησης μέσω του Γ' ΚΠΣ και του ΕΠΑ.

Επίσης η συμμετοχή του δήμου στο Δ.Σ. της ΟΛΠ Α.Ε. μας δίνει τη δυνατότητα να παρεμβαίνουμε ουσιαστικά σε θέματα ζωτικής σημασίας για το μέλλον του λιμανιού και κατ' επέκταση της πόλης.

Γιατί ας μην ξεχνάμε, ότι το λιμάνι δεν είναι χώρος ανεξάρτητος. Είναι αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης, χώρος που δεσπόζει σ' αυτήν, είναι η συνέχεια της καθημερινής ζωής του Πειραιώτη.

Η συνεργασία της κυβέρνησης, του δήμου, του εφοπλιστικού και επιχειρηματικού κόσμου, αλλά και των φορέων της πόλης, είναι απαραίτητη, έτσι ώστε να γίνουν μεγάλα έργα που θα δώσουν αέρα ανάπτυξης και θα αναδείξουν τον Πειραιά σε μητροπολιτικό κέντρο της Μεσογείου.



Γιάννης Χαλιάς Γενικός γραμματέας ΠΝΟ

Επιτρέψτε μου κατ' αρχάς να επισημάνω ότι τα ερωτήματα που απευθύνετε στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα αφορούν κατά πρώ-

τον και κύριο λόγο τον ελληνικό εφοπλισμό και βεβαίως το κράτος και ιδιαίτερα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σε ό,τι αφορά ειδικότερα το δεύτερο σκέλος του ερωτήματός σας.

Με βάση τα όσα προανέφερα θα ήθελα αρχικά να επισημάνω ότι είναι γεγονός ότι ένας σημαντικός αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών εγκατέλειψαν τα τελευταία χρόνια τον Πειραιά και μετεστεγάσθησαν σε άλλες περιοχές των Αθηνών, στα βόρεια και νότια προάστια, με αποτέλεσμα να απογυμνώνεται το πρώτο λιμάνι της χώρας και ειδικότερα το πειραικό City από εταιρείες που ιστορικά και παραδοσιακά είχαν επιλέξει τον Πειραιά ως έδρα εγκατάστασης των δραστηριοτήτων τους.



*See you
at Posidonia*



**Diesel Engines
tailored to any requirement
from 450 kW to 68 640 kW**

Πιστεύω ότι οι λόγοι που συνέβαλαν στην απόφαση αυτή των εν λόγω εταιρειών έχουν να κάνουν με καλύτερες κτιριακές υποδομές, ταχύτερη πρόσβαση λόγω ανεξαρτησίας κυκλοφορίας στους δρόμους, αναβαθμισμένο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο και ίσως με άλλους παράγοντες που σχετίζονται με οικονομικά μεγέθη.

Σε ό,τι αφορά το δεύτερο σκέλος του ερωτήματος, η εκτίμησή μου είναι ότι κάτι τέτοιο πρέπει να προσεγγισθεί στο πλαίσιο μιας συνολικής αναβάθμισης του Πειραιά σε ό,τι αφορά υποδομές και έργα που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τις επιλογές των ναυτιλιακών εταιρειών. Επί πλέον, θα πρέπει να βελτιωθούν οι υπηρεσίες εκείνες που με τον έναν ή τον άλλον τρόπο εξυπηρετούν την παραμονή των εταιρειών και δεν τις οδηγούν στην απομάκρυνσή τους.

Οι απαντήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών δημοσιεύονται κατά αλφαριθμητική σειρά

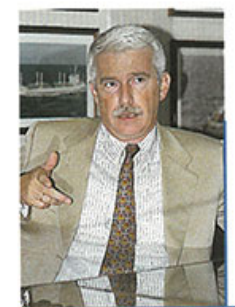


**Anangel
Shipping
Enterprises S.A.
Ιωάννης
Πατσιαδάκης,
Γενικός
Διευθυντής**

Η απομάκρυνση των εφοπλιστικών εταιρειών είναι η δυσκολία πρόσβασης στον Πειραιά,

η έλλειψη θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων (εργαζομένων και επισκεπτών) και η έλλειψη κατάλληλων οικοπέδων για ανέγερση κτιρίων γραφείων σε αξιόλογα σημεία της πόλης.

Είναι δύσκολο να επιστρέψουν στον Πειραιά, δεδομένου ότι οι περισσότερες εκτός Πειραιά εταιρείες έχουν εγκατασταθεί σε ιδιόκτητα γραφεία. Ίσως μετριασθεί η έξοδος εταιρειών από τον Πειραιά στο μέλλον με τη βελτίωση της πρόσβασης (λόγω οδικών ρυθμίσεων) και την υποχώρηση των ενοικίων γραφείων λόγω μείωσης των εγκατεστημένων εταιρειών.



**Laskaridis
Shipping Co. Ltd
Π. Λασκαρίδης**

Στο πρώτο ερώτημα η άποψή μου είναι η εξής:

Α) Τώρα πλέον δεν υπάρχουν ειδικοί λόγοι για τις ναυτιλιακές εταιρείες να έχουν γραφεία στον

Πειραιά λόγω του ότι η επικοινωνία τόσο στην στεριά όσο και από στεριά προς/από τα βαπόρια ως και των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων είναι ευκολότερη και η γειτνίαση με όλες τις αποστάσεις είναι ευκολότερη.

Β) Το απαίσιο κυκλοφοριακό μεταξύ των βορείων και νοτίων προαστίων, όπου μένει η πλειονότητα των στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Είτε από το ποτάμι είτε από παραλία, η διαδρομή διαρκεί περίπου 3 ώρες.

Γ) Η έλλειψη μοντέρνων και σύγχρονων κτιρίων γραφείων στον Πειραιά, οπότε πολλές εταιρείες προτίμησαν να χτίσουν δικά τους γραφεία.

Μόνον εάν ο (Α) και ο (Γ) λόγος αναστραφούν, που δεν φαίνεται προς το παρόν αυτό να συμβαίνει, τότε μπορεί να επιστρέψουν τα ναυτιλιακά γραφεία στον Πειραιά.



**Mare Maritime
Company S.A.
Εμμανουήλ
Παπαδηξής**

Με συγκίνηση ενημερώθηκα ότι στην επόμενη έκδοση (Ιουνίου 2000) σκοπεύετε να παρουσιάσετε αφιέρωμα στον Πειραιά. Συγχαρητήρια για την πρωτοβουλία αυτή, καθόσον το θέμα του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου είναι πάντα επίκαιρο.

Τα τελευταία χρόνια είδαμε εταιρείες από το εξωτερικό να εγκαθίστανται στον Πειραιά και στην Αθήνα. Κατά το ίδιο διάστημα είδαμε εταιρείες να εγκαταλείπουν τον Πειραιά, προτιμώντας τα νότια ή και τα βόρεια προάστια. Με την ευκαιρία αυτή θα ήθελα να αναφερθώ στο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» του Μαρτίου 1998, όπου στη σελίδα 18, υπό τον τίτλο «Άρατε πύλας», ο υπογράφων ανέπτυξε την αναγκαιότητα του να καταστεί ο Πειραιάς διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Είναι πράγματι άπληρο το ότι δεν έχουμε εκμεταλλευτεί αυτή τη δυνατότητα καταλήθως -προς το παρόν τουλάχιστον-, παρά το γεγονός ότι ο Πειραιάς έχει τις βασικές προϋποθέσεις και δυνατότητες. Ο Πειραιάς είναι η βάση του μεγαλύτερου εμπορικού στόλου στον κόσμο, διαθέτει έμπειρο έμψυχο δυναμικό, ναυτικούς και managers, απόλυτα ικανοποιητικό τραπεζικό σύστημα, σύγχρονο τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό, ναυπηγοεπισκευαστική δυνατότητα, αντιπροσωπεία όλων των ξένων φορέων κ.λπ.

Ενώ τα παραπάνω είναι θετικά, δυστυχώς, υπάρχουν ακόμα στοιχεία που εμποδίζουν τη βελτίωση του Πειραιά. Αρνητικά στοιχεία είναι οπωσδήποτε η διαγραφή ελληνικών πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο και η συν αυτή σχετική νομοθεσία και διατάξεις, και η έλλειψη κατάλληλου marketing με σκοπό την προσέλκυση ξένων εταιρειών. Και όπως όλοι γνωρίζουμε, το κυκλοφοριακό «στρώμα» στον Πειραιά τα τελευταία χρόνια και οι δυσκολίες προσέλευσης -ειδικά κατά

τις ώρες αιχμής- συντέλεσαν στην εξεύρεση των εναλλακτικών λύσεων που αναφέρουμε παραπάνω. Γεγονός είναι ότι εάν δεν βελτιωθούν το κυκλοφοριακό, οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και γενικά η προσέγγιση στον Πειραιά, δεν προβλέπεται επιστροφή όλων αυτών που επέλεξαν ως επιχειρηματικές βάσεις τις εκτός Πειραιά περιοχές.

Εάν και εφόσον τα παραπάνω στοιχεία εκλείψουν και επί πλέον εάν ληφθούν μέτρα για τη βελτίωση των συγκοινωνιών, τότε μπορούμε να ελπίζουμε ότι ο Πειραιάς θα γίνει και πάλι ελκυστικός. Με την ευκαιρία θα ήθελα να αναφερθώ στην έλλειψη θαλάσσιας συγκοινωνίας μεταξύ των νοτίων προαστίων και Πειραιά με ταχύπλοα σκάφη, που θα γρήγορα χιλιάδες οδηγούς από το πρωινό «μποτιλιάρισμα» που αντιμετωπίζουν κατά μήκος της ακτής, από το αεροδρόμιο έως τον Πειραιά. Ευχόμαστε οι ειδικοί και οι υπεύθυνοι να κάνουν τα δέοντα για το πρώτο λιμάνι της χώρας μας.



**Tsakos Shipping
Τσάκος
Παναγιώτης**

Η απομάκρυνση των γραφείων των ναυτιλιακών εταιρειών από τον Πειραιά οφείλεται κατά τη γνώμη μου στην κυκλοφοριακή και γενικότερη συμφορά που παρατηρείται στον Πειραιά

κατά τα τελευταία έτη, σε συνδυασμό με τις εξελίξεις στον τομέα των επικοινωνιών οι οποίες επέτρεψαν την απομάκρυνση από το πειραικό ναυτιλιακό κέντρο, που καθιστούν ευχερή την επικοινωνία με τις ναυτιλιακές και άλλες αρχές.

Αναμφισβήτητο η διασπορά των γραφείων στο λεκανοπέδιο διευκολύνει την κίνηση των εργαζομένων προς τα ναυτιλιακά γραφεία και προκύπτει εξοικονόμηση χρόνου.

Είναι πιθανό, εάν ληφθούν μέτρα αποσυμφορήσεως του Πειραιά (δεν γνωρίζω πρακτικά πώς μπορεί τούτο να επιτευχθεί), να εγκατασταθούν κάποια νέα γραφεία στον Πειραιά, δεν θεωρώ όμως πιθανό να επιστρέψουν μεγάλες εφοπλιστικές εταιρείες, που έχουν ήδη εγκατασταθεί σε μεγάλα νεότευκτα ιδιόκτητα κτίρια στο λεκανοπέδιο.

Εξάλλου, δεν θεωρώ μειονέκτημα για τον Πειραιά την απομάκρυνση των ναυτιλιακών εταιρειών, αλλήλ αντιθέτως θεωρώ θετική την περαιτέρω αραίωση του Πειραιά για να καταστεί η πόλη περισσότερο φιλική για τους κατοίκους της.

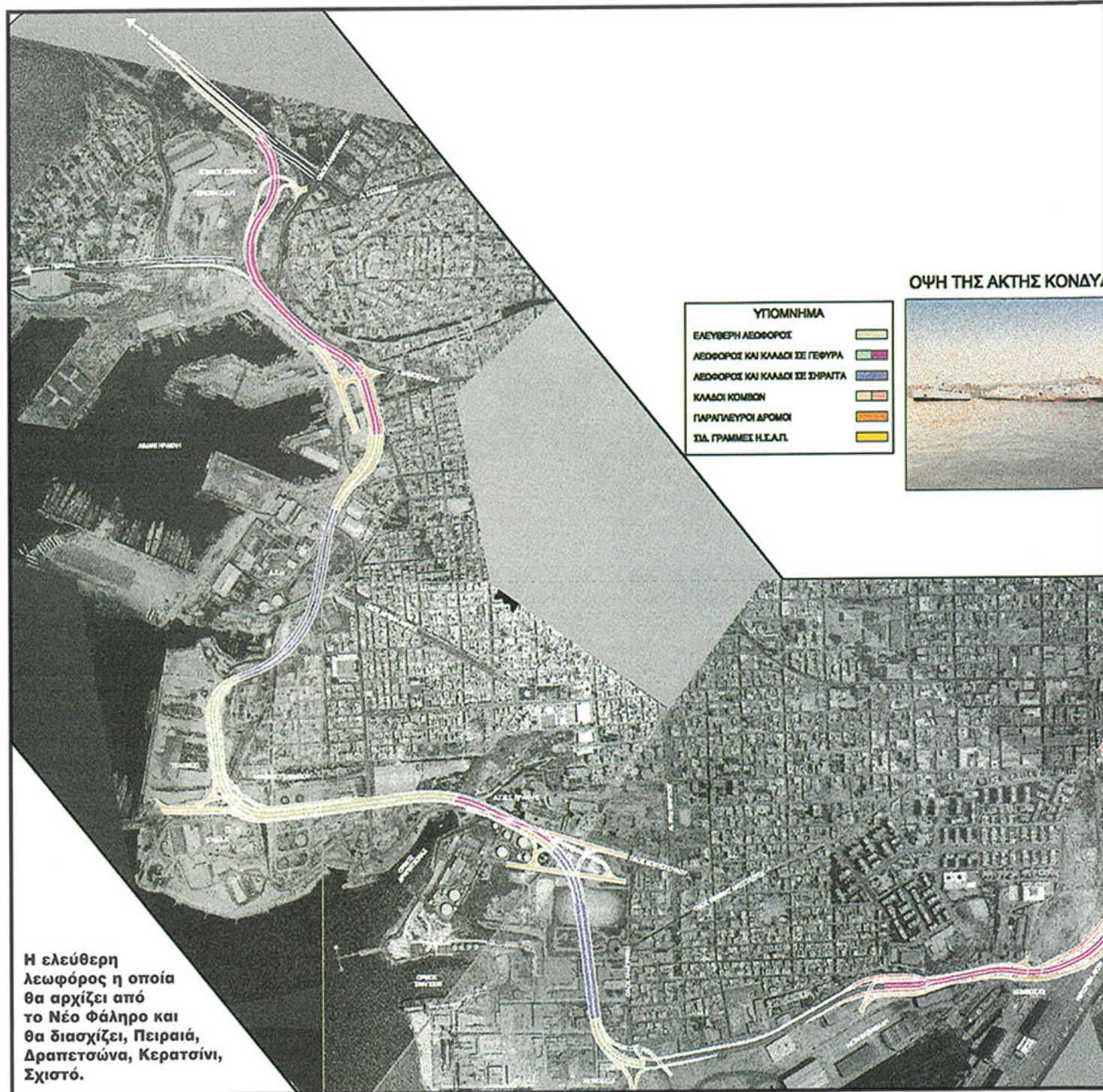
Άλλωστε, με τα γραφεία μας στην Ακτή Μιαούλη ή όχι, ο Πειραιάς θα 'ναι πάντα για μας το μεγάλο, το δεύτερο αγαπημένο χωριό μας.



*For you who appreciate the
finest things in life*

PETER'S collection
Jewels, Arts & Furs

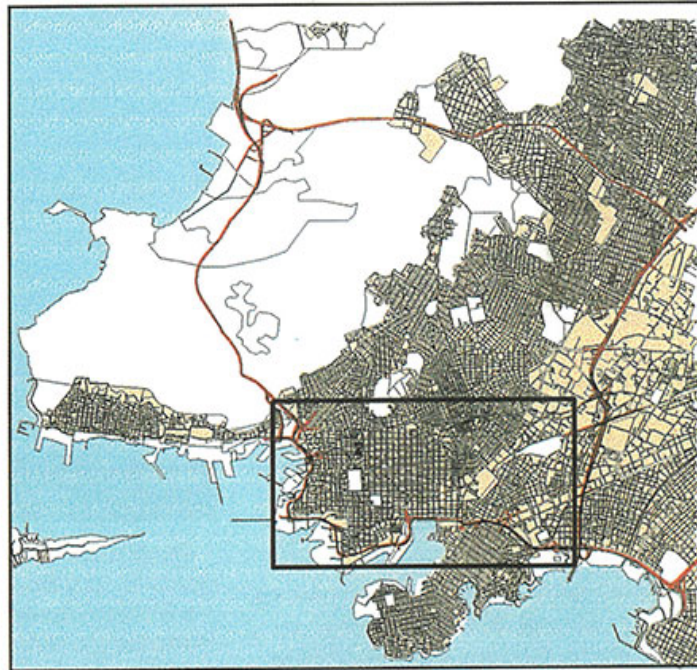
HYDRA 180 40
GREECE
TEL.FAX:
0298 54105



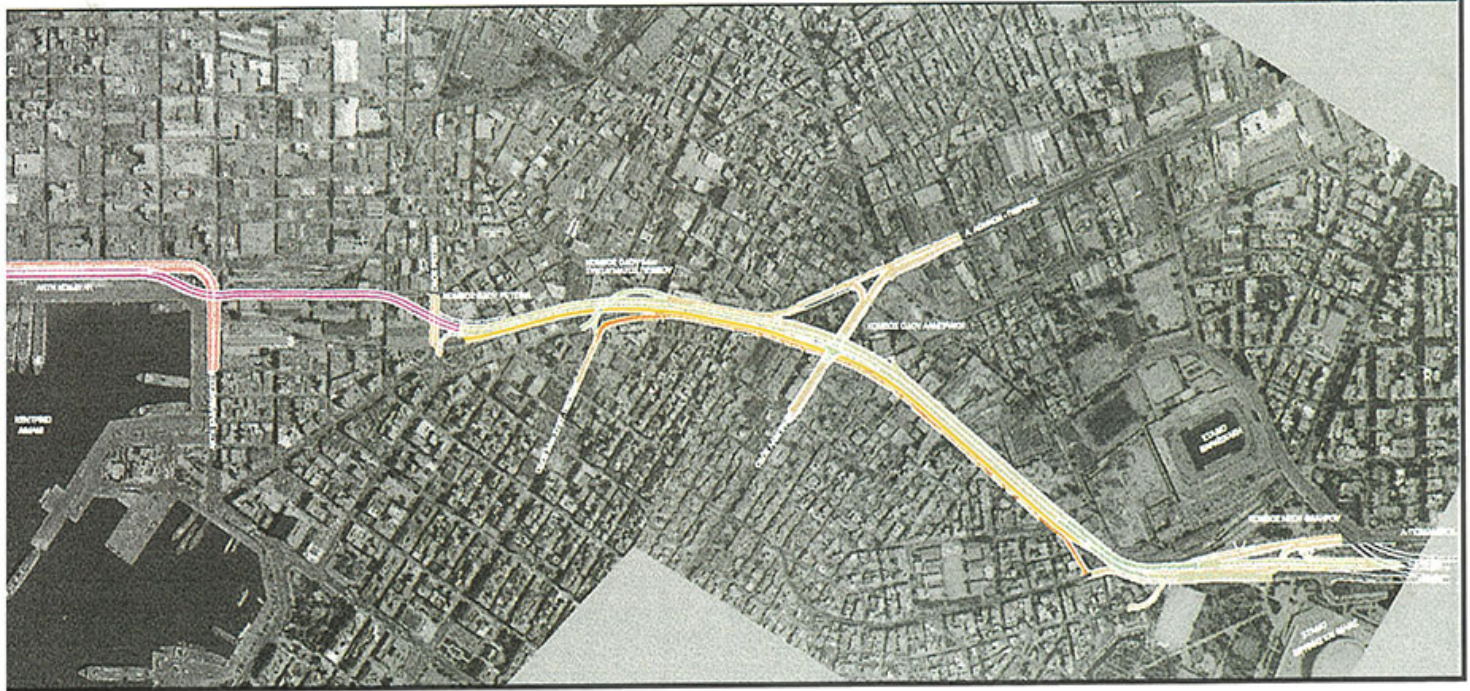
Ένα έργο μακράς πνοής

επιμέλεια: Λίζα Μαρέλου

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ -
ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΣΧΙΣΤΟΥ / ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ - ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΑΘΗΝΩΝ



ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ



Πρόκειται για ένα μεγάλο και σύνθετο πολεοδομικό έργο, το οποίο θα εξυπηρετήσει μία σειρά από σημαντικούς στόχους απαραίτητους για την ανάπτυξη και εύρυθμη λειτουργία του μεγαλύτερου λιμένα της χώρας. Είναι γνωστό ότι ο πολεοδομικός ιστός έχει αγκαλιάσει ασφυκτικά το λιμάνι του Πειραιά και τις κυκλοφοριακές προσπελάσεις του.

Στο πλαίσιο της καλύτερης και βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής δημιουργείται η «ελεύθερη λεωφόρος από Νέο Φάληρο - Πειραιά - Δραπετσώνα - Κερατσίνι - Σχιστό».

Ένα έργο που, όπως μας ανέλυσε ο κ. Ανδρέας Ιακωβίδης, τεχνικός σύμβουλος Γραμματείας Δημοσίων Έργων ΥΠΕΧΩΔΕ, στη συνέντευξη που ακολουθεί, θα παράσχει τεράστια ωφέλεια από κυκλοφοριακής άποψης, με όλες τις ευμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον.

α φ ι έ ρ ω μ α

Το έργο όπως έχει σχεδιαστεί είναι μία οδική αρτηρία, με συνεχή ροή, χωρίς ισόπεδες διασταυρώσεις, με δύο ή και τρεις λωρίδες κυκλοφορίας για κάθε κατεύθυνση, που συνδέει τη λεωφόρο Ποσειδώνος στο Ν. Φάληρο με την οδό Σχιστού-Σκαρμαγκά στην περιοχή Κερατσινίου.

Με την ολοκλήρωση της Παρακηφίσιας λεωφόρου, θα αποτελέσει τμήμα του ελεύθερου οδικού κυκλώματος (Σκαρμαγκάς - Κηφισός - Φάληρο - Σχιστό - Σκαρμαγκάς).

Στο τμήμα αυτό, που έχει ολικό μήκος 7,5 χλμ., διαμορφώνονται 8 ανισόπεδοι κόμβοι. Από όλο το μήκος της οδού, 5 χλμ. βρίσκονται σε γέφυρες (fly over), κάτω από τις οποίες είναι δυνατό να κυκλοφορούν κάθε είδους οχήματα ή να αναπτυχθούν άλλες χρήσεις και δραστηριότητες, ενώ άλλα 0,7 χλμ. είναι υπόγειο (σήραγες).

Το έργο παρέχει ωφέλεια από κυκλοφοριακής άποψης, με όλες τις ευμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον, στην οικονομία, στη διαβίωση κλπ., τόσο στις περιοχές απ' όπου διέρχεται όσο και ευρύτερα για όλο το Ιεκανονέδιο.

Ειδικότερα:

- Αποζητάνονται το κέντρο του Πειραιά και η περιοχή στο λιμάνι, η Δραπετσώνα και το Κερατσίνι από την κυκλοφοριακή επιβάρυνση που προκαλούν οι υπερτοπικές μετακινήσεις και η κίνηση προς και από το λιμάνι -επιβατικών-τουριστικών πλοίων- στον Πειραιά και του καθαρά εμπορικού λιμένα στο Κερατσίνι, «Λιμάν Ηρακλήους», καθώς και οι υπόλοιπες γειτονικές περιοχές, προς τις οποίες απωθούνται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι.



- Διευκολύνεται σε άριστο βαθμό η κίνηση προς και από το συγκρότημα εμπορικού και επιβατικού λιμανιού (Ακτή Βασιλειάδη).
- Η Ελεύθερη λεωφόρος αποτελεί το νότιο τμήμα του εξωτερικού δακτυλίου του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας, που διευκολύνει τις ενδοαστικές μετακινήσεις του πληθυσμού.
- Συνδέονται όλα τα νότια προάστια και το νότιο τμήμα της Αττικής με το εθνικό οδικό δίκτυο προς όλη την υπόλοιπη Ελλάδα, τόσο προς τις βόρειες όσο και προς τις νότιες περιοχές, με τον κατασκευαζόμενο ήδη ανισόπεδο κόμβο στον Σκαρμαγκά.

Το πρώτο τμήμα της οδού από Ν. Φάληρο μέχρι την πλατεία Ιπποδάμειας περιλαμβάνει τρεις ανισόπεδους κόμβους, στο Ν. Φάληρο, στην οδό Γρ. Λαμπράκη (έξοδος από το κέντρο του Πειραιά) και στην οδό 34ου Συντάγματος (είσοδος προς το κέντρο του Πειραιά διά των οδών 34ου Συντάγματος-Ηρώων Πολυτεχνείου) και προς την Ακτή Τζελένη (διά των οδών Ομ. Σκυλίτη-Γούναρη).

Από το σημείο αυτό η νέα λεωφόρος δημιουργείται υπερυψωμένη στο επίπεδο +7 μ. υπέρ το έδαφος, και ακολουθώντας τη διαδρομή Πλ. Ιπποδάμειας, Ρετσίνα και την οδό Κόωνος, φτάνει στην παραλιακή ζώνη. Η πορεία της εν συνεχεία ακολουθεί το όριο της ιδιοκτησίας του ΟΛΠ και προσεγγίζει την περιοχή της Ακτής Βασιλειάδη.

Στη θέση της παλαιάς ονομαζόμενης πύλης 1 της Ακτής Βασιλειάδη δημιουργείται ανισόπεδος κόμβος τριών επιπέδων για την πρόσβαση στο λιμάνι των επιβατικών πλοίων Αιγαίου και Κρήτης και στη συνέχεια, στο τέλος της περιοχής αυτής (θέση πύλης Βασιλειάδη 2) και πριν η νέα λεωφόρος εισέλθει στην περιοχή Λιπασμάτων, δημιουργείται ο νέος κόμβος εισόδου-εξόδου στο λιμάνι.

Η λεωφόρος στη συνέχεια διασχίζει την περιοχή Λιπασμάτων με υπόγειο τμήμα κάτω από το γήπεδο της Δραπετσώνας, διασταυρώνεται ανισόπεδα με την οδό Κοντοπούλου και καταλήγει στον κόμβο εισόδου των εγκαταστάσεων Βιολογ. Καθαρισμού (Ψυττάλεια), συνδεδεμένη με το κατασκευαζόμενο από τον ΟΛΠ τμήμα της. Το τμήμα αυτό περιλαμβάνει δίθυμη οδική σήραγγα κάτω από το εργοστάσιο της ΔΕΗ Κερατσινίου.

Από τις εξόδους της σήραγγας αυτής η νέα λεωφόρος κατασκευάζεται υπερυψωμένη στο επίπεδο +7 μ., ακολουθεί το όριο ιδιοκτησίας του ΟΛΠ σε όλο το μήκος και τελικά συνδέεται με την οδό Σχιστού-Σκαρμαγκά.

Το έργο θα ολοκληρωθεί το 2003 και ο προϋπολογισμός του θα φτάσει τα 45 με 50 δισ. δρχ., ποσό το οποίο θα διατεθεί από το Β' και το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

P M C

PAGRATI MODEL CENTER



**ΕΙΔΗ ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ & HOBBY
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (ΕΠΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΕΙΑ)**

**ΣΤΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΑ ΜΟΝΤΕΛΑ
ΥΛΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ - PUZZLES - ΣΥΛΛΕΚΤΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ**

ΔΑΜΑΡΕΩΣ 50 - 116 33 ΠΑΓΚΡΑΤΙ - ΤΗΛ./FAX: 75.14.011



reception MEDMAR LINES INC. NOEMBPIOΣ 99



Στη **STIRIXIS** ακούμε
τις απαιτήσεις σας. Διερευνούμε
τις ανάγκες σας. Σχεδιάζουμε
και κατασκευάζουμε το χώρο
που πραγματικά ζητάτε και σας
ταιριάζει. Ένα χώρο που αποπνέει
κύρος, πολυτέλεια, χωρίς να
θυσιάζει τη λειτουργικότητα.
Με σεβασμό στο χρόνο σας
και στις ασχολίες σας. Πάντα.

Καλέστε μας σήμερα να
συζητήσουμε από κοντά

www.stirixis.com



STIRIXIS
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ



Κτίριο Χατζηκυριάκειου Ιδρύματος (1889)

Ο Πειραιάς μιας άλλης εποχής

Του Νικόλα Ντόριζα,
αρχιτέκτονος ΙΥΑΥ

Τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε την αναγέννηση του ενδιαφέροντος του κόσμου για τα πολυάριθμα ξεχασμένα νεοκλασικά κτίρια.

Νέες χρήσεις και αλληλαγή στη νοοτροπία των κατοίκων της πόλης καθιστούν τα παραδοσιακά κτίρια κελύφη για πολύ διαφορετικές δραστηριότητες.

Αν θελήσουμε να ιεραρχήσουμε τις χρήσεις για τις οποίες αναστηλώνονται σήμερα τα νεοκλασικά κτίρια, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε:

α) Τον τριτογενή τομέα, δηλαδή για στέγαση υπηρεσιών και γραφείων.

β) Πολιτιστικές δραστηριότητες. Ως παράδειγμα θα αναφέρουμε τον Μήλο στη Θεσσαλονίκη, τα θέατρα στην περιοχή του Ψυρρή και τα μουσεία ή τους χώρους έκθεσης στην οδό Πειραιώς και περί αυτήν.

γ) Κατοικία, η οποία αποτελούσε ανέκαθεν την πιο παραδοσιακή χρήση γι' αυτά τα κτίρια. Όπως αντιλαμβανόμαστε, δεν συμπίπτει πάντα η παλαιά και η νέα χρήση. Πιο συγκεκριμένα μπορούμε να αναφέρουμε πως τα κτίρια που στέγαζαν τον 19ο αιώνα κατοικίες, τώρα διαμορφώνονται σε γραφεία, τράπεζες, οργανισμούς. Επίσης βλέπουμε παλαιά εργοστάσια να μετατρέπονται σε μουσεία (όπως το Ίδρυμα Μειζονος Ελληνισμού), σε εκθεσιακούς χώρους (το εργοστάσιο ηλιοποιίας Πουλιόπουλου), σε θέατρα, σε κέντρα διασκέδασως (περιοχή Αγ. Διονυσίου, λιμένα Πειραιά). Ο παράγοντας που καθορίζει την επιλογή της νέας χρήσης είναι η τοποθεσία και η μορφή του κελύφους.

Η πόλη του Πειραιά είναι ένα τυπικό παράδειγμα πόλης με έντονο νεοκλασικό στοιχείο. Η ανάπτυξη της ήταν εκρηκτική στο τέλος του 19ου αιώνα (1),

δεδομένου ότι συνδύαζε το λιμάνι (2) με τη βιομηχανική ανάπτυξη (3), αλλά και την αστική οργάνωση της πόλης. Με τη λήξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου άρχισε η σταδιακή παρακμή του βιομηχανικού τομέα, ενώ τονίσθηκε η παρουσία της ναυτιλίας κυρίως καθώς και του εμπορίου.

Ακολουθώντας την κοινή μοίρα όλων των νεοκλασικών, και της Αθήνας συμπεριλαμβανομένης, η ανοικοδόμηση αστικών κέντρων και το σύστημα της αντιπαροχής αλλοίωσαν καθοριστικά τη φυσιογνωμία του Πειραιά, δίνοντας παράλληλα διέξοδο στο πρόβλημα της κατοικίας για τα μεγάλα τμήματα του πληθυσμού που συνέχισαν από την επαρχία (αστυφιλία).

Πέρα απ' όλα αυτά θα πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι σήμερα στον Πειραιά έχουν διασωθεί πάρα πολλά νεοκλασικά κτίρια όλων των χρήσεων: Από τα δημόσια κτίρια, αρκεί να αναλογιστεί κανείς ότι η Αθήνα δεν διαθέτει Δημοτικό Θέατρο πλέον (4), στις κατοικίες έως και τις αποθήκες και τα εργοστάσια στα Καμίνια και πίσω από το λιμάνι. Πολλά από αυτά είναι κηρυγμένα διατηρητέα μνημεία με τα διατάγματα 410 και 420 / διάταγμα της οδού Πειραιώς κλπ.

Αν θελήσουμε να εξετάσουμε, όμως, πώς η Πολιτεία διαχειρίζεται τα διατηρητέα νεοκλασικά, θα απογοητευτού-



Παράδειγμα αναστήλωσης νεοκλασικού κτιρίου στον Πειραιά από το αρχιτεκτονικό γραφείο «Ν. Ντόριζας και Συνεργάτες»





Εσωτερική αυλή Χατζηκυριάκειου Ιδρύματος

με μάλλον.

Πιο συγκεκριμένα ας εξετάσουμε ένα προς ένα:

I. Το Δημοτικό Θέατρο (1882-1895) - αρχιτέκτων ο Ιωάννης Λαζαρίδης (1849-1913) - αντιμετωπίζει στατικά προβλήματα και ιδιαίτερα στο φουαγιέ του α' ορόφου ενώ χρήζει ανακαίνισης όλων των λειτουργικών χώρων. Έως τώρα ανήκει στην αρμοδιότητα του δήμου, που λόγω της οικονομικής του δυσπραγίας αδυνατεί να το αναστηλώσει.

II. Το παλιό Ταχυδρομείο (1899-1902), χαρακτηριστικό παράδειγμα του ύστερου νεοκλασικισμού. Κτίριο εντυπωσιακών διαστάσεων (1.080 m²). Σήμερα βρίσκεται υπό αναστήλωση, αλλά οι εργασίες προχωρούν με πολύ αργούς ρυθμούς και αποσπασματικά (5). Επίσης στην αρμοδιότητα του δήμου:

III. Το κτίριο Ν. Φραντζή (1880), επί των οδών Μπουμπουλίνας και Κουντουριώτου, προορί-

ζεται για να στεγαστεί το ιστορικό αρχείο του δήμου. Βρίσκεται εγκαταλελειμμένο επί χρόνια στο στάδιο της ενίσχυσης τοιχοποιίας. Το Μάρτιο του 2000 έγινε κάποια πρόοδος στις εργασίες, αλλά διακόπηκαν εκ νέου.

IV. Κτίριο Μεταξά (1869) - αρχιτέκτων ο Ε. Ζίλλερ-, επί των λεωφόρων Λαμπράκη και Βασ. Γεωργίου Β. Από τις λαμπρές κατοικίες της πόλης, ανήκει στην Κτηματική Τράπεζα η οποία δεν έχει ενδιαφερθεί να το ανακαινίσει. Διασώζεται σε σχετικά μέτρια κατάσταση, όμως η παρατεταμένη εγκατάλειψή του επιβαρύνει τον οργανισμό του κτιρίου.

V. Κτίριο Χατζηκυριάκειου Ιδρύματος (1889). Παρόλο που δεν ανήκει σε κρατικό φορέα, αναφερόμαστε σε αυτό λόγω της σημαντικής αξίας του μεγαλύτερου νεοκλασικού της πόλης (διαστάσεις 53 x 53 m). Παρά την πρόσφατη ανακαίνισή του υπέστη σοβαρές ζημιές από το σεισμό του Σεπτεμβρίου 1999 και σή-

μερα έχει εκκενωθεί.

Φωτεινές εξαιρέσεις όμως υπάρχουν και θα πρέπει να αναφέρουμε τη σωστή αναστήλωση (1998-2000) του εκλεκτού κτιρίου της Εθνικής Τράπεζας επί της ακτής Μισούλην, από το τεχνικό τμήμα της ίδιας της τράπεζας. Το κτίριο είχε εξαρχής σχεδιαστεί για γραφεία και σήμερα στεγάζει το ναυτιλιακό τμήμα της τράπεζας.

Ακόμα θα πρέπει να αναφερθούμε στο νεοκλασικό κτίριο επί της οδού Μπουμπουλίνας (1880), ιδιοκτησίας του Πειραιϊκού Συνδέσμου, που σύντομα θα αναστηλωθεί για να στεγάσει τις μουσικές δραστηριότητες του συνδέσμου. Ήδη έχει ολοκληρωθεί η πλήρης μελέτη από το αρχιτεκτονικό γραφείο «Ν. Ντόριζας και συνεργάτες».

Με όσα προαναφέραμε, θελήσαμε να ιχνογραφήσουμε την κατάσταση που επικρατεί με τα κτίρια που έχουν στην κατοχή τους ο δημόσιος τομέας και τα ιδρύματα. Σε ορισμένες περιπτώσεις κινείται γρήγορα και αποτελεσματικά, στις περισσότερες όμως, λόγω οικονομικής δυσπραγίας ή και αδιαφορίας, τα πράγματα βαρύνουν και τα παραδοσιακά κτίρια ρημάζουν για χρόνια. Πολύ σημαντικό ρόλο στη διάσωση των νεοκλασικών κτιρίων διαδραματίζει η ιδιωτική πρωτοβουλία.

Πολλά νεοκλασικά κτίρια μετατρέπονται σε γραφεία. Ιδιαίτερα στην πόλη μας πολλές ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν διατηρητέα κτίρια για να στεγάσουν την έδρα τους. Οι λόγοι είναι πολλοί και οι κυριότεροι είναι οι εξής:

- Ένα νεοκλασικό κτίριο προσφέρει σε δύο ή τρεις ορόφους χώρο πολλών τετραγωνικών μέτρων, μέσα στα πιο κεντρικά σημεία της πόλης, κάτι που είναι δύσκολο να βρει κάποιος στα κατακερματισμένα ιδιοκτησιακά κτίρια γραφείων ή πολυκατοικιών στο κέντρο της πόλης.

- Η αισθητική αξία και το status που εκφράζει ένα ανακαινισμένο νεοκλασικό κτίριο προβάλλει με τον καλύτερο τρόπο μια εταιρεία.

- Η πολυηλεκτότητα των χώρων και η ιεράρχησή τους σε επίπεδα βοηθάει τη λειτουργική οργάνωση μιας εταιρείας.

- Τα μακρόστενα ανοίγματα, συνήθως σε όλη τις πλευρές, και οι χοντροί τοίχοι δημιουργούν καλύτερο φωτισμό και αερισμό καθώς και καλύτερη θερμική και ακουστική μόνωση και κατά συνέπεια καλύτερες συνθήκες εργασίας με μειωμένα λειτουργικά έξοδα.

- Η δυνατότητα μεταφοράς του υπόλοιπου συντελεστή δόμησης. Παρόλο που η μεταφορά έχει προσωρινά παγώσει με τη δημοσίευση του νέου διατάγματος, ο συντελεστής των νεοκλασικών είναι ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που παρέχουν τα νεοκλασικά. Αν θέλουμε να είμαστε αντικειμενικοί πάντως, θα πρέπει να αναφερθούμε και στα μειονεκτήματα, τα οποία είναι τα εξής:

Το αυξημένο κόστος ανακατασκευής και στή-

On the occasion of

POSIDONIA 2000

**GREETINGS AND
BEST WISHES**

to our shipping friends
everywhere...



ASTRON MARITIME COMPANY S.A.

Akti Miaouli & Philellinon 1-3

GR 185 36 Piraeus Greece

Tel.: (01) 4293.180 Tlx: 211796 ASTR GR Fax: (01) 4293.713

FAROS MARITIME LIMITED

192 Sloane Street
London SW1X 9QX

England

Tel.: 0171 838 9555 Tlx: 25469 FAROS G Fax: 0171 838 9914



Η πρώην οικία Μιαούλη επί των οδών Μπουμπουλίνας και Πραξιτέλους. Μελέτη και επίβλεψη κατασκευής από το αρχιτεκτονικό γραφείο «Ν. Ντόριζας και Συνεργάτες»

ριξης το οποίο είναι μερικές φορές -ανάλογα με την κατάσταση του κτιρίου- υψηλότερο της νέας κατασκευής, εξισώνεται όμως από το χαμηλό κόστος απόκτησης. Η έλλειψη στεγασμένων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων.

Η α θέλαμε να παρουσιάσουμε τώρα ένα υποδειγματικό παράδειγμα αναστήλωσης νεοκλασικού κτιρίου στον Πειραιά και τη μετατροπή του σε ναυτιλιακό γραφείο. Η μελέτη και η επίβλεψη της κατασκευής έγινε από το αρχιτεκτονικό γραφείο «Ν. Ντόριζας και Συνεργάτες».

Το κτίριο βρίσκεται επί των οδών Μπουμπουλίνας και Πραξιτέλους. Πρόκειται για την πρώην οικία Μιαούλη, που η κατασκευή της χρονολογικά τοποθετείται στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα. Στο κτίριο αυτό έχουν διατηρηθεί, στην ολοκληρωμένη της κατάσταση, η αρχική μορφή της όψης και όλοι οι εσωτερικοί φέροντες τοίχοι.

Θα πρέπει να τονίσουμε πως θεωρείται λιανθασμένη πρακτική, σύμφωνα με το χάρτη της Βενετίας για τις αναστηλώσεις, η ολική κατεδάφιση του εσωτερικού οργανισμού του κτιρίου και η διατήρηση της όψης σαν άδειο σκηνικό θεάτρου.

Ο προορισμός του κτιρίου είναι να στεγάσει γραφεία και οι παρεμβάσεις που έχουν γίνει αποσκοπούν στην προσαρμογή του κελύφους στη σύγχρονη οργάνωση επιχειρήσεων. Αυτό συνεπάγεται εξοπλισμό επικοινωνίας με πολλαπλά ηχεία SSB, Sat com κλπ. Επίσης καλωδιώσεις για Personal Computer και u+p οπτικές ίνες και ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό αερισμού και κλιματισμού.

Το κτίριο έχει εφοδιαστεί με ανεξαρτησία ο οποίος, προσομοιάζοντας με τους παλαιούς, διαθέτει παράθυρο και ξύλινη επένδυση. Από αρχιτεκτονικής άποψης, θα λέγαμε πως αντιμετωπίζουμε την κατοψη πέρα από τον συμβατικό τρόπο με διπλή ύψη (vide), κλίμακες σε διαφορετικά σημεία ανάλογα με την ιε-



Εσωτερικό του παλαιού Ταχυδρομείου σε φάση αναστήλωσης

ράρχηση των χώρων, διαφορετικά επίπεδα και υλικά.

Πολλά από τα δωμάτια των άνω ορόφων έχουν γυάλινη οροφή με ειδική μεμβράνη αντανάκλασης UV, δημιουργώντας άληη διάσταση στο χώρο.

Μια παρέμβαση αυτού του είδους πιστεύουμε πως είναι πολύ επικοινωνιακή και ενδιαφέρουσα συνθετικά, δεδομένου ότι συνενώνει την παράδοση του παρελθόντος με τις σύγχρονες ανάγκες χωρίς ιδιαίτερους συμβιβασμούς.



ΝΙΚΟΛΑΣ ΝΤΟΡΙΖΑΣ

Ο Νικόλας Ντόριζας αποφοίτησε από την Αρχιτεκτονική Σχολή της Βενετίας. Στη συνέχεια, παρακολούθησε σεμινάρια στην Αρχαιολογική Εται-

ρεία Αθηνών και στο Saint Malo της Γαλλίας. Το 1995 συνέχισε τις μεταπτυχιακές σπουδές του στην Πολεοδομική Σχολή του Πανεπιστημίου της Βενετίας. Μέχρι σήμερα, έχει αναλάβει την αρχιτεκτονική μελέτη και σύνθεση πολλών συγχρόνων κατοικιών και ειδικών γραφείων-κτιρίων καθώς και τη διαμόρφωση εσωτερικών χώρων επαγγελματικών ή για χρήση κατοικίας.

Είναι τακτικό μέλος της επιτροπής Αρχιτεκτονικού Ελέγχου της Πολεοδομίας Πειραιά.

Υποσημειώσεις

1. Ν. Ντόριζας: Τα κτίρια του Πειραιά κατά τον 19ο αιώνα...

2. Ι. Χαντζημανωλάκης: Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των αιώνων. Εκδ. ΟΛΠ, Πειραιάς, 1993.

3. Β. Τσούκπουλος, Πειραιάς 1835-1870: Εισαγωγή στην ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ, Αθήνα 1984.

4. Το Δημοτικό Θέατρο Αθηνών κτίστηκε το 1888 με σχέδια του Ε. Ziller και κατεδαφίστηκε από το δήμαρχο Κοτζιά το 1938.

5. Το παλαιό Ταχυδρομείο της Αθήνας, Μέγαρο Μελά (αρχιτέκτων Ε. Ziller), είχε πολύ καλή τύχη. Αναστηλώθηκε υποδειγματικά από την Εθνική Τράπεζα το 1995 και στεγάζει το πολιτιστικό ίδρυμα της τράπεζας.

ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ: η Ναυτιλία μας



Με μian αδιάκοπη ιστορία 158 ετών και μια σχεδόν εξίσου μακροχρόνια παράδοση στις ναυτιλιακές χορηγήσεις, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρηματοδότες ναυτιλιακών εργασιών. Στις υπηρεσίες της συγκαταλέγονται όλα τα παραδοσιακά και σύγχρονα προϊόντα, ειδικά σχεδιασμένα για να καλύπτουν τις συναλλακτικές ανάγκες των σημερινών διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ναυτιλιακές υπηρεσίες προσφέρονται μέσω της Διεύθυνσης Ναυτιλιακών Εργασιών της Τράπεζας, του εξειδικευμένου Ναυτιλιακού Καταστήματός της στον Πειραιά, τον Κεντρικού της Καταστήματος Λονδίνου, που δίνει έμφαση στις ναυτιλιακές εργασίες, των θυγατρικών της εταιρειών, όπως η *Atlantic Bank of New York*, και του άριστα συντονισμένου δικτύου μονάδων διαχείρισης διαθέσιμων που είναι εγκατεστημένες στα κυριότερα διεθνή χρηματοοικονομικά κέντρα.

Με την προσοχή της στραμμένη προς το μέλλον και έχοντας ως πρώτο και κυριότερο μέλημά της την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος έχει θέσει ως στόχο της την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας μέσω της πολυδιάστατης αναπτυξιακής της στρατηγικής. Με την αυτοπεποίθηση που της παρέχει η κορυφαία της θέση στην αγορά, η Τράπεζα είναι πανέτοιμη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του 21^{ου} αιώνα.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

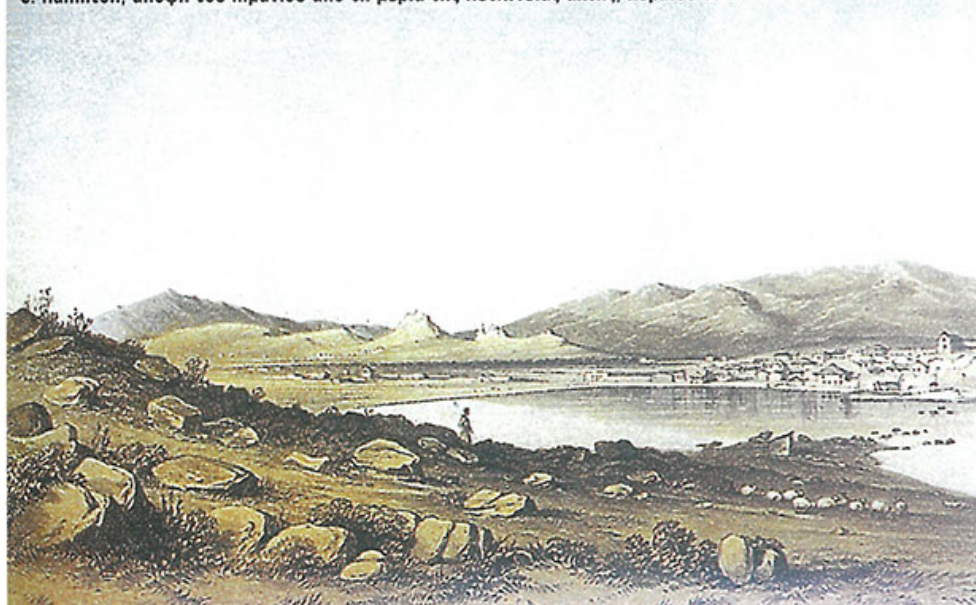
ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.: Δ/ση Ναυτιλιακών Εργασιών, Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουλίνας 2, Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς, Ελλάδα, Τηλ.: 01-3348125, Fax: 01-3348120, Αλέξ. Τουρκοζιάς, Διευθυντής. **ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ:** Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουλίνας 2, Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς, Ελλάδα, Τηλ.: 01-3348000, Fax: +30-1-3348005, Κ. Ρουσσάκης, Διευθυντής. **ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ:** 50, St. Mary Axe, London EC3A8 EL, UK, Tel.: +44-207-2836380, Fax: +44-207-9290989, I. Μακρίδης, Διευθυντής. **ATLANTIC BANK OF NEW YORK:** 960, Avenue of the Americas, New York, N.Y. 10001, U.S.A., Thomas M. O'Brien, President and C.E.O., N. Katsoulis, Executive Vice President, C. Psaltis, Senior Vice President/ Maritime Finance, Tel.: +1-212-6955400, Fax: +1-212-5632729.

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

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

*Γράφω από στήθους,
χωρίς καταφυγή στα
πολύαριθμα βιβλία και
άλλα βοηθήματα που
κατά καιρούς πέρασαν
από τα χέρια μου,
αποβλέποντας σε μία όσο
το δυνατόν λιγότερο
ακαδημαϊκή παρουσίαση.
Γράφω με το θάρρος του
παλαιού (πια) Πειραιώτη
που έχει χαραγμένη
στο νου του την
τοπογραφία της γης
του Πειραιά, που έχει
πατήσει ή θωπεύσει όλα
σχεδόν τα σημεία που
μαρτυρούν καταστάσεις
ή και εξελίξεις στην
περιοχή σε διάστημα
περίπου 3.000 χρόνων.
Αλλά ας ξεκινήσουμε
από την αρχή...*

C. Hamilton, άποψη του λιμανιού από τη μεριά της Ηετιώνειας ακτής, περίπου το 1850



Ασφαλώς, πολλοί κάτοικοι και επισκέπτες αυτής της πόλης γνωρίζουν, οι περισσότεροι όμως μάλλον αγνοούν, ότι πατούν σε ένα... νησί! Ένα αθηναϊνό νησί που άρχισε να συνδέεται με την απέναντι μεγάλη στεριά εδώ και 2.800 χρόνια περίπου, όταν οι προσχώσεις του Κηφισού σώρεψαν μεγάλες ποσότητες λάσπης στο χώρο ανάμεσα στο Νέο Φάληρο και στον εσωτερικό λιμένα του σημερινού Πειραιά, όπου τότε έφταναν οι εκβολές του εν λόγω ποταμού. Ανάμνηση εκείνης της εποχής παρέμεινε μέχρι και πριν από λίγα χρόνια το τοπωνύμιο «Βούρλα», δηλαδή η περιοχή του σημερινού Αγίου Διονυσίου και σιδηροδρομικού σταθμού του ΟΣΕ.

Το σχετικό άνυδρο της περιοχής, με κάποια εξοίρεση για την περιοχή της Φρεαττύδας (Φρεαττής-ύος, στην αρχαία), έως και σημερινής Πηγάδας (τι εύγλωττα, αλήθεια, τα τοπωνύμια!) σε συνδυασμό με το φτωχό για καλλιέργεια έδαφος, φαίνεται ότι άφηναν σχετικά αδιάφορο τον προϊστορικό άνθρωπο. Έτσι τα πρώτα βάσιμα σημάδια κατοίκησης του Πειραιά βρίσκονται μόλις στον 11ο π.Χ. αιώνα.

Πρώτοι κάτοικοι φέρονται οι Μινύες, φύλο προερχόμενο εξ Ορχομενού της Βοιωτίας. Οι λόγιοι της εποίκησης παραμένουν άγνωστοι. Ίσως κά-

ποια επιδρομή στις πρώην εστίες τους, ίσως κάτι άλλο. Εγκαταστάθηκαν στην περιοχή της Καστέλλας, στις ονομαστικές υπώρειες του λόφου του Προφήτη Ηλία, εκεί όπου το έδαφος είναι σαθρό και επιτρέπει το εύκολο σκάψιμο για την κατασκευή ορυγμάτων, σπηλαίων και κυρίως σπηλαίων, όπου και αρχικά κατοίκησαν. Φαίνεται ότι η τέχνη εκείνη ανήκε σε υψηλή, σε βαθμό που ο πιο άξιος μάστορας της κατασκευής σπηλαίων επονομάστηκε Σπηράγγιος και λατρεύτηκε σαν ήρωας. (Ήταν η εποχή που «επώνυμοι» δεν ήταν όσοι καταδημαγωγούν τους λαούς, τους οδηγούν στη σφαγή ή διευθύνουν τηλεοπτικά παιχνίδια αλλά πρωτομάστορες σε έργα ειρήνης, προκοπής, δημιουργίας!)

Από την εποχή εκείνη απτά σημάδια ξεχωρίζουν η σήμερα γνωστή ως σπηλιά του Παρασκευά με τις πέριξ σήραγγες και τα ευρήματα, μεταξύ των οποίων ο βωμός με την αφιέρωση «τω αποτροπαίω Απόλλωνι», τα διάφορα γνωστά ορύγματα στο λόφο και τα στοιχειώδη οχυρωματικά έργα στην κορυφή του, λίγα μόλις μέτρα από την εκκλησία, στα αριστερά του δρόμου που οδηγεί σε αυτήν.

Όντας σε τόπο μέχρι τότε πρακτικά ακατοίκητο, ένωσαν ελεύθεροι να δώσουν ονομασίες στις διάφορες περιοχές της νέας τους πατρίδας και

έτσι την περιοχή νότια της ιδεατής γραμμής που ενώνει το Πασαλιμάνι με την Τρούμπα ονόμασαν «Ακτή», ενώ, σε χρόνο απροσδιόριστο, τη βόρεια εκείνης της γραμμής περιοχή ονόμασαν «Μουνιχία», προς τιμήν του ήρωα Μουνίχου, πιθανόν Μινύος και εκείνου, λέξη που διατηρήθηκε ως επίσημη ονομασία του λόφου του Προφήτη Ηλία αλλιώς και του ανατολικά ευρισκόμενου λιμενίσκου μέχρι και τις μέρες μας, ανεξάρτητα αν για τον τελευταίο επικράτησε η ονομασία «Τουρκολήιμανο» που, πολύ πρόσφατα, για λόγους εθνικούς (!) μετονομάστηκε σε «Μικρολήιμανο»! Οι γύρω από τον Πειραιά θαλάσσιες περιοχές ονομάστηκαν με κριτήριο το είδος των ψαριών που ζούσαν σε αυτές, όπως Ζέα (Πασαλιμάνι), Κάνθαρος (τα παλιά «Καρβουνιάρικα»), τώρα κύριος σταθμός προσάρμισης των κρουαζιεροπλοίων κ.λπ., Ψυττάλεια κ.ά.

Σύγχρονα με τη στοιχειώδη έστω «ανάπτυξη» της περιοχής ανέκυψε και η ανάγκη επικοινωνίας με τη μεγάλη στεριά. Ως πιο πρόσφορη λύση, ένας ή ίσως περισσότεροι (!) βαρκάρηδες εγκαταστάθηκαν στην περιοχή όπου σήμερα ευρίσκεται η οδός Αθιπέδου (ή, ίσως, η οδός Ομηρίδου Σκυλίτση) και, έναντι μιας αμοιβής, περνούσαν τους ταξιδιώτες στο νησί (ή αντιθέτως). Έκαναν, δηλαδή, εργασία που αντιστοιχεί στο ρήμα περῶ-ω (ή πειραῖω-ω), που αυτόματα βάφτιζε τον σχετικό λιμενίσκο «πειραιῖα-ά», εξ ου και «Πειραιεύς», η περιώνυμη πια σήμερα πόλη που φέρει αυτό το όνομα για περίπου τρεις χιλιάτες! Μνημεία μιας συνέχειας στην πρώτη εκείνη περίοδο είναι απομεινάρια οικισμών ή τόπων λιτρείας, όπως ο φερόμενος ως ναός του Ηλίου μέσα στην ατέλειωτη οικοδομή της Ραλλείου Σχολής (πλυστήρι Δημοτικού Θεάτρου).

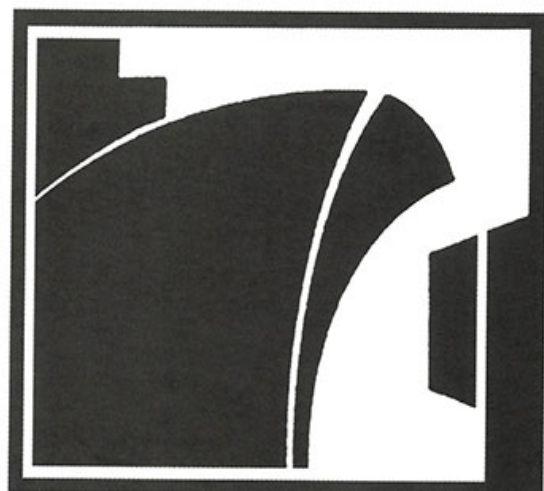
Η «ηρωική» εκείνη εποχή, που τα ίχνη της χάνονται στο σκότος της προϊστορίας και της πρώιμης ιστορικής εποχής, διακρίνεται για τη μεγάλη στασιμότητά της σε οικονομικές και κοινωνικές εξελίξεις, επομένως δεν παρέχει έναυσμα για παραπέρα ιστορική έρευνα, στο βαθμό τουλάχιστον που αυτή μπορεί να ενδιαφέρει έναν μη ειδικό. Επόμενος, ως εκ τούτου, σταθμός στην ιστορία του τόπου είναι εκείνος που αρχίζει με την έναρξη της κλασικής περιόδου (5ος αιώνας π.Χ.) και μάλιστα από την ώρα που η διορατικότητα του ναυάρχου Θεμιστοκλή διέγινε την αξία του τόπου ως λιμανιού ικανού να υποκαταστήσει το μέχρι τότε χρησιμοποιούμενο από τους Αθηναίους Φάληρο (κοντά στο σημερινό Φλοίσβο).

Στις αρχές του 5ου αιώνα, και μάλιστα λίγο αργότερα από τους Μηδικούς πολέμους, ο Πειραιάς καθίσταται αντικείμενο προσοχής από την Αθηναϊκή Δημοκρατία, που προσβλέπει πλέον σε αυτόν, σαν το μελλοντικό λιμάνι που θα λύσει το αμυντικό πρόβλημα της πόλης και θα θεμελιώσει την οικονομική της μονοκρατορία για τις επόμενες δεκαετίες.



L. Köllnberger, το τετλωνείο «Δογάνη», 1837.

— ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ —



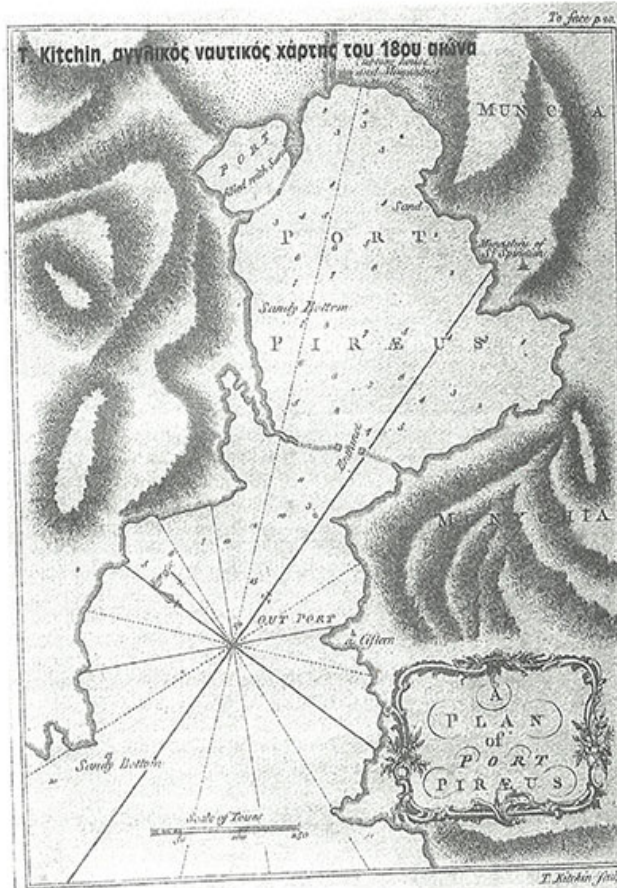
FENTEK

**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**

Τα Μακρά Τείχη, που ενώνουν την Αθήνα με τον Πειραιά σε όλη την έκτασή τους, χτίζονται εκείνη την εποχή. Αργότερα, και αγνοώντας το «αθηναϊκό» μέρος τους που βρίσκεται έξω από το θέμα μας, αναδιαμορφώνονται και ενισχύονται από τον Κόνωνα... Σήμερα σημειώνουμε την ύπαρξή τους κάπου από το Μοναστηράκι, μέσω Ταύρου, Μοσχάτου και Νέου Φαλήρου έως τη βόρεια άκρη της σημερινής οδού 34ου Συντάγματος (συνέχεια της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου), εκατέρωθεν της οποίας σήμερα βρίσκονται τα ερείπια των εγκαταστάσεων της πύλης εισόδου στην πόλη. Από το σημείο εκείνο, προς τα δυτικά εκτείνονται προς το σταθμό του ΗΣΑΠ και, μέσω των αβυθών της βόρειας πλευράς του λιμανιού, προς τη Δραπετσώνα, όπου και η δυτική πύλη, η γνωστή ως Ηετιωνεία. Εκείθεν κατευθυνόταν προς τη δυτική άκρη της εισόδου του σημερινού λιμανιού (Αμφιόλη), όπου αθυσία εξαρτημένη και από την απέναντι άκρη έφραζε την είσοδό του σε κάθε ανεπιθύμητο.

Από εκείνο το σημείο, το μεν θεμιστόκλειο τείχος έφτανε στη Φρεαττύδα



ραία κατά βάση έρημο. Ένα υποτυπώδες «μοναστήρι», εκεί όπου σήμερα ο Άγιος Σπυρίδων, ένα κτίσμα εκεί κοντά, η Δογώνα (Τελωνείο), μερικά ψαροκάθιβα, αυτό υπήρξε το σκηνικό με το οποίο άρχισε τη μοντέρνα ιστορία του Πειραιάς. Και είναι χαρακτηριστικό το ότι, μετά τις πρώτες προσπάθειες εποίκισμού της, στα 1836, οι μόνοι κάτοικοι του δήμου Πειραιώς μόλις που έφταναν τους 312! Αυτό που δεν κατέστη αντιληπτό στη διάρκεια 20 αιώνων, συνελήφθη μέσα σε λίγα μόλις χρόνια! Χιώτες και Υδραίοι (απευθείας από την πατρίδα τους ή μέσω Σύρου) κατέκλυσαν σύντομα τον τόπο. Τα Υδραϊκά και τα Χιώτικα υπήρξαν οι 2 πρώτες συνοικίες του Πειραιά, από τον σημερινό Ηλεκτρικό μέχρι του Βρυώνη. Η βιομηχανική ανάπτυξη του 1860/70 έφερε και άλλους από διάφορα μέρη της τότε Ελλάδας και τα ξένα. Η αποτυχημένη Κρητική Επανάσταση δημιούργησε δυνατό κύμα μετανάστευσης από τη Μεγαλόνησο και σήμανε την «κατάληψη» του λιόφου του

Πρώτοι κάτοικοι φέρονται οι Μινύες, φύλο προερχόμενο εξ Ορχομενού της Βοιωτίας

διασχίζοντας το κέντρο της ακτής, ενώ το του Κόνωνα, μεταγενέστερο, κάλυψε το σύνορο της χερσονήσου και είναι εύκολο ορατό σε πολλά μέρη του από τη Σχολή Δοκίμων έως τη νότια άκρη του λιμένος της Ζέας (Πασαλιμάνι), όπου άλλη αθυσία έπαιζε τον ίδιο ρόλο με εκείνη του κεντρικού λιμένος. Από εκεί, κατά μήκος της παραλίας της Καστέλλης, έφτανε την ανατολική πλευρά του τείχους προς Αθήνα.

Μέσα σε αυτόν το καλώς προστατευόμενο χώρο αναπτύχθηκε το «ωραιότερο λιμάνι που υπήρξε ποτέ» (αρχαία μαρτυρία), ο Πειραιεύς της κλασικής εποχής, βάση οικονομικής πολιτικής και πολιτιστικής ανάπτυξης που ομοιά της δεν υπήρξε και, ίσως (!), να μην υπάρξει ποτέ! Ο χώρος είναι πολύ λίγος και η πένα μου φτωχή για να περιγραφεί ο Πειραιάς του 5ου π.Χ. αιώνα. Ο ενδιαφερόμενος αναγνώστης μπορεί να ανατρέξει στο βιβλίο «Πασαλιμάνι Περιλήψεις» («Αττικά» - Εκδοτική Αθηνών), όπου η πλήρης εικονογραφημένη περιγραφή είναι τόσο πολύ θελκτική που αποβαίνει επικίνδυνη - ο αναγνώστης δεν βρίσκει το κουράγιο να την αποχωριστεί!

Βασικός χώρος του εμπορικού λιμένος ήταν η περιοχή της σημερινής Ακτής Μιαούλη (με τη θάλασσα να διεισδύει 50 μ. περίπου στη σημερινή στεριά), ενώ άξονας της πολεοδο-

μικής ανάπτυξης, περίπου η σημερινή οδός Γούννη (Μακρά Στοά). Ο πέραν του σημερινού Τελωνείου χώρος χρησιμοποιούνταν για τον ελλιμενισμό των πολεμικών πλοίων, το ίδιο και η Ζέα, το Πασαλιμάνι.

Εγκαταστάσεις προσόρμησης, δημόσιες υπηρεσίες, αποθήκες, πρακτορεία και ό,τι άλλο μπορεί κανείς να φανταστεί μέσα σε ένα καλοστημένο λιμάνι, λειτουργούσαν στην περιοχή. Μαζί τους, χώροι διασκέδασης και πολιτισμού, δημοσίων λειτουργιών, ιδιωτικής δραστηριότητας, συνέθεταν ένα πολυήλοκο μωσαϊκό, ένα σύνολο που φαίνεται ότι ικανοποιούσε σε απόλυτο ίσως βαθμό τις πρακτικές και αισθητικές ανάγκες της εποχής.

Η ρωμαϊκή κατάκτηση (2ος π.Χ. αιώνας), ιδίως μετά την ατυχή έκβαση της αμυντικής προσπάθειας, σήμανε τον γενικό αφανισμό της πόλης. Αμέσως μετά την κατάληψή της, ο Σύλλας διέταξε γενική καταστροφή και πυρπόληση. Έκτοτε και για περίπου 20 αιώνες (!), ο Πειραιάς παρέμεινε θλιβερή ανάμνηση του ενδόξου παρελθόντος του. Ρωμαίοι, Βυζαντινοί, Νορμανδοί, Σαρακηνοί, Τούρκοι, άνθρωποι κάθε φυλής που παρήλασαν από αυτόν τον τόπο, δεν κατόρθωσαν τη σπουδαιότητά του ή και δεν θέλησαν να τον αξιοποιήσουν. Σε εκείνη την περίοδο του σκότους ανήκει και ο περιώνυμος Λέων του Πειραιώς. Το τέλος της Τουρκοκρατίας βρήκε τον Πει-

ροφήτη Ηλία (αρχαία Μουνιχία), που έκτοτε έγινε γνωστός ως «Κρητικό». Η αστικοποίηση της πόλης στην πρώτη περίοδο διακυβέρνησης Ελ. Βενιζέλου (1910-1920) και ιδίως η Μικρασιατική καταστροφή και το κύμα των προσφύγων συμπλήρωσαν τον εξαστισμό, με ό,τι καλό ή και κακό μπορεί να σημαίνει η λέξη. Περισσότερο όμως από όλα, στη ραγδαία αύξηση του πληθυσμού συνέτειναν όλα τα αμέσως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο διατρέξαντα. Αλλά αυτά είναι ήδη γνωστά.

Προσπάθησα σήμερα τα αδύνατα: Να περιλάβω την ιστορία του Πειραιά, γνώσεις, αναμνήσεις, εμπειρίες ζωής σε μερικές μόνο σελίδες! Αν ο αναγνώστης θελήσει να ασκήσει κριτική στο περιεχόμενο αυτού του άρθρου, ας μη σταθεί στις τυχόν παραλείψεις. Είναι, πράγματι, πολλές - και σοβαρές! Όσον αφορά τώρα στην ακρίβεια των πληροφοριών, πιο δίκαιο θα ήταν αν φανταζόταν τον εαυτό του παρέα με το συντάκτη σε περίπατο μέσα στην πόλη, σε έναν περιπάτο όπου, περιδιαβαίνοντας τα διάφορα σημεία του τόπου, δρόμους, γωνιές, πλατείες, θυμάσαι κάτι από τα περασμένα ή προσπερνάς αδιάφορα, αγνοώντας ότι κάποτε εκεί υπήρξε ένα από τα ωραιότερα δημιουργήματα του ανθρώπου επάνω στη γη: το λιμάνι και η πόλη του Πειραιώς της κλασικής περιόδου...



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 —

24 Μαρτίου του 1967.
Ο νεαρός τότε βασιλεύς
Κωνσταντίνος ετοιμάζεται να
πραγματοποιήσει νησιωτική
επίσκεψη και επιβιβάζεται σε
hovercraft της γνωστής
εταιρείας Cunard. Τα σκάφη
αυτά, που αποτελούσαν τότε
μια πολύ προηγμένη
τεχνολογία στον τομέα των
θαλάσσιων μεταφορών,
κυρίως για τη μεταφορά
επιβατών, δεν κατόρθωσαν
να καθιερωθούν στη χώρα
μας για τη σύνδεση του
νησιωτικού συμπλέγματος.
Χρόνια μετά εισήχθησαν τα
hydrofoils.



Le héros Zeybek turc „Madji Simon” de son retour de Chicago.



Ένα στιγμιότυπο από το 17ο Πανελλήνιο Συνέδριο των Ναυτικών Σωματείων, που
έλαβε χώρα στην τότε αίθουσα τελετών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
Τηρείται ενός λεπτού σιγή εις μνήμην των απολεσθέντων ναυτικών κατά τα
τελευταία ναυάγια που είχαν πλήξει την ελληνική ναυτιλία. Στην πρώτη σειρά
διακρίνεται ο τότε πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Στρατής
Ανδρεάδης.

Στο όνομα της επιχειρούμενης από την
πολιτική ηγεσία της χώρας θεμελίωσης
της ελληνοτουρκικής φιλίας,
καταχωρίζουμε τη σπάνια αυτή
φωτογραφία. Με πλήρη παραδοσιακή
εξάρτυση ο ηρωικός ζειμπέκης Χατζή
Σιμών, άρτι αφιχθείς εκ Σικάγου, όπως
μας πληροφορεί και η σχετική λεξάντα.



Μπροστά από το μικρόφωνο του BBC, ο Έλληνας μεγαλοεφοπλιστής Σταύρος Νιάρχος. Το στιγμιότυπο είναι από το Barrow in Furness, τέλη της δεκαετίας του '50, κατά την παραλαβή από τον Νιάρχο ενός νεότευκτου δεξαμενοπλοίου του, ενός από τα μεγαλύτερα την εποχή εκείνη.



OUR BEST WISHES TO ALL POSIDONIA 2000 PARTICIPANTS

THEODORE GIAVRIDIS SA

GROUP OF COMPANIES

1967 - 2000

JOHN GIAVRIDIS INC SHIPMANAGEMENT

Address: 107-109 Vasileos Pavlou Str.
VOULA GR 166 73
GREECE

Tel: +301 9659177- 8
Fax: +301 9659069
Telex: 210409 / 210871 GIAV GR
Email: theogiman@hol.gr

ANTHONY GIAVRIDIS MARITIME INC SHIPMANAGEMENT

Address: 47-49 Bouboulinas Str,
PIRAEUS GR 185 35
GREECE

Tel: + 301 422 5622 - 7
Fax: + 301 422 5616 - 7
Telex: 212091 - 3 GIAV GR
Email: agiamar@netor.gr

TRANSCONT TRADE INC INTERNATIONAL TRADING

Address: 107-109 Vasileos Pavlou Str.
VOULA GR 166 73
GREECE

Tel: + 301 89 93 024 / 085
Fax: + 301 89 93 025

STANDARD EXCHANGE AE IMPORTS, EXPORTS & REPRESENTATIONS

Address: 107-109 Vasileos Pavlou Str.
VOULA GR 166 73
GREECE

Tel: + 301 89 93 026
Fax: + 301 89 93 027

Ένα ναυπηγικό συμβόλαιο του 1860

του Α. Ι. Τζαμτζή, πλοιάρχου Εμπορικού Ναυτικού

Ναυπηγικά συμβόλαια του 19ου αιώνα για τη ναυπήγηση ιστιοφόρων στον ελληνικό χώρο χωρίς όμως κατασκευαστικές λεπτομέρειες υπάρχουν αρκετά, καθώς στον παραδοσιακό εκείνο ναυπηγό ήταν αρκετό να του δώσει ο караβοκύρης το μήκος της καρένας του καϊκιού και αν το ήθελε «στελάδο» ή «καμπάδικο», και από κει και πέρα αυτός δούλευε όπως ήξερε σύμφωνα με την πρακτική της τέχνης του.



Συμβόλαιο με κατασκευαστικές λεπτομέρειες είναι σπάνια και δυσεύρετα. Ένα τέτοιο είχαμε παρουσιάσει παλαιότερα από τις ίδιες αυτές στήλες («Ναυτικά Χρόνια», 1η Ιουνίου 1987, σελ. 28-30). Σήμερα παρουσιάζουμε ένα δεύτερο παρόμοιο που εντοπίσαμε στο αρχείο του μοναστηριού της Σίμωνος Πέτρας του Αγίου Όρους και χρονολογείται από τις 3 Σεπτεμβρίου 1860. Δεν πρόκειται ακριβώς για συμβόλαιο, αλλά για προσφορά κατασκευής μιας μπρωτοσέρας (1) στην Αίγινα που φαίνεται ότι για την κατασκευή της ενδιαφερόταν το μονα-

στήρι. Είναι γνωστό ότι τα μοναστήρια του Αγίου Όρους είχαν δικά τους καράβια για τις μεταφορικές τους ανάγκες, καθώς όλη σχεδόν η μεταφορική δραστηριότητα του Αγίου Όρους με τον έξω κόσμο γινόταν και γίνεται από τη θάλασσα. Αξίζει να παρατηρήσουμε ότι παρόλο που την εποχή εκείνη το Άγιον Όρος αποτελούσε περιοχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, τα πλοία των μοναστηριών του έφεραν την ελληνική σημαία, όταν δε το 1851 υποχρεώθηκαν να την αλλοδώσουν με την τουρκική, τα μοναστήρια Βατοπεδίου, Ιβήρων και Σί-

μωνος Πέτρας που είχαν πλοία συντροφικά με Έλληνες καπετάνιους, πούλησαν εικονικά μάλην τα μερίδιά τους στους τελευταίους διότι αρνήθηκαν να υψώσουν την οθωμανική σημαία. Ειδικότερα, το μοναστήρι της Σίμωνος Πέτρας την εποχή εκείνη διέθετε ένα αρκετά μεγάλο καϊκι, εκτός από κάποια άλλα μικρότερα, και όπως προκύπτει από τα αρχεία του μοναστηριού ήταν μια γοηέτα (2) 73 τόνων που ονομαζόταν «Αγία Μαγδαληνή». Η γοηέτα αυτή στις 18 Οκτωβρίου του 1854, στη διάρκεια του ξεσηκωμού της Ηπειροθεσσαλίας στην περίοδο του

ρωσοτουρκικού πολέμου, γνωστού ως Κριμαϊκού πολέμου, σε ένα ταξίδι της που έφερε ποροελάνη από τη Σαντορίνη για το μοναστήρι, όπως αναφέρεται στο ημερολόγιο του μοναστηριού «... ηγγαρεύθη από τον εξ Ελλάδος αντάρτην Τάσμην Καρατάσον να τον μεταφέρει ομού και άλλα πηλοία, τα οποία κατεδιωχθέντα ως ανταρτικά, εν Γαλλικόν ατμοκίνητον βομβαρδίσαν την γοηέταν, την εβύθησαν εις τον λιμένα του χωρίου Άγιος Νικόλαος».

Όπως φαίνεται, το μοναστήρι θέλησε να αντικαταστήσει το χαμένο καϊκι του και για το σκοπό αυτόν αναζήτησε σχετικές προσφορές, μία δε από αυτές ίσως είναι και αυτή που παρουσιάζουμε παρακάτω:

«Αντίγραφον του σχεδίου της Μπρατσέρας
Την 6, 9βρίου 1860
Εν Αίγινη

Σημείωσις της Μπρατσέρας, αυτή θα σύγκριται εκ πηλών (3) ναυπηγικών εννέα και ήμισυ αριθ. 9 1/2, χωρητικότητας εξακοσίων κοιτών (4) περίπου. Πρώτον, η καρένα θα έχει χόνδρος παρμάκια (5) δύο και εν τέταρτον=2 1/4, το φάρδος ανάλογον, το στρογγύ (6) παρμάκια τρία και ήμισυ=3 1/2 το χόνδρος, το δε φάρδος παρμάκια τέσσαρα και πόστας διπλάς, το χόνδρος της πόστας (7) παρμάκια τρία, το χόνδρος των καμαρίων (8) παρμάκια εν και ήμισυ ή παρά τέταρτον δύο, το φάρδος των καμαρίων παρμάκια πέντε, τα μαδέρια (9) χόνδρος παρμάκιον εν, τα τριπητά (10), χόνδρος παρμάκιον έν και ήμισυ, αι κουπασταί (11) το χόνδρος παρμάκιον εν και τέταρτον=1 1/4, τα κουρζέτα (12) το χόνδρος παρμάκια δύο, το φάρδος παρμάκια πέντε, αι τσαβέται (13) της καρένας μπακιρένιαι (14), τα καρφιά του πετόσματος



(15) έως εις την παλάμην (16) μπακιρένια, η εργασία του πηλοίου καλώς εργαζομένη, καθώς και το υλικόν του πηλοίου καλής ποιότητος της αρεσκείας του πηλοάρχου, ως και το καθαφάτισμα (17), στουπιόν, κατράμι, καβίλια εις βάρος του ναυπηγού.

Δι' όλην την εργασίαν και το υλικόν ο ναυπηγός απαιτεί δραχμάς δύο χιλιάδας τριακοσίας αριθ. 2.300, αλλήλ δυνατόν να κάνει συγκατάβασιν διά το Μον. 100 δραχμάς και θα ευχαριστηθήτε καθ' όλη και εις την εργασίαν του πηλοίου και εις την ωραιότητα, ως και εις το αρμένισμα, Εάν δε το αρμένισμα, αφού το αρματώση ο πηλοάρχος και το εκβάλει εις τας βόλτας και δεν αρμενίζει ωσάν θηρίον την θάλασσαν δεν θέλει να μοι δώσente λεπτόν, με όποιαν εγγύησιν θέλήτε, εάν δεν με εμπιστεύεσθε. Ταύτα και προσκυνώ.

Ο σας Γεώργιος Δ. Παπαλεωνάρδος
Και ακολουθεί η παρακάτω σημείωσις:

«Το πρωτότυπον τούδε αντιγράφου έφερε μοι ο Κ. Αντώνιος Υδραίος, αλιεύς, ίνα το αντιγράψω και πέμψω υμίν, εγώ δεν τώ έκαμα ακριβήν έρευναν περί

των μέτρων και μερών, αλλήλ ως ήτον έγγραψα αυτό, το πρώτον εκράτησε αυτός και το ανά χείρας έπεμψα ίνα προς πληροφορίαν μου απαντήσente αυτό. Προς τούτοις, ο ναυπηγός μοι είπεν ότι είναι Αιγινήτης και το πηλοίον θα κατασκευασθή εις την Αίγινα. Τον Σ. Γέροντα προσκυνώ, τον γέρο Δαμασκηνόν, τον Κ. Ιωάσαφ, τον Παπά Νεόφυτον και πάντας τους αδελφούς. Ο Κ. Αντώνιος Υδραίος πρόθυμος και εις τας προσταγάς σας».

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω, η προτεινόμενη μπρατσέρα θα είχε μήκος στην καρίνα 8,70 μέτρα και χωρητικότητα 13.200 οκάδων καθώς τα σε χρήση στη ναυτιλία της εποχής εκείνης κοιλιά ήταν των 22 οκάδων και αντιστοιχούσαν 40 κοιλιά σε έναν τόνο, άρα η μπρατσέρα θα ήταν 15 τόνων. Αξίζει να παρατηρήσουμε ότι στην περίοδο 1840-1860 είχε παρατηρηθεί μια αϊγινογεν ναυπηγική δραστηριότητα στην Αίγινα, καθώς και Υδραίοι ακόμα ναυπηγούσαν τα σκάφη τους εκεί.

ΚΑΙ ΜΙΑ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ

Στο ίδιο αρχείο της Μονής Σίμωνος Πέτρος εντοπίσαμε και μια αρκετά ασυνήθιστη φορτωτική του 1855, που νομίζουμε ότι αξίζει τον κόπο να δημοσιευθεί. Είναι συνταγμένη στα συνήθη έντυπα της εποχής με χειρόγραφες τις σχετικές συμπληρώσεις και έχει ως εξής:

«Εν Σμύρνη τη 10 Ιουνίου 1855,
Εφόρτωσεν εν ονόματι του Θεού και ευτυχές κατευδίδιον μίαν και μόνην φοράν εις τούτον τον λιμένα της Σμύρνης ο Κύριος Μιχαήλ Καθαθός διά λογαριασμόν ούτινος



- Ιστιοφόρο με δύο άλμπουρα και πανιά ψάθες.
 2. Γολέτα: Ιστιοφόρο με δύο άλμπουρα και πανιά μπούμες.
 3. Πήχυς ναυπηγικός:
 Αντιστοιχούσε σε 91,5 εκατοστά του μέτρου.
 4. Κοιλό: Μέτρο χωρητικότητας, συνήθως 22 οκάδες. Διέφερε κατά τόπους όπως το «πολίτικο» ήταν 24 οκάδες.
 5. Παρμάκι (τουρ. δάκτυλος): Μέτρο μήκους 1/8 της κάνας 3,8 εκατοστά του μέτρου.
 6. Σοτρόπι: Η εσωτερική καρίνα.
 7. Πόστες: Τα στραβόξυλα (νομείς). Συνήθως τις αποτελούσαν τρία κομμάτια, η στρώση (έδρα) στο κάτω μέρος και οι σκαρμοί στα δύο επάνω άκρα, δεξιά και αριστερά.
 8. Καμάρια (ζυγά): Ξυλοδοκοί τοποθετημένοι εγκάρσια που συνδέουν τις κορυφές από τις πόστες. Πάνω στα καμάρια καρφώνονται τα μαδέρια του καταστρώματος. Υπήρχε μια σειρά από καμάρια κάτω από κάθε κατάστρωμα.
 9. Μαδέρι: Τα ξύλα του πετρώματος του σκάφους.
 10. Τριπητά: Το κάτω από την κουπαστή διάζωμα.
 11. Κουπαστή: Το γύρω από το κατάστρωμα ξύλινο διάζωμα.
 12. Κουρζέτο:
 Το πάνω από την κουπαστή διάζωμα.
 13. Τσι(ζ)αβέτα: Χονδρό καρφί.
 14. Μπακιρένιος: Χάλκινος.
 15. Πέτωμα:
 Το εξωτερικό περίβλημα του σκάφους.
 16. Παλάμι: Η ίσαλτος γραμμή.
 17. Καθαφάτισμα: Η στεγανοποίηση του σκάφους.

ανήκει υπό του καταστρώματος της Οθωμανικής Γολέτας ονομαζομένης Ζαγορά του πλοίαρχου Κυριαζή Χατηπώντου, διά να μεταφέρει και παραδότη εις το παρόν ταξείδιον εις το Όρος Άθως εις το Μοναστήριον Σίμωνος Πέτρας τας κάτωθι ονομαζομένας και αριθμημένας πραγματείας, στεγανάς, σώας και καλώς οικονομημένας ως εις το περιθώριον σημειωμένας και ούτω υπόσχεται ο ρηθείς πλοίαρχος εις το ευτυχές του κατευόδιον να τας παραδώσει και διά ναύηον του θέλει του πληρωθούν: Ό,τι προαιρείσθε.

Και προς βεβαίωσιν της αληθείας, θέλει υπογράψει το παρόν, ομού με άλλα όμοια από τον ρηθέντα πλοίαρχον. Και μην ηξεύροντος τούτου να γράψη, θέλει υπογράφεται αντ' αυτού από τρίτον πρόσωπον, εξοφληθέντος δε του ενός τα άλλα μένουν άκυρα. Ο δε Θεός δώση αυτώ ευτυχές κατευόδιον».

Ακολουθεί περιγραφή των μεταφερομένων εμπορευμάτων.

Το περιέργο της φορτωτικής αυτής είναι η πληρωμή του ναύηου, καθώς το μοναστήρι καλείται να πληρώσει στον κομιστή των εμπορευμάτων: Ό,τι εκείνο επιθυμεί.

Πιθανόν ο καπετάνιος να ήθελε να κάνει με τον τρόπο αυτόν κάποιο είδος προσφοράς στη μονή. Χαρακτηριστικό επίσης είναι ότι η αναγραφή «και μην ηξεύροντος τούτου (δηλαδή του πλοίαρχου) να γράψη» βρίσκεται στο έντυπο μέρος της φορτωτικής, πράγμα που μαρτυρεί κάποια γενικότητα του πράγματος κατά την εποχή εκείνη.



Σημειώσεις:

1. Μπρατσέρα:



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



Αειφόρος Ανάπτυξη και Παράκτιο Περιβάλλον

της Φανής Σακελλαριάδου,
γεωχημικού θαλάσσης, ωκεανογράφου,
χημικού, επίκουρου καθηγήτριας
του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς

Η συνεχής υποβάθμιση του περιβάλλοντος αποτελεί πλέον ένα καίριο ζήτημα, ενώ ο περιβαλλοντικός προβληματισμός έχει αναγνωρισθεί και απασχολεί ευρύτατα κοινωνικούς εταίρους και κυβερνήσεις. Η αειφόρος ανάπτυξη στηρίζεται στην υιοθέτηση κατάλληλων στρατηγικών και δραστηριοτήτων που θα συγκλίνουν στην επίτευξη των τρεχόντων εκάστοτε στόχων, ενώ παράλληλα θα προστατεύεται και θα υποστηρίζεται το φυσικό περιβάλλον.



Η επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης προϋποθέτει σημαντικές αλλαγές στον τρόπο αντιμετώπισης περιβαλλοντικών θεμάτων από σχετικές πολιτικές, επιχειρησιακές αποφάσεις και καταναλωτικές συμπεριφορές. Απαιτεί αλλαγές στα καταναλωτικά πρότυπα καθώς επίσης και στη συμπεριφορά και στον τρόπο ζωής των κατοίκων του ανεπτυγμένου κόσμου και όχι μόνον. Προκειμένου να επιτευχθεί μια αειφόρος περιβαλλοντική ποιότητα, απαιτείται μεγαλύτερη εξέλιξη στις περιβαλλοντικές τεχνολογίες καθώς επίσης και σημαντικές τροποποιήσεις στα διάφορα μοντέλα παραγωγής και κατανάλωσης, ώστε να αντιστραφεί η σημερινή τάση για αύξηση της χρήσης ενέργειας και πρώτων υλών. Η αειφορία προϋποθέτει την ύπαρξη νέων κοινωνικοοικονομικών μοντέλων σε παραγωγή, μεταφορά, διάθεση και κατανάλωση των αγαθών, προϊόντων και υπηρεσιών. Οδηγεί σε δίκαιη κατανομή και κατανάλωση των παγκόσμιων φυσικών αποθεμάτων ανάμεσα στα διάφορα έθνη και περιοχές.

Η αειφόρος ανάπτυξη απαιτεί συνείδηση, κοινή συναίνεση και ενεργή συμμετοχή ατόμων και κοινωνικών ομάδων. Για το λόγο αυτόν, η περιβαλλοντική ευαισθησία και η αντίστοιχη επισταμένη γνώση είναι απαραίτητες. Η ελλιπής γνώση και η ανεπαρκής πληροφόρηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων διαφόρων επιλογών είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε υποβάθμιση ή και καταστροφή των περιβαλλοντικών αγαθών.

Η ασφαλής χρήση των περιβαλλοντικών αγαθών προϋποθέτει επίγνωση των συμφερόντων τόσο της παρούσης όσο και των μελλοντικών γενεών, και ασφαλώς όχι μόνο του ανθρώπινου είδους. Κρίνεται απαραίτητη η ολιστική προσέγγιση και εκτίμηση των περιβαλλοντικών προβλημάτων, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα κατάλληλο επιστημονικό πλαίσιο για την ορθή περιβαλλοντική διαχείριση.

Η πρώτη αρχή της Διακήρυξης του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη δηλώνει ότι «το ανθρώπινο όντα αποτελούν το επίκεντρο των ενδιαφερόντων για αειφόρο ανάπτυξη. Έχουν το δικαίωμα για μια υγιή και παραγωγική ζωή σε αρμονία με τη φύση». Έτσι, οι άνθρωποι είναι τόσο οι ενεργοί συντελεστές όσο και οι δικαιούχοι της αειφόρου ανάπτυξης. Κάτω από την ομπρέλα της αειφόρου ανάπτυξης μπορούν να συνδυαστούν η αναπτυξιακή με τη φιλοπεριβαλλοντική πολιτική.

Η ποιότητα του περιβάλλοντος των παράκτιων περιοχών αποτελεί θέμα σημαντικού ενδιαφέροντος για την ανθρωπότητα. Στη διάρκεια της ιστορίας του ανθρώπου, παρατηρείται ότι όλοι οι άνθρωποι πολιτισμοί είχαν την τάση να εμφανίζουν μια πληθυσμιακή ανάπτυξη στις παράκτιες περιοχές. Η ανθρώπινη εγκατάσταση στις παράκτιες περιοχές συνδέεται με τις ηπιότερες κλιματολογικές συνθήκες και την εύκολη μεταφορά ακατέργαστων και κατεργασμέ-

νων υλικών, με την κατασκευή λιμένων. Όλος αυτός ο τεράστιος όγκος των αποβλήτων που παράγεται με τις ανθρώπινες δραστηριότητες από τις αστικές, βιομηχανικές και αγροτικές χρήσεις της γης επί σειρά ετών, διοχετεύονταν στη θάλασσα, στο πλαίσιο μιας λιανασμένης αντίληψης ότι οι αχανείς θαλάσσιες περιοχές με τις αβυσσαλίδες ρεκάδες τους είχαν τη δυνατότητα να δεχθούν στην αγκαλιά τους κάθε άχρηστο και μη προϊόν και παραπροϊόν του ανθρώπου.

Το αποτέλεσμα αυτής της αλόγιστης συμπεριφοράς ήταν η συνεχιζόμενη και έντονη υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος με τις ποικίλες και ποικίλες επιπτώσεις της. Το πρόβλημα της υποβάθμισης των θαλάσσιων οικοσυστημάτων είναι ασφαλώς μεγαλύτερο στις παράκτιες περιοχές, μια που είναι αυτές που αποτελούν τους πρώτους θαλάσσιους αποδέκτες ρύπων ανθρωπογενούς προέλευσης, είναι οι περιοχές που υφίστανται έντονη τουριστική εκμετάλλευση, ενώ συγχρόνως αποτελούν, στην πλειονότητά τους, κλειστά θαλάσσια οικοσυστήματα με χαμηλούς ρυθμούς ανανέωσης των υδάτων.

Εχει ιδιαίτερη σημασία, για την ορθότερη διαχείριση του παρακτίου περιβάλλοντος, να γίνει κατανοητό ότι η παράκτια ζώνη αποτελεί έναν ιδιόμορφο και πολυσύνθετο χώρο που χαρακτηρίζεται από έντονες αλληλεπιδράσεις ανάμεσα σε ξηρά, θάλασσα και ατμόσφαιρα, και για το λόγο αυτόν απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή. Η παράκτια ζώνη χαρακτηρίζεται επίσης από μια μεγάλη ποικιλία διαφορετικών οικοσυστημάτων, που το καθένα περιλαμβάνει είδη που έχουν προσαρμοστεί στο συγκεκριμένο βίοτοπο. Η ύπαρξη αφθονίας τροφής στις παράκτιες περιοχές έχει αποτέλεσμα την παρουσία πληθυσμών και ποικίλων κοινωνιών θαλάσσιων φυτών, ασπόνδυλων και διαφόρων ειδών ψαριών, καθώς επίσης και πολλών ειδών από θαλάσσιοπούλια.

Τα αντίστοιχα οικοσυστήματα που έχουν επικρατήσει και αναπτυχθεί στις περιοχές αυτές, έχουν επιτύχει μια δυναμική ισορροπία. Οποιαδήποτε περιβαλλοντικές πιέσεις που θα μπορούσαν να ασκηθούν στα οικοσυστήματα αυτά από την αλόγιστη εκμετάλλευση των παράκτιων περιοχών και από χρήσεις που θα ήταν αντίθετες με την αειφόρο ανάπτυξή τους, θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε επικίνδυνη διαταραχή της ισορροπίας.

Τα διάφορα είδη ρυπαντών που καταλήγουν στη θάλασσα, ακολουθούν συγκεκριμένους βιογεωχημικούς μηχανισμούς κατά την πορεία αποικοδόμησής τους. Οι κύκλοι τους, η τύχη και η συμπεριφορά τους επηρεάζονται από ποικιλία παραγόντων, όπως οι τιμές φυσικοχημικών μεταβλητών, η βιολογική παραγωγικότητα της περιοχής, διάφορες υδροδυναμικές διεργασίες, η εκάστοτε ιδιαιτερότητα του περιβάλλοντος ιζηματογένεσης και οι χρόνοι ανάμιξης. Η ποικιλία πηγών ρύπων στις παράκτιες περιοχές και η πληθώρα των βιο-φυσικο-



γεωχημικών διεργασιών που παρατηρούνται στις ακτές, πρέπει να μελετηθούν και να κατανοηθούν επαρκώς προκειμένου να επιτευχθεί ο δύσκολος στόχος της παράκτιας περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Η αειφόρος ανάπτυξη ενός παράκτιου οικοσυστήματος προϋποθέτει επαρκή γνώση ποικίλων παραγόντων που επεμβαίνουν στο σύστημα, είτε από την ξηρά είτε από το υγρό στοιχείο είτε από τον ατμοσφαιρικό αέρα.

Ανάμεσα στους παράγοντες αυτούς θα αναφερθούν οι παράκτιες χερσαίες χρήσεις (όπως βιομηχανικές, αστικές, γεωργικές), οι παράκτιες θαλάσσιες χρήσεις (όπως λιμάνια, ιχθυοκαλλιέργειες, χώροι αναψυχής), η θαλάσσια κυκλοφορία (συμπεριλαμβανομένων κυμάτων, ρευμάτων και παλίρροιών), η βιοποικιλότητα (μία παράμετρος που συνδέεται με την περιβαλλοντική υγεία, την περιβαλλοντική υποβάθμιση και την παρουσία σπάνιων ειδών) και ακόμη, η ποιότητα του θαλάσσιου νερού (που συνδέεται με τις συγκεντρώσεις θρεπτικών αλάτων, μετάλλων, πετρελειακών υδρογονανθράκων και τοξικών οργανικών ενώσεων).

Σε ειδικές περιπτώσεις, όπου στην παράκτια ζώνη υπάρχουν εκβολές ποταμών (ένα διαφορετικό οικοσύστημα με το έντονο χαρακτηριστικό της ανάμιξης γλυκού με αλμυρό νερό) ή λιμνοθάλασσες, εκεί όπου έχουν θεσμοθετηθεί χώροι θαλάσσιων πάρκων με σπάνια, απειλούμενα και προστατευόμενα είδη, και ακόμη εκεί όπου εντοπίζονται χώροι πλούσιοι σε ενόχλιες αρχαιότητες (φαινόμενο όχι σπάνιο στην πλούσια σε ιστορία και αρχαία ευρήματα ελληνική επικράτεια), απαιτείται η επιπλέον θεώρηση όλων αυτών των παραγόντων. Δεν είναι παρακινδυνευμένο να ειπωθεί ότι πλέθον στις μέρες μας θέματα που σχετίζονται με το ρυπαντικό φορτίο από βιομηχανικές πηγές και αστικές εστίες αντιμετωπίζονται σε πολλές περιπτώσεις, αν και όχι πάντα επιτυχώς, όμως ρύπανση από πηγές όπως εντοκικές ιχθυοκαλλιέργειες και υπερεκμετάλλευση φυσικών πόρων για τουριστικές σκοπιμότητες αποτελούν νέα πεδία μελέτης. Οι αρχές και οι πρακτικές του αειφόρου τουρισμού αποτελούν τα βασικά συστατικά για ένα επιτυχές μέλλον στις οικονομικές και περιβαλλοντικές πτυχές του τουρισμού.

Ο τομέας της θαλάσσιας τουριστικής υποδομής χρειάζεται μεγάλη ανάπτυξη. Στις ακτογραμμές και την παράκτια ζώνη της χώρας μας, λόγω των πρόσφορων για ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού ελληνικών θαλάσσιων, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή για το σωστό σχεδιασμό των λιμένων σκαφών αναψυχής, ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στις οποίες συγκοιτώνται η τοξικότητα του νερού, οι αυξημένες συγκεντρώσεις διαφόρων ρυπαντών σε θαλάσσιους οργανισμούς και ιζήματα, οι αυξημένοι ρυθμοί διάβρωσης, οι αυξημένες

συγκεντρώσεις θρεπτικών αλάτων (οδηγώντας σε φαινόμενα ευτροφισμού), τα αυξημένα επίπεδα παθογόνων μικροβίων και η φυσική καταστροφή ευαίσθητων οικοσυστημάτων και βενθικών οργανισμών. Γενικώς, σε κάθε μορφή παράκτιας ανάπτυξης πρέπει, ανάμεσα στα άλλα, να δοθεί ηρέπεια σημασία και ο σεβασμός στο αναγνωρισμένο φυσικό κληρονομιά που χαρακτηρίζει τις δαντελωτές ακτογραμμές της πατρίδας μας. Επιστημονικοί φορείς από όλους τους συναφείς χώρους θα πρέπει να συνδυάσουν τη γνώση και εμπειρία τους με κοινό γνώμονα την αειφορία του παράκτιου οικοσυστήματος, ένα όραμα που απαιτεί συνδυασμένες προσπάθειες για την πραγματοποίησή του.

Η ποιότητα του περιβάλλοντος είναι ένα θέμα που αναμφισβήτητα δεν αποτελεί προσωπική υπόθεση, αλλά μας επηρεάζει όλους. Η διάδοση της ρύπανσης δεν αντιμετωπίζει σύνορα και οι επιπτώσεις της ρύπανσης δεν έχουν φυλετικές και οικονομικές διακρίσεις. Το κρίσιμο θέμα της αντιμετώπισης της περιβαλλοντικής υποβάθμισης απαιτεί τη διάδοση της συσσωρευμένης γνώσης και εμπειρίας σε γενεές πληθυσμών, εκπαιδευτικές κοινότητες, κυβερνητικές και μη κυβερνητικές οργανώσεις, τοπική αυτοδιοίκηση και αυτούς που χαράσσουν πολιτική. Κάθε μια από τις ομάδες αυτές διαδραματίζει διαφορετικό αλλά σημαίνοντα ρόλο στην προσπάθεια επίτευξης αειφόρου ανάπτυξης.

Σημαίνοντα ρόλο στην προσπάθεια πρόωψης της αειφόρου ανάπτυξης και της βελτίωσης της ικανότητας των ανθρώπων να αντιμετωπίζουν θέματα που άπτονται του περιβάλλοντος και της ανάπτυξης, έχει η εκπαίδευση. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, σε συνδυασμό με αναπτυξιακά πρότυπα βασισμένα στις προταγές του κεφαλαίου, φαίνεται να αιτιολογεί την υποβάθμιση των οικοσυστημάτων, την απώλεια της βιοποικιλότητας, και την άνιση κατανομή του πλούτου, ενώ συνδέεται με την εφαρμογή μη αειφόρων καταναλωτικών προτύπων που συναντώνται σαν σημαντικά συστατικά πολλών περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Κάποιες φορές είμαστε αρκετά τυχεροί ώστε να γνωρίζουμε ότι η ζωή μας αλλάζει, να δίνουμε το παλιό και να αγκαλιάζουμε το καινούργιο, και να τρέχουμε με το κεφάλι κατεβασμένο σ' έναν αγώνα που έχει φωνή. Συνέβη σ' εμένα... εκείνη την καλοκαιρινή ημέρα, όταν άνοιξα τα μάτια μου στη θάλασσα... Ζακ Ιβ Κουστό.

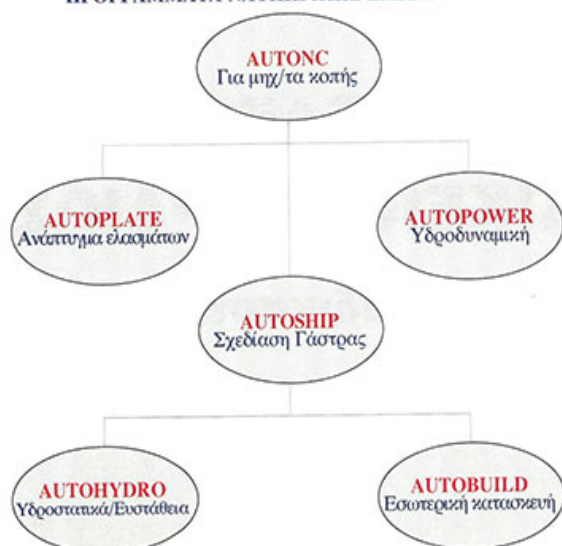
Για να μπορούμε εμείς και οι γενεές που θα ακολουθήσουν να είμαστε οι βουβοί αποδέκτες αυτής της δίκως όρια ομορφιάς, που μας κατακλύζει όταν το βλέμμα μας συναντά την απεραντοσύνη του γαλάζιου, είναι αναγκαία προϋπόθεση να πορευόμαστε με γνώση και σύνεση, σε μια σταθερή πορεία αειφορίας στην ανάπτυξη.



AUTOSHIP ADVANCED SOFTWARE

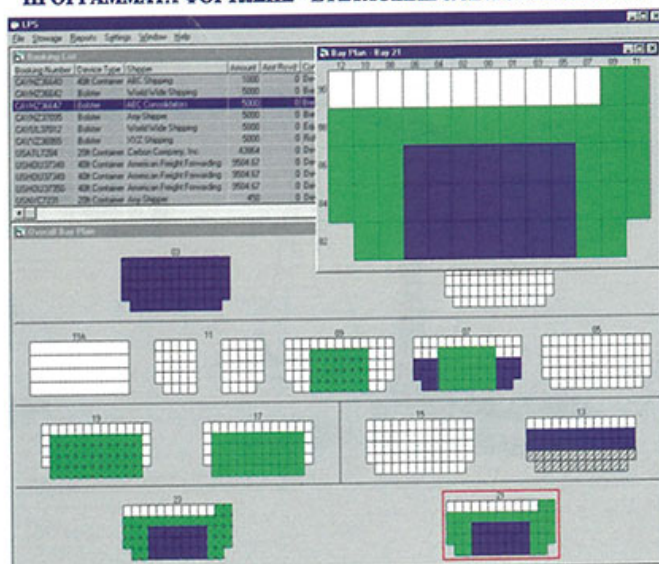
ΣΕΙΡΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ (ΓΕΝΙΚΕΣ & ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ)

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 ΠΛΟΙΩΝ



- ✓ 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.

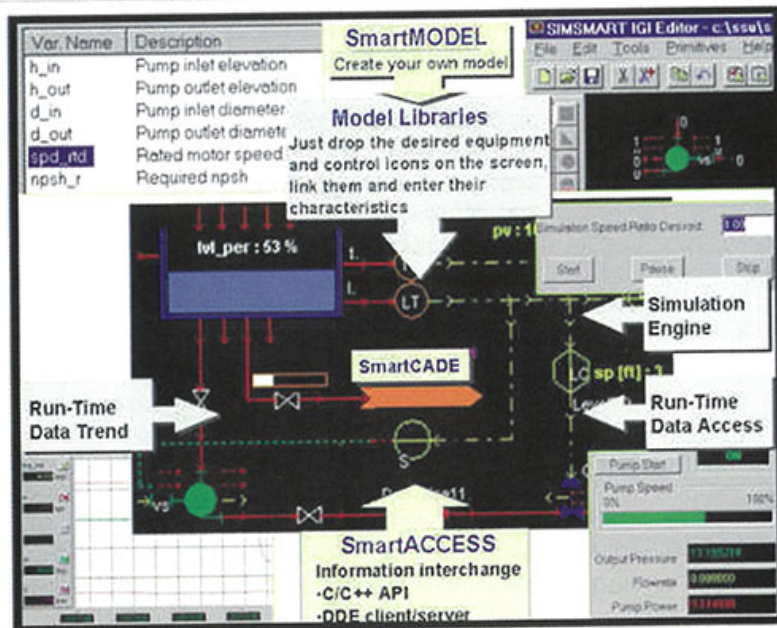
SIMSMART™

Applied High Technology AHT CORP

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

- ♦ 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

- ♦ Τεχνικοί Σύμβουλοι
- ♦ Ναυπηγικό-Μηχανολογικό Λογισμικό
- ♦ Επιθεωρητές / Παχυμετρήσεις ελασμάτων ανά τον κόσμο



ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

(Τακτική Διαδικασία)

Αρ. απόφασης 5170/99

Πρωτοδίκης: Η κ. Μαρουλιώ Δαβίου
Δικηγόροι: Οι κ. Αθανάσιος Μιχαήλ
και Μαρία Ροντήρη

Εκκρεμοδικία. Αναστολή εκδίκασης άλλης αγωγής περί της αυτής επίδικης διαφοράς μεταξύ των αυτών διαδίκων. Παραλαβή φορτίου με επιφύλαξη. Τεκμήριο ότι η απώλεια ή βλάβη επήλθε κατά τη διάρκεια της κύριας μεταφοράς. Επιφύλαξη έγγραφη και σαφής, απευθυντέα στον εκναυλωτή ή στον αντιπρόσωπό του ή στον ηλοίαρχο.

Από τις διατάξεις των άρθρων 221 παρ. 1α και 222 του Κ.Πολ.Δ. σαφώς συνάγεται ότι η άσκηση της αγωγής συνεπάγεται εκκρεμοδικία, εξαιτίας της οποίας αναστέλλεται η εκδίκαση άλλης αγωγής περί της αυτής επίδικης διαφοράς μεταξύ των αυτών διαδίκων, παρισταμένων με την αυτή ιδιότητα, μέχρι να περατωθεί η πρώτη δίκη. Η εκκρεμοδικία όμως αυτή παύει με την έκδοση οριστικής απόφασης επί της αγωγής, με την οποία περατώνεται η σχετική δίκη (Α.Π. 176/1985 ΕΕΝ 1986, 640). Είναι αδιάφορο αν η οριστική αυτή και μη τελεσίδικη, ή αμετάκλητη απόφαση, δέχεται ή

απορρίπτει την αγωγή για τυπικούς ή ουσιαστικούς λόγους (Ε.Α. 12679/1987 Δνη 30, 115).

Κατά το άρθρο 146 ΚΙΝΔ, διατύπωση έγγραφης επιφύλαξης δημιουργεί υπέρ του παραλήπτη του φορτίου το τεκμήριο ότι η απώλεια ή η βλάβη αυτού επήλθε κατά τη διάρκεια της κύριας μεταφοράς, διαφορετικά θεωρείται αυτή ότι επήλθε κατά τα υπόλοιπα στάδια της μεταφοράς, δηλαδή πριν από τη φόρτωση ή μετά την εκφόρτωση. Γι' αυτό και το πιο πάνω τεκμήριο έχει πρακτική σημασία στην περίπτωση μόνο που υπάρχει στη φορτωτική ρήτρα περί μη ευθύνης του μεταφορέα κατά τον πριν από τη φόρτωση ή μετά την εκφόρτωση χρόνο, οπότε αν δεν διατυπωθεί επιφύλαξη, ο παραλήπτης πρέπει ν' αποδείξει τη ζημία και ότι αυτή επήλθε κατά το στάδιο της κύριας μεταφοράς, ενώ αν διατυπωθεί επιφύλαξη, ο παραλήπτης υποχρεούται ν' αποδείξει μόνο τη ζημία, απαλλασσόμενος της υποχρέωσης ν' αποδείξει ότι επήλθε αυτή κατά το στάδιο της κύριας με-

ταφοράς, εναπόκειται δε στο μεταφορέα ν' αποδείξει προς αποπληγή από την ευθύνη του ότι η ζημία έλαβε χώρα κατά το χρόνο πριν από τη φόρτωση ή μετά την εκφόρτωση (βλ. Καμβύση, Ιδιωτ. Ναυτ. Δικ. σ. 424, Ν. Δελούκα, Ναυτ. Δικ.σ. 354 Ε.Α. 1895/1989, ΕΝΔ 18,5, Ε.Α. 1985/1989, ΕΝΔ 18, 499).

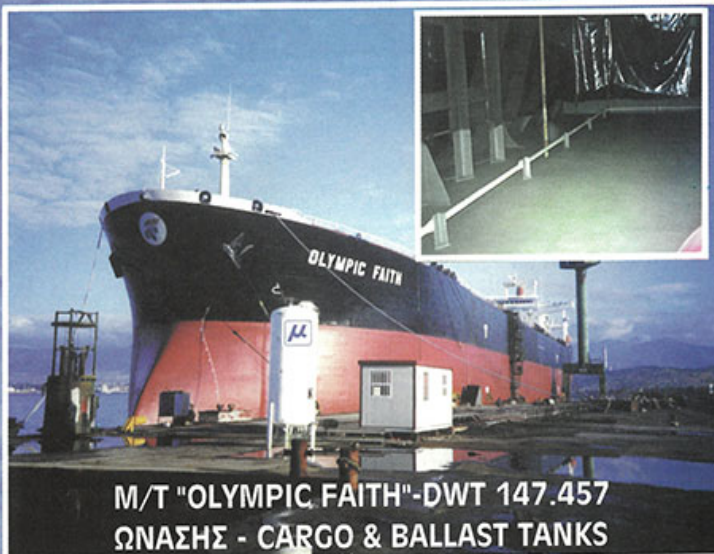
Κατά την ανωτέρω διάταξη, η επιφύλαξη του παραλήπτη πρέπει να είναι έγγραφη και σαφής, δηλαδή να περιγράφει σε γενικές τουλάχιστον γραμμές την επικαλούμενη βλάβη ή απώλεια και να απευθυνθεί στον εκναυλωτή ή στον αντιπρόσωπό του στο λιμένα της εκφορτώσεως ή στον ηλοίαρχο, το βραδύτερο κατά την παραλαβή του φορτίου, εκτός αν η απώλεια ή η βλάβη δεν είναι καταφανής, οπότε μπορεί να γίνει εντός προθεσμίας τριών ημερών από της παραλαβής (βλ. Καμβύση ό.π. παρ. 2-3 σελ. 425-426, Ν. Δελούκα, ό.π. παρ. 217 σελ. 357-358, Ε.Α. 1895/1989 ό.π.).

ΜΥΛΑΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

Προστασία εσωτερικών - εξωτερικών επιφανειών, Ικριώματα
Η καλύτερη ποιότητα δεν είναι πλέον ακριβή.



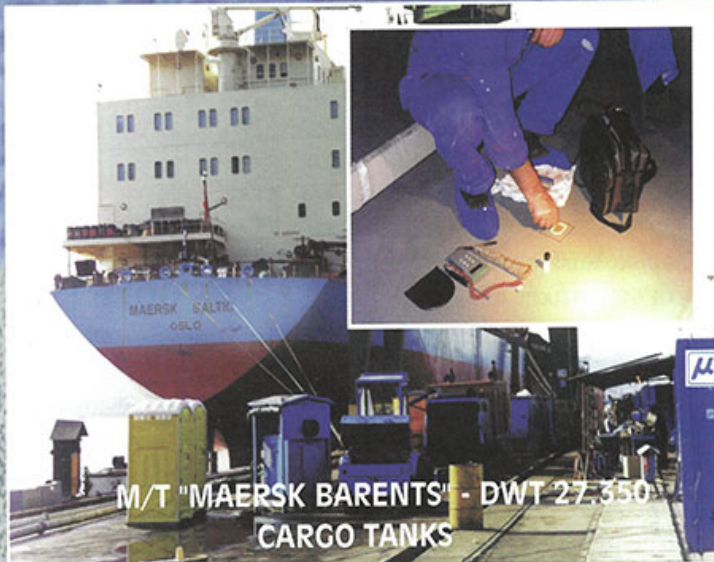
M/V "STAMOS" - DWT 63.865
ΦΑΦΑΛΙΟΣ - CARGO HOLDS



M/T "OLYMPIC FAITH" - DWT 147.457
ΩΝΑΣΗΣ - CARGO & BALLAST TANKS



M/T "HELLESPONT PARAMOUNT" - DWT 388.042
ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ - CARGO TANKS



M/T "MAERSK BARENTS" - DWT 27.350
CARGO TANKS



ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ



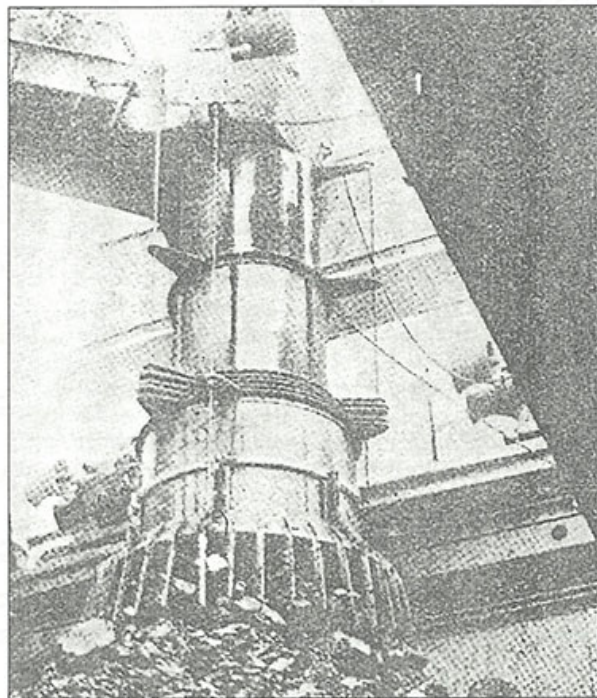
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ Α.Ε - ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ Α.Ε.
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΥΡΓΩΝ ΨΥΞΕΩΣ Δ.Ε.Η.

Ικριώματα, υδροβολές, αμμοβολές, βαφές, καθαρισμοί.
Σύμβουλοι TANK COATINGS - Τεχνικές επιθεωρήσεις.
Παλάσκα 12, Σκαρामαγκάς 12462 Χαϊδάρη, Αθήνα Τηλ. 5576-994 Fax. 5578-443



ISO 9002
Certificate Number: 34744

Πριν από 72 χρόνια



Με εγκύκλιό της προς τις λιμενικές αρχές, η Διεύθυνση Εμπ. Ναυτικού διευκρινίζει ότι η επί των νηολογίων αρμοδιότητα των λιμενικών αρχών περιορίζεται κατά τις κείμενες διατάξεις στις προβλεπόμενες από τους νόμους διοικητικές πράξεις. Ήτοι μετονομασίες, μεταγραφές και διαγραφές των πλοίων, καθώς και στην παρακολούθηση των εγγραφών του νηολογίου από διοικητικές και στατιστικές άποψης.

Διευκρινίζει επίσης ότι η, κατά το διάταγμα του 1910 «περί νηολογίων και ναυτικών υποθηκολογίων» σε συνδυασμό με το άρθρο 250 του Εμπ. Νόμου, κάθε γνωμάτευση του αρμοδίου κατά τόπον εισαγγελέα πρωτοδικών αποτελεί εντολή προς την οποία ο ναυτικός υποθηκοφύλαξ οφείλει να συμμορφωθεί μη δικαιούμενος να την απορρίψει ή να την εκκαλέσει σε άλλη ανώτερη δικαστική αρχή ή προς το υπουργείο.

- Οι ναύλοι (μερικές φορτώσεις) που ισχύουν το μήνα αυτόν στους ελληνικούς λιμένες έχουν ως ακολούθως: Για Τεργέστη: καπνά λιρέτες 250, δέρματα λιρέτες 170. Για Μασσαλία: δέρματα σελίνια 22, τάπητες σελ. 70, μεταξωτά σελ. 150, όπιο δρχ. 100. Για Ν. Υόρκη: καπνά δολ. 13, δέρματα δολ. 18, τάπητες δολ. 40. Για Ολλανδία: σταφίδες σελίνια 45, κρασιά σελ. 40, καπνά σελ. 80.

- Το α/π «Γεώργιος Εμπειρικός» από Μόντρεαλ για Πειραιά βαριά σιτηρά προς 18 1/2 c τις 100 lb, Μαΐου 15. Το α/π «Νήιον», 6.300 τ. από Σάντα Φε για Ελλάδα βαριά σιτηρά προς 26/3, δύο λιμένες εκφόρτωσης έξτρα 9/- κατά τόνο, Μαΐου 10.

- Όπως είναι γνωστό, το σύνολο σχεδόν του βρετανικού εμπορικού στόλου και μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου είναι εγγεγραμμένο στον Βρετανικό Νηογνώμονα (Lloyd's Register of Shipping), που ιδρύθηκε το 1760 και εδρεύει στο Λονδίνο. Κατά τον κανονισμό του Λόυδ, χαλύβδινα πλοία ναυπηγημένα σύμφωνα με τους κανόνες του λαμβάνουν την κλάση 100 A-1. Για να διατηρήσει την κλάση του το πλοίο, πρέπει να υποστεί ειδικές επιθεωρήσεις. Η πρώτη γίνεται όταν συμπληρώσει 4 έτη από τη ναυπήγησή του. Η δεύτερη όταν συμπληρώσει 8 έτη και η τρίτη

όταν συμπληρώσει 12 έτη. Οι επόμενες γίνονται 4, 8 και 12 χρόνια μετά την εκτέλεση της τρίτης επιθεώρησης.

- Σοβαρό ζήτημα δημιουργήθηκε για το σύστημα των εγγυητικών επιστολών με το οποίο παρέχεται η εγγύηση-υπόσχεση του φορτωτή ως προς την κατάσταση των εμπορευμάτων ή της συσκευασίας τους.

Επειδή σε πολλές περιπτώσεις οι εγγυητικές αυτές επιστολές θεωρήθηκαν μέσον αθέμιτου ανταγωνισμού, ζητήθηκε από διάφορες πλευρές η κατάργησή τους. Το Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου που συνήλθε στο Άμστερνταμ δεν προέβη μεν στην κήρυξη ακυρότητας των εγγυητικών επιστολών, διακήρυξε όμως την ανάγκη της κατάργησής τους με κοινή συμφωνία φορτωτών και εφοπλιστών.

- Σε σημαντική αύξηση των ναυτιλιακών τελών και δικαιωμάτων προέβη η γαλλική κυβέρνηση για τα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμένες της Γαλλίας και της Αλγερίας. Τα τέλη αυτά ορίστηκαν σε 1 φράγκο κατά τόνο καθαρής χωρητικότητας. Εκπτώσεις παρέχονται για τα πλοία που ταξιδεύουν μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων ή τηρούν τακτικά δρομολόγια. Πλήρης απαλλαγή προβλέπεται για τα πλοία που δεν εκτελούν εμπορικές πράξεις. Εκτός των ανωτέρω τελών, τα πλοία που προέρχονται ή προορίζονται για λιμένες πλην των ευρωπαϊκών, καταβάλλουν πρόσθετα τέλη. Τα επιβατηγά καταβάλλουν για κάθε επιβάτη 10-50 φράγκα ανάλογα με τη θέση που ταξιδεύει.

- Οι τιμές ανθράκευσης των πλοίων στους κυριότερους λιμένες του κόσμου κυμαίνονται ως ακολούθως: Λιμένες Αγγλίας από 12/3 έως 22/6 ανάλογα με την ποιότητα του γαιάνθρακα. Λιμένες Μεσογείου για κάρβουνο Ουαλίας: Πειραιάς 29/6, Αλγέρι 26/6, Κωνσταντινούπολη 32/-, Γιβραλτάρ 26/6, Πορτ Σάντ 34/6. Λιμένες Αμερικής για κάρβουνο Ουαλίας 45/- έως 48/-. Λιμένες Αφρικής για κάρβουνο Ουαλίας 31/- έως 37/6. Αυστραλία - Σίδνεϊ 23/3 - 87/6.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης

WE THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



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

CORAL LTD.

**... THE CORROSION
CONTROL EXPERTS.**



**CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS**

...visit our stand 840B
in POSIDONIA,
The International
Shipping Exhibition

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

«Ούριος άνεμος» τον Απρίλιο για το ελληνικό νηολόγιο

Ενθαρρυντικά ήταν τα πρώτα στοιχεία για το ελληνικό νηολόγιο επί υπουργίας του κ. Χρήστου Παπουτσή, αφού αυξήθηκε η δύναμη του στόλου κατά 500.000 κόρους, ύψωσαν την ελληνική σημαία 12 πλοία και την υπέστειλαν μόλις δύο.

Είθισται οι πρώτοι μήνες που αναλαμβάνει καθήκοντα ο νέος υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας, το ελληνικό νηολόγιο να... τραβά την ανηφόρα. Μετά έρχονται τα δύσκολα...

Ύστερα από τη θεαματική κίνηση του Βασ. Κωνσταντακόπουλου να δηλώσει ότι σύντομα 10 πλοία του, συνολικής χωρητικότητας άνω των 650.000 κόρων, θα εγγραφούν στο νηολόγιο, δόθηκαν στη δημοσιότητα και τα επίσημα στοιχεία με τους πίνακες εγγραφών - διαγραφών για τον Απρίλιο. Σύμφωνα με τα στοιχεία, τον περασμένο μήνα ύψωσαν την ελληνική σημαία 12 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 618.283 κόρων, ενώ την υπέστειλαν δύο, χω-

ρητικότητα 124.447 κόρων. Ο στόλος αυξήθηκε κατά 493.806 κόρους, ακριβώς όση δύναμη είχε απολέσει το Μάρτιο.

Ο μέσος όρος των πλοίων που ενεγράφησαν τον Απρίλιο στο νηολόγιο φτάνει τα 7 χρόνια, ενώ αυτά που διεγράφησαν τα 18.

Μεταξύ των σκαφών που ενεγράφησαν, με βάση τις πάγιες διατάξεις, ξεχωρίζουν το νεότευκτο «Αίολος Εξπρές» της ΝΕΛ και το επιβατηγό «Πήγασος Πειραιάς», ναυπήγησης 1999. Ακόμη τα δεξαμενόπλοια «Έτζιαν Λετζέντ», «Ελλάς Σ», «Άστρο Λέων», «Άστρο Λίμπρα» και το φορτηγό «Αντζουλέττα».

Τα πλοία που διεγράφησαν ήταν το τάνκερ «Όμικρον Βέντσουρ», ναυπήγησης 1987, και το φορτηγό «Λίκα», ναυπήγησης 1976. Ως αιτία διαγραφής αναφέρεται η πώληση σε αλλοδαπούς. Το πρώτο ενεγράφη στο νηολόγιο του Παναμά και το δεύτερο στις νηοδ. Μάρσαλ.

ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 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-Τ/Γ	ΠΗΓΑΣΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Ν.Π. 10716	1999	Δ/Ε	ΕΤΖΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	Ν.Π. 10715	1999
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	Ν. ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ 37	2000	Δ/Ε	ΕΛΛΑΣ ΣΙΜΦΟΝΙ	Ν.Π. 10718	1999
Ρ/Κ	ΚΑΡΤΕΡΙΑ	Ν.Π. 10717	1982	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΣΠΥΡΟΣ Β	Ν.Π. 10719	1985
Α/Κ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π	Ν.Π. 7304	1996	Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΛΕΩΝ	Ν.Π. 10720	1992
Δ/Ε	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ι	Ν.Π. 10725	1964	Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΛΥΡΑ	Ν.Π. 10721	1995
				Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΛΙΜΠΡΑ	Ν.Π. 10723	1992
				Φ/Γ	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	Ν.Π. 10724	2000
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 4.730				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 613.553			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 12 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 5 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
-	-	-	-	-	Δ/Ε	ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	Ν.Π. 9439	1987	Π.Α. (N.W.A.L.S.)
					Φ/Γ	ΛΙΚΑ	Ν. ΧΙΟΥ 347	1976	Π.Α. (N.W.A.L.S.)
					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 124.477				
					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 18 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	ΠΛΟΙΚΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXJD 2/3/00	ΕΘΝΙΚ ETHNINC	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7821	ΑΤΜΟΣΤΡ. (2) 36.000 HP	1975	132.590	105.022	USD 4.659.559,40	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXZZ 7/3/00	ΣΥΜΗ SYMI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10034	ΑΤΜΟΣΤΡ. (1) 30.000 HP	1973	130.145	108.734	USD 5.301.335,37	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
J4FY 9/3/00	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ KAVO SIDERO	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7374	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1976	16.389	9.200	USD 1.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX2833 10/3/00	ΧΟΖΟΒΙΤΙΣΣΑ II HOZOBIOTISSA II	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4608	ΜΕΚ(1) 200 BHP	1964	129	65	-	Περίληψε σε αλλοδαπούς λόγω κατάχρησης
SVOS 15/3/00	ΧΡΥΣΗ CHRYSSI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9745	ΑΤΜΟΣΤΡ. (1) 30.000 HP	1973	112.383	85.569	USD 4.129.506,25	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW5709 16/3/00	ΤΖΕΤ V JET V	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9619	ΜΕΚ (1) 1.330 BHP	1967	856	440	USD 182.500	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZRY 21/3/00	ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ ASTRO ALFA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10014	ΑΤΜΟΣΤΡ. (1) 35.000 HP	1976	130.383	102.538	USD 5.464.830	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXMK 21/3/00	ΑΣΤΡΟ ΠΕΡΣΕΥΣ ASTRO PERSEUS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10621	ΜΕΚ(1) 14.160 BHP	1994	53.773	21.938	USD 24.489.796	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVPG 22/3/00	ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΟΥΡ Λ OMEGAVENTURE L	ΜΕΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ (ΟΒΟ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9431	ΜΕΚ(1) 20.380 BHP	1986	59.850	31.108	USD 15.975.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV3342 23/3/00	ΓΕΩΡΓΙΟΣ GEORGIOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	3976	ΜΕΚ(1) 660 BHP	1955	499	320	USD 65.800	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZMA 30/3/00	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ ATLANTIC SPLENDOR	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	360	ΜΕΚ(1) 15.200 BHP	1981	37.537	19.600	USD 5.700.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ
CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SZY0 6/3/00	ΜΕΚ ΤΣΑΙΝΑ MSC CHINA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9820	ΜΕΚ(1) 19.200 BHP	1978	20.676	8.871	Μετονομάστηκε σε ΚΑΡΜΕΝ Renamed to CARMEN
SW6453 16/3/00	ΖΟΖΕΦ II ΖΟΖΕΦ II	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9671	ΜΕΚ(1) 300 BHP	1966	796	441	Μετονομάστηκε σε ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ Renamed to AGIOS NEKTARIOS
SX5327 21/3/00	ΘΡΑΚΗ III THRAKI III	Ε/Γ-Υ/Γ PASS HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10457	ΜΕΚ(2) 2.000 BHP	1977	142	84	Μετονομάστηκε σε ΚΑΒΕΙΡΟΣ Renamed to KAVIROS
SX6520 23/3/00	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Δ CHRISTINA D	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10574	ΜΕΚ(1) 300 BHP	1967	822	624	Μετονομάστηκε σε ΔΑΝΑΙΣ Renamed to DANAIS
SW3883 24/3/00	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ EVAGELISTRIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8877	ΜΕΚ(1) 395 BHP	1957	299	182	Μετονομάστηκε σε ΑΣΤΡΟΥΛΗΣ Renamed to ASTROULIS
SX7767 28/3/00	ΝΟΡΜΑ I NORMA I	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10672	ΜΕΚ(1) 1.500 BHP	1967	397	119	Μετονομάστηκε σε ΝΟΡΜΑ Renamed to NORMA
SX8218 30/3/00	ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΑ 3 ALEXANDRIA 3	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10712	ΜΕΚ(2) 883 KW	1981	354	106	Μετονομάστηκε σε ΕΛΠΙΔΑ Renamed to ELPIDA

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			
SXCF	TZINI	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10656	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	20.855	13.094
2/3/00	JEANNIE	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	20.855	13.094
SWVV	ΚΑΒΟΣΑΡΡΗΙΑΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10667	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	38.799	25.382
2/3/00	KAVOSARRHIRE	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	38.799	25.382
SXQZ	ΠΗΝΙΟΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10686	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	36.992	16.916
14/3/00	PINIOS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	36.992	16.916
SV9839	ΖΕΥΣ II	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7286	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	180	54
14/3/00	ZEUS II	PASS. YACHT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	180	54
SVSP	ΜΑΡΜΑΡΙ ΕΞΠΡΕΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10700	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	3.936	1.785
20/3/00	MARMARI EXPRESS	PASS. F/B	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.863	970

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV6860	ΙΚΑΡΟΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9771	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM	491	262
2/3/00	IKAROS	CARGO	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	493	263
SX8202	ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10578	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM	498	148
10/3/00	KYRIAKOS	PASS. F/B	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	498	148
SWVC	ΡΕΑ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9858	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM	16.726	10.610
15/3/00	RHEA	CARGO	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	17.011	9.716
SV4225	ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	5.908	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM	492	380
16/3/00	CAPTAN STAVROS	PASS. F/B	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	458	114

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ DELETION FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

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 30/3/00	ΣΛΟΠΣ Χ SLOPS X	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10713	ΜΕΚ(1) 14.000 BHP	1975	22.126	16.213	USD 935.000	ΟΙΚΟΛΟΓ. Ν.Ε. Αντικλ. ΠΕΡΙΜΕΝΗ Δ. τηλ.: 42.92.530

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		
SX8209 14/3/00	ΠΗΓΑΣΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ PEGASUS PIRAEUS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	Π.Ν.Ε./ ΠΕΙΡΑΙΑ		ΜΕΚ (2) 36.000HP	1999	150	45	ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡ.	ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ Ν.Ε. Αντικλ. ΕΡΤΙΣΟΣ Γ. τηλ.: 41.74.669

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		
SX40 22/3/00	ΣΥΡΑ SYRA	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10708	ΜΕΚ(1) 2.133 KW	1970	3.052	1.678	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡΟΧ.	ΜΑΡΕΑ Ν.Ε. Αντίκλ.: Ε. ΚΑΡΑΛΟΓΟΣ τηλ.: 42.82.940-5
SVRH 23/3/00	ΠΥΘΕΑΣ PYTHEAS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10709	ΜΕΚ(1) 8.385 KW	1981	16.876	10.790	USD 4.200.000	NEVILE INV. CORP. Αντίκλ.: ΔΕΜΕΝΕΓΑΒ. τηλ.: 68.44.424
SX8214 24/3/00	ΓΚΟΛΝΤΦΙΝΓΚΕΡ GOLDFINGER	Θ/Γ-Α/Ψ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10710	ΜΕΚ(3) 4.050 BHP	1974	119	74	ΔΡΧ. 44.000.000	GOLDEN ARROW Αντίκλ.: ΜΟΥΣΟΥΛΑ τηλ.: 0944-34.18.58
SX0A 30/3/00	ΕΤΖΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ AEGEAN SPIRIT	Ε/Γ PASS. SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10711	ΜΕΚ (2) 2X5920 KW	1950	16.741	6.859	LIT 123.235.000.000	NAVITALIA SRL Αντίκλ.: Γ.Ν. ΔΙΑΚΑΚΗΣ τηλ.: 42.91.380
SX8218 30/3/00	ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΑ 3 ALEXANDRIA 3	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10712	ΜΕΚ (2) 883 KW	1981	354	106	USD 500.000	ΠΟΡΤΟΛΟΣ ΡΥΜΟΥΛΑΚΑ Αντίκλ.: ΠΟΡΤΟΛΟΣ Γ. τηλ.: 42.94.253
SYPJ 30/3/00	ΣΛΟΠΣ Χ SLOPS X	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10713	ΜΕΚ (1) 14.000 BHP	1975	22.126	16.213	USD 935.000	ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΠΕΡΙΜΕΝΗΔ. τηλ.: 42.92.530
SX0T 31/3/00	ΑΣΤΡΟ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ASTRO CENTAURUS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10714	ΜΕΚ (1) 25.478 KW	1995	156.537	99.420	ΔΟΛ. ΗΠΑ 10 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡΟΧ.	SEA WAVE SHIP. LTD Αντίκλ.: ΓΚΑΡΔΙΑΚΟΣ Γ. τηλ.: 45.23.011

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

Τετάρτη 7/6/200

Θ/Γ «ΜΑΡΙΑ» ΝΠ 5812, 14,06 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ,
52.38.048
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ
ΣΕΦΕΡΙΑΔΟΥ-ΒΟΓΙΑΤΖΗ, 41.34.228
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ
1η προσφορά: Δρχ. 6.000.000

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

Αριθμός μερίδος: 4101

Αριθμός αποφάσεως: 2079/6-4-2000

Επώνυμο και όνομα: Καλαφατάκης Γεώργιος

Όνομα πατρός: Κων/νος

Κατοικία: Πειραιάς, Ακτή Θεμιστοκλέους 74

Είδος επιχειρήσεως: Εφοπλιστής

ΑΦΜ: 031112829

ΔΟΥ: Γ' ΔΟΥ Πλοίων

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 7-4-1998.

Διορίζει προσωρινό σύνδικο τη Μαρία Καραγκιο-
ζοπούλου, δικηγόρο Πειραιώς, κάτοικο Πειραιώς,
οδός Κολοκοτρώνη 98, τηλ. 41.35.517.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή
οριστικού συνδίκου την 8-5-2000, ημέρα Δευτέρα
και ώρα 9-10.

αερομεταφορές

επιμέλεια: Ηλίας Μπίσιας

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Ευρωπαϊκή
τεχνολογία
και ελληνική
πραγματικότητα

Ο νέος αερολιμένας Αθηνών πρόκειται να ανοίξει τις πύλες του την 1η Μαρτίου 2001 και αποτελεί τη μεγαλύτερη επένδυση που έγινε ποτέ στη χώρα μας.

Το συνολικό κόστος του τεράστιου αυτού έργου, συνυπολογίζοντας και το κόστος των υποστηρικτικών του Αερολιμένα Έργων (δρόμοι, τρένα κλπ.), θα ξεπεράσει το ένα τρις δραχμές.

Κατά συνέπεια μπορούμε να αναφερόμαστε σε μία επένδυση του 20ού αιώνα, η οποία μέλλει να αποδώσει καρπούς για την οικονομία της χώρας του 21ου αιώνα.



Καθόσον πλησιάζει η καταληκτική ημερομηνία ολοκλήρωσης των εργασιών κατασκευής του αερολιμένα και η παράδοσή του για χρήση στις αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες θα θελήσουν να κάνουν χρήση των τεράστιων διευκολύνσεων που θα παρέχει ο αερολιμένας αυτός, τίθεται σωρεία ερωτημάτων ως προς την άρτια προετοιμασία λειτουργίας αυτού του αερολιμένα. Οι ειδικοί στις αερομεταφορές προβληματίζονται με θέματα που αφορούν το κόστος του, την προσέγγιση προς αυτόν, τη δυνατότητά του να αυξήσει τη χωρητικότητά του σε σχέση με το Ελληνικό και πλήθος άλλων αποριών. Ποιο συγκεκριμένα οι προβληματισμοί εστιάζονται στους ακόλουθους τομείς:

Χωρητικότητα (capacity)

Ο σημερινός Αερολιμένας Αθηνών στο Ελληνικό, με τις τελευταίες επεκτάσεις που έγιναν στους χώρους στάθμευσης (πίστα Αμερικανικής Βάσης κλπ.), διαθέτει περί τις 80 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, οι οποίες, ως γνωστόν, δεν είναι απόλυτα επαρκείς να καλύ-

ψουν τις ανάγκες, τη ζήτηση σε ώρες αιχμής. Αυτά τα προβλήματα καλύπτεται καθημερινά να επιλύσει ο υπεύθυνος κατανομής των ωρών προσγείωσης/απογείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών (Coordinator του Slot allocation). Πέραν αυτού του προβλήματος, σε περίπτωση εκτάκτων γεγονότων (αθλητικές, πολιτιστικές κλπ. συναντήσεις που γίνονται κατά καιρούς στην Αθήνα), ο αερολιμένας Ελληνικού πιέζεται αφόρητα να εξυπηρετήσει με θέσεις στάθμευσης την αυξημένη κίνηση και αναγκάζεται να χρησιμοποιεί ακόμη και τους τροχοδρόμους για στάθμευση.

Ο νέος αερολιμένας στο Σπάτα πρόκειται να διαθέτει τον ίδιο αν όχι μικρότερο αριθμό χώρων στάθμευσης, και είναι απορίας άξιον πώς οι μελετητές των χώρων αυτών δεν έλαβαν σοβαρά υπόψη τους το παγκόσμιο πρόβλημα των Slots, δοθέντος ότι οι δυνατότητες του κτιρίου, εξ'απόψεως διευκολύνσεων εξυπηρέτησης επιβατών, προβλέπεται να είναι μεγάλες. Έτσι είναι βέβαιο ότι ο αερολιμένας θα έχει μεν χώρους εξυπηρέτησης επιβατών αλλά δεν θα έχει χώρους στάθμευσης αεροσκαφών, οπότε μοιραία θα έχει μία σοβαρή απόβλητη κίνηση.

Προσπέλαση (Access to Airport)

Κατά το σχεδιασμό του αερολιμένα, ήταν γνωστό ότι η υπάρχουσα υποδομή της περιοχής των Σπώνων σε δρόμους που θα οδηγούν προς τον νέο αερολιμένα (δηλαδή η λεωφόρος Μεσογείων προς Σταυρό κλπ.) δεν είναι επαρκής να εξυπηρετήσει την κίνησή του, γι' αυτό και προγραμματίστηκε η κατασκευή νέων οδών, π.χ. η λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας, το τούνελ Υμηττού, η διάνοιξη ευθείας οδού από τον περιφερειακό του Καρέα μέσω Παπάγου, Χοιλαργού, Αγίας Παρασκευής κλπ., προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή προσπέλαση προς τον αερολιμένα τόσο κατά την έναρξη λειτουργίας του το 2001 όσον και αργότερα, το 2004, έτος διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων στην Ελλάδα, οπότε οι ανάγκες θα αυξηθούν υπέρμετρα.

Σήμερα, μόλις 9 μήνες προ της ημερομηνίας έναρξης λειτουργίας, κανένα από τα έργα αυτά δεν έχει ολοκληρωθεί, ορισμένα δεν έχουν καν αρχίσει και η μόνη οδός η οποία ελπίζεται

να ολοκληρωθεί μέχρι το Μάρτιο του 2001, είναι η λεωφόρος Παπάγου. Κατά συνέπεια με την έναρξη λειτουργίας, το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας θα είναι προβληματικό, εφόσον ο επιβάτης θα χρειάζεται πάνω από μία ώρα για να φθάσει στο αεροδρόμιο προκειμένου να ταξιδέψει σε χρόνο πτήσης μισής ώρας για πτήσεις στο εσωτερικό, και 1 1/2 έως και 3 ώρες για πτήσεις στην Ευρώπη. Άμεση ανάγκη λοιπόν είναι η προώθηση των έργων συγκοινωνιακής υποδομής και ιδιαίτερα η σύνδεση του αερολιμένα με σταθμούς του Μετρό. Άλλωστε, η λειτουργία του θα είναι προβληματική, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη η ανάπτυξη των ταχυήλων αερίων της ακτοπλοΐας, η οποία θα διεκδικήσει επάξια ένα μεγάλο μέρος της αυξανόμενης προς τα νησιά τουριστικής κίνησης.



Κόστος χρήσης

Οι πληροφορίες των ενδιαφερομένων αεροπορικών εταιρειών και άλλων χρηστών του νέου αερολιμένα είναι απογοητευτικές σε ό,τι αφορά το κόστος χρήσης των εγκαταστάσεων του αερολιμένα. Τα τέλη προσγείωσης και παραμονής αεροσκαφών, τα ενοίκια χώρων (γραφεία, καταστήματα κ.ά.) αναμένεται να είναι πολύ υψηλότερα αυτών του αερολιμένα Ελληνικού. Όλοι οι εκμεταλλεζόμενοι τον αερολιμένα που επιθυμούν να εξασφαλίσουν χώρους στα Σπάτα, είναι απογοητευμένοι από τα υψηλά τιμολόγια των ενοικίων κλπ. Έντονες είναι και οι διαμαρτυρίες των συνδέσμων αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες απειλούν να προσφύγουν στις διεθνείς ενώσεις για πα-

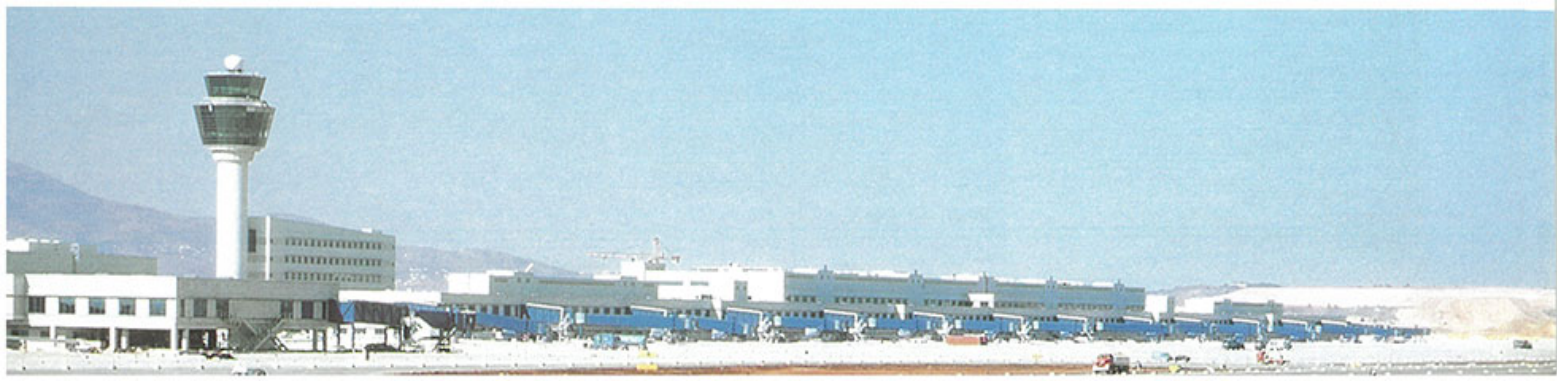
ρέμβαση στη διοίκηση του νέου αερολιμένα για το θέμα αυτό. Εφόσον οι τιμές χρήσης είναι δυσανάλογα υψηλότερες των σημερινών τιμών του Ελληνικού, το αεροδρόμιο, όπως είναι φυσικό, καθίσταται από την έναρξη λειτουργίας του μη ανταγωνιστικό. Τούτο ενέχει τον κίνδυνο να αναγκαστούν πολλές εταιρείες να σταματήσουν τα δρομολόγια τους προς Αθήνα ή να τα μειώσουν, με όλες τις δυσμενείς επιπτώσεις και για τον αερολιμένα αλλά και για τη χώρα.

Είναι σε όλους κατανοητό ότι δεν συγκρίνεται το παρεχόμενο επίπεδο υπηρεσιών από τον παλιό αερολιμένα Ελληνικού, με αυτό που πρόκειται να παρέχει ο αερολιμένας Σπώνων, ο οποίος είναι ένας σύγχρονος αερολιμένας με όλα τα σύγχρονα μέσα τεχνολογίας κλπ. για την άψογη, άνετη και ταχεία εξυπηρέτηση αεροσκαφών και επιβατών, όμως τουλάχιστον κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του θα έπρεπε να εφαρμόσει μια πολιτική τιμών πιο ελκυστική εφόσον επιδιώκει να αποσπάσει κίνηση από άλλους αερολιμένες της Ευρώπης και γενικότερα της Μεσογείου, π.χ. Ρώμη, Μιλάνο, Κάιρο, Κων/πολη κ.ά.

Πολιτική Ανοικτών Ουρανών (Open Skies Policy)

Η σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της γερμανικής εταιρείας Hochtief αναφέρει σε ένα άρθρο της ότι ο νέος αερολιμένας θα λειτουργήσει εφαρμόζοντας τη γνωστή πλέον φιλελεύθερη πολιτι-

κή Ανοικτών Ουρανών (Open Skies), προκειμένου να προσηλκύσει διεθνή αεροπορική κίνηση. Το Ελληνικό Δημόσιο έχει δεσμευθεί από τη σύμβαση να αποδεχθεί αυτή την πολιτική, και στις περιπτώσεις μάλιστα που μια ξένη αεροπορική εταιρεία ζητήσει αυξημένα δικαιώματα αεροπορικής εκμετάλλευσής (δηλαδή, επιπλέον πτήσεις ή/και αύξηση επιβατικής κίνησης) από την ΥΠΑ και η τελευταία για οποιουδήποτε λόγου αρνηθεί να τα εκχωρήσει (π.χ. ανταγωνισμό προς τις ελληνικές εταιρείες, εθνικοί λόγοι κ.ά.), η εταιρεία του αερολιμένα δικαιούται αποζημιώσεως από το Ελληνικό Δημόσιο για απώλεια εσόδων από τα δρομολόγια που απέρριψε η κρατική αρχή. Έτσι, ορθώς πράττουμε η εταιρεία, διασφαλίζοντας τα ίδια αυτής συμφέροντα, υποχρεώνοντας το Δημόσιο να την αποζημιώνει σε κάθε





περίπτωση άρνησης εκχώρησης δικαιωμάτων αεροπορικής εκμετάλλευσης.
Κρατική Αρχή Αερολιμένα

Ο νέος αερολιμένας θα λειτουργήσει σύμφωνα με τη σύμβαση με ευθύνη της εταιρείας Hochtief. Η Hochtief ως εταιρεία ιδιωτικού δικαίου θα λειτουργήσει τον αερολιμένα σύμφωνα με ευρωπαϊκούς πλέον κανόνες εμπορικού ανταγωνισμού. Με κριτήρια καθαρά εμπορικά επιδιώκεται το μέγιστο κέρδος από την εκμετάλλευσή του. Η σύμβαση του ελληνικού κράτους με τη Hochtief καθορίζει όμως ένα γενικό, εάν όχι αόριστο, πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της κρατικής αρχής και εξουσίας στο νέο αερολιμένα. Τίθεται λοιπόν σήμερα το ερώτημα ποια θα είναι η παρουσία του κράτους στον αερολιμένα. Κατ' αρχάς, οι Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας έχει συμφωνηθεί ήδη ότι θα λειτουργήσουν υπό την ευθύνη της ΥΠΑ. Σε ό,τι όμως αφορά τους λοιπούς, πλην του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, ελέγχους, δεν έχει ακόμη -9 μή-

νες πριν από την έναρξη λειτουργίας του αερολιμένα - αποφασισθεί εάν θα ασκούνται, σε ποια έκταση και από ποιον θα ασκούνται. Οι έλεγχοι αυτοί, προβλεπόμενοι από τη διεθνή και ελληνική νομοθεσία, αφορούν ζωτικούς τομείς των αερομεταφορών όπως την αεροπορική ασφάλεια, την αεροπορική εκμετάλλευση, τα πτητικά πρότυπα κ.λπ. κλπ. και ανάγονται στις καθαρά κρατικές αρμοδιότητες

λειτουργίας διεθνούς αερολιμένα, για τους λόγους αυτούς είναι απαραίτητη η σύσταση και η λειτουργία κλημακίου κρατικής αρχής η οποία, υπαγόμενη στην ΥΠΑ και κατ' επέκταση στο υπουργείο Μεταφορών, θα επανδρωθεί με κρατικούς υπαλλήλους ειδικότητας αερολιμενικών, αεροναυπηγών, υπαλλήλων εξειδικευμένων σε θέματα ασφάλειας (security) κλπ. για να αναλάβουν υπεύθυνα, σύμφωνα με τη διεθνή νομοθεσία, τον έλεγχο του αερολιμένα σε ό,τι εμπίπτει στη σφαίρα των αρμοδιοτήτων ελέγχου του κράτους. Ελπίζουμε ότι το πρόβλημα αυτό θα επιλυθεί το ταχύτερο με τη συνεργασία των υπουργείων Μεταφορών - ΥΠΑ και της διοίκησης του αερολιμένα, ώστε να διαγραφούν τα όρια αρμοδιοτήτων κράτους και εταιρείας του αερολιμένα.

Διακοπή λειτουργίας αερολιμένα Ελληνικού

Σύμφωνα με τη σύμβαση, ο αερολιμένας Ελ-

ληνικού θα κλείσει κατά την ημερομηνία και ώρα έναρξης λειτουργίας του νέου αερολιμένα. Η πρόβλεψη αυτή όλο και καθίσταται δυσχερής ένεκα των αναφεομένων καθημερινά προβλημάτων λειτουργίας του νέου αερολιμένα Σπάτων αλλά και των αναγκών προετοιμασίας της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα. Αρμοδίως δεν έχει ακόμη τεθεί θέμα συνέχισης λειτουργίας, έστω και μερικώς, του αερολιμένα Ελληνικού μετά την 1-3-2001, όμως στους αεροπορικούς κύκλους υπάρχει διάχυτη η εντύπωση ότι το Ελληνικό είναι πολύ δύσκολο να κλείσει αυτόματα και ότι τελικά, κατόπιν συμφωνίας κρατικών αρχών και διοίκησης της εταιρείας του νέου αερολιμένα, θα επιτευχθεί συμφωνία τροποποίησης της σχετικής διάταξης της σύμβασης, ώστε να καταστεί δυνατή η μερική συνέχιση λειτουργίας του παλαιού αερολιμένα μέχρι το 2004 ή έστω για μικρότερο χρονικό διάστημα για την εξυπηρέτηση εσωτερικών γραμμών, Ι.Χ. αεροσκαφών κλπ. Η διακοπή δε λειτουργίας του αεροδρομίου του Μαραθώνα από τον Ιούλιο του τρέχοντος έτους αναζωπύρωσε τις φήμες περί μερικής συνέχισης λειτουργίας του Ελληνικού μετά την 1-3-2001.

Με αφορμή τους παραπάνω προβληματισμούς, απευθυνθήκαμε σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες στις οποίες καταθέσαμε τα εξής ερωτήματα:

- 1) Ποια είναι τα σχέδιά σας για τη μετεγκατάστασή σας στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων;
- 2) Τα μέχρι σήμερα έργα υποδομής και πρόσβασης (Αττική Οδός κλπ.) που αφορούν το νέο αεροδρόμιο εξυπηρετούν τις ανάγκες της εταιρείας σας και αν όχι, πώς σκέπτεστε να αντιδράσετε;

Ιδιοκτήτης	«Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» (55% Ελληνικό Δημόσιο, 45% Κοινοπραξία υπό την Hochtief AG)	
Μέλη της Κοινοπραξίας Ιδιωτών Εταίρων:	Hochtief AG ABB Calor Emag Schaltanlagen AG Krantz T.K.T. GmbH Flughafen Athen Spata Projektgesellschaft mbH	36,125% 5% 3,75% 0,125%
Διάρκεια Σύμβασης:	30 έτη	
Προϋπολογισμός Έργου:	658 δισεκατομμύρια δραχμές (ποσό κατά προσέγγιση)	
Πηγές Χρηματοδότησης:	Επιδότησεις Ελληνικού Δημοσίου Τέλος Ανάπτυξης Αεροδρομίου Μετοχικό Κεφάλαιο (καταβλητέο από την Κοινοπραξία) Δευτερεύον Χρέος (καταβλητέο από την Κοινοπραξία) Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου) Επιδότησεις Ευρωπαϊκής Ένωσης - Ταμείο Συνοχής Εμπορικές Τράπεζες (με εγγύηση Hermes)	44 δισ. δραχμές 78 δισ. δραχμές 40 δισ. δραχμές 13 δισ. δραχμές 312 δισ. δραχμές 73 δισ. δραχμές 98 δισ. δραχμές
Έναρξη Λειτουργίας:	Μάρτιος 2001	
Διάρκεια Κατασκευής:	51 μήνες & 5 μήνες δοκιμαστικής λειτουργίας	
Αριθμός Επιβατών:	Έως 16 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο, σε πρώτο στάδιο	
Εμπορευματική Κίνηση / Cargo:	Σχεδιασμός για 220.000 τόνους το χρόνο	
Μήκος Διαδρόμων:	4 χλμ. περίπου ο καθένας	
Κινήσεις Αεροσκαφών:	Έως και 65 προσγειώσεις - απογειώσεις την ώρα ή 600 την ημέρα	
Θέσεις Αεροσκαφών:	83 (24 εφεπόμενες και 59 απομακρυσμένες)	
Κεντρικός Αεροσταθμός:	4 επίπεδα, 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών, 150.000 τ.μ.	
Δορυφόρος:	10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών	
Πρόσβαση:	Λεωφόρος 6 λωρίδων από το νότο. Υπαρξη διαθέσιμου χώρου για μελλοντική διπλή σιδηροδρομική σύνδεση με το αεροδρόμιο.	

- Αθήνα • Θεσσαλονίκη
- Ρόδος • Ηράκλειο
- Χανιά • Καβάλα
- Λονδίνο • Παρίσι • Ρώμη
- Μόναχο • Ντύσσελντορφ
- Κολωνία • Φρανκφούρτη
- Στουτγάρδη



www.cronus.gr

CRONUS
airlines

πρώτη σας επιλογή.

Αθήνα: (01) 99.44.444 • Θεσσαλονίκη: (031) 870.555 • Ρόδος: (0241) 25.444 • Ηράκλειο: (081) 343.366,
343.337 • Χανιά: (0821) 51.100 • Καβάλα: (051) 223.020 • Ρώμη • Λονδίνο • Παρίσι • Φρανκφούρτη

αερομεταφορές

Οι απόψεις των επικεφαλής των αεροπορικών εταιρειών παρατίθενται κατά αλφαβητική σειρά:

Aegean Airlines **Νικόλαος Συμιγδαλής** **Αντιπρόεδρος Δ.Σ.**

• Η μετεγκατάσταση της Αεροπορίας Αιγαίου στα Σπάτα, είναι κάτι προς το οποίο προσβλήσαμε εδώ και αρκετά χρόνια, δεδομένου ότι οι δυσκολίες στο αεροδρόμιο του Ελληνικού υπήρξαν πολλές και μεγάλες. Η στενότητα χώρου, η ανυπαρξία υποστέγων για τις νέες ιδιωτικές εταιρείες και η λειτουργία πολλών εταιρειών σε ένα χώρο υπό συνεχή συμφόρηση δημιούργησαν πάρα πολλά προβλήματα. Με το αεροδρόμιο στα Σπάτα ελπίζουμε να λυθούν αν όχι όλα, τα περισσότερα από τα σημερινά μας προβλήματα. Τα κυριότερα δύο προβλήματα που λύνονται, αφορούν τις ροές υποδοχής επιβατών καθώς επίσης και τους χώρους συντήρησης αεροπλάνων. Μέχρι σήμερα, εκταμιεύονται κολλοσιαία ποσά προς το εξωτερικό για συντήρηση αεροπλάνων λόγω της αδυναμίας υπάρξεως έστω και ενός υποστέγου στον Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών. Είναι σίγουρο ότι το αεροδρόμιο Σπάτων θα δώσει μια ανάσα στις εταιρείες που δοκιμάζονται στο Ελληνικό.

Πέρα από τα παραπάνω, ελπίζουμε ότι αυτό το νέο αεροδρόμιο θα γίνει πόλος έλξης και τελικά σοβαρός κόμβος της νοτιοανατολικής Ευρώπης, που θα ξαναφέρει την Ελλάδα στο σταυροδρόμι των τριών ηπείρων με τη σημαντικότητα που της αρμόζει και την οποία έχει χάσει τα τελευταία χρόνια επ' ωφελεία αεροδρομίων γειτονικών χωρών. Αυτό βεβαίως είναι συνάρτηση των χρεώσεων που θα εφορμωθούν από τη διοίκηση του αεροδρομίου Σπάτων. Το μεζον αεροδρόμιο της χώρας, εκτός από λειτουργικό, εύκολο στις προσεγγίσεις και σύγχρονο, πρέπει να προσφέρει και λογικό τιμολόγιο χρήσεως για να γίνει γενικά αποδεκτό και να αναδειχθεί σε σημαντικό κομβικό σημείο.

• Γνωρίζουμε ότι γίνονται σύντομες προσπάθειες από όλα τα εμπλεκόμενα υπουργεία για τα έργα υποδομής και πρόσβασης που αφορούν το νέο αεροδρόμιο. Δεν πιστεύουμε ότι αντιδράσεις και πανικός είναι απαραίτητα. Περιμένουμε ότι σύντομα το θέμα προσβάσεων θα λυθεί, ακόμα και αν αυτό απαιτεί σημαντικές επενδύσεις εκ μέρους του Δημοσίου. Δεν είναι δυνατόν να υποθέσουμε ότι ένα τόσο ακριβό και σύγχρονο αεροδρόμιο θα έχει προβλήματα προσβάσεων.

BRITISH AIRWAYS **Βασίλης Δάλλαρης** **Διευθυντής Ελλάδας και Κύπρου**

• Οι ειδικές ομάδες εργασίας σε Αθήνα και

Λονδίνο που έχουν αναλάβει το έργο αποτελούνται από εξειδικευμένα στελέχη της εταιρείας σε παρόμοια θέματα και εργάζονται συστηματικά, με απώτερο στόχο την απρόσκοπτη μεταφορά των επιχειρησιακών μας δραστηριοτήτων στο νέο αεροδρόμιο. Δίνουμε μεγάλη βαρύτητα στη δημιουργία ενός αποκλειστικού, άνετου και πολυτελούς χώρου υποδοχής των πελατών μας, που είναι μέλη του Executive Club της British Airways. Πολιτική της εταιρείας μας σε όλα τα μεγάλα αεροδρόμια του κόσμου είναι η προσφορά παρόμοιων χώρων στους πιστούς μας πελάτες, όπου μπορούν να αναπαυτούν, να εργαστούν και γενικά να αισθάνονται σαν στο σπίτι τους. Οι προοπτικές από τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου είναι τεράστιες. Η Ελλάδα θα επωφεληθεί σημαντικά, αφού θα αποτελέσει πόλο έλξης για ταξιδιώτες από ολόκληρο τον κόσμο ως ο πιο σύγχρονος διαμετακομιστικός σταθμός της περιοχής. Προβλέπεται κατακόρυφη αύξηση της επιβατικής κίνησης προς την Ελλάδα, ενώ η εικόνα της χώρας μας ως τουριστικού προορισμού θα αναβαθμισθεί σημαντικά, αφού πλέον η πρώτη εντύπωση που θα αποκτήσουν οι τουρίστες που μας επισκέπτονται θα είναι πολύ θετική.

• Είναι γεγονός ότι μέχρι την ολοκλήρωση των έργων πρόσβασης, θα υπάρχουν κάποια προβλήματα όσον αφορά τη μετακίνηση των επιβατών αλλά και των εργαζομένων του αεροδρομίου προς και από τα Σπάτα. Όμως, με την ολοκλήρωση των έργων αυτών, η Αθήνα θα μπορεί να καυχήται ότι διαθέτει ένα από τα τελειότερα αεροδρόμια σε όλη την Ευρώπη. Μην ξεχνάτε ότι προβλήματα αντιμετωπίζουν ακόμα και χώρες όπως η Ιταλία, με το περίβλοπο πλέον Malpensa του Μιλάνου, το οποίο απέχει 50 χιλιόμετρα από το Μιλάνο και δεν διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση, κάτι που έχει εξαγριώσει όλες

τις αεροπορικές εταιρείες που το χρησιμοποιούν.

LUFTHANSA **Christiane Hensel-Γάτου** **Διευθύντρια PR** **Ελλάδας-Κύπρου και Μάλτας**

• Η Lufthansa αναμένει με ενθουσιασμό τις μετεγκαταστάσεις της στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων. Η εταιρεία έχει ήδη προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την ομαλή μετακίνησή της στο νέο αεροδρόμιο και πιστεύει πως όλοι οι νέοι χώροι της και οι υπηρεσίες που θα προσφέρονται, θα είναι προς όφελος τόσο των επιβατών της εταιρείας όσο και του προσωπικού της.

Συγκεκριμένα, η Lufthansa πιστεύει πως οι νέ-



ΠΡΟΟΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ - ΤΕΛΗ ΜΑΡΤΙΟΥ 2000
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΡΟΟΔΟΣ: 93,12%

Εκχωματώσεις:	99,85%
Κεντρικός αεροσταθμός:	93,28%
Δορυφορικός σταθμός:	95,96%
Πύργος ελέγχου & Κτίριο τηλεπικοινωνιών:	95,04%
Εμπορικός σταθμός, Ανατολικό οδικό δίκτυο:	81,46%
Οδική γέφυρα πρόσβασης στον κεντρικό αεροσταθμό:	90,32%
Σταθμός συντήρησης πίστας I & II:	99,30%
Δυτικός διάδρομος:	99,20%
Ανατολικός διάδρομος:	99,75%
Κτίριο συντήρησης κτιρίων-γυμνασίου:	69,19%
Πυροσβεστικός σταθμός	93,48%
Νότιος ανισόπεδος κόμβος:	95,31%
Κτίριο Αστυνομίας:	91,21%
Κτίριο ΕΛΤΑ:	95,35%
Εγκατάσταση παροχής νερού:	99,85%



MAERSK AIR



*Daily Direct
flights
to Copenhagen*

COPENHAGEN

Dep 11.00

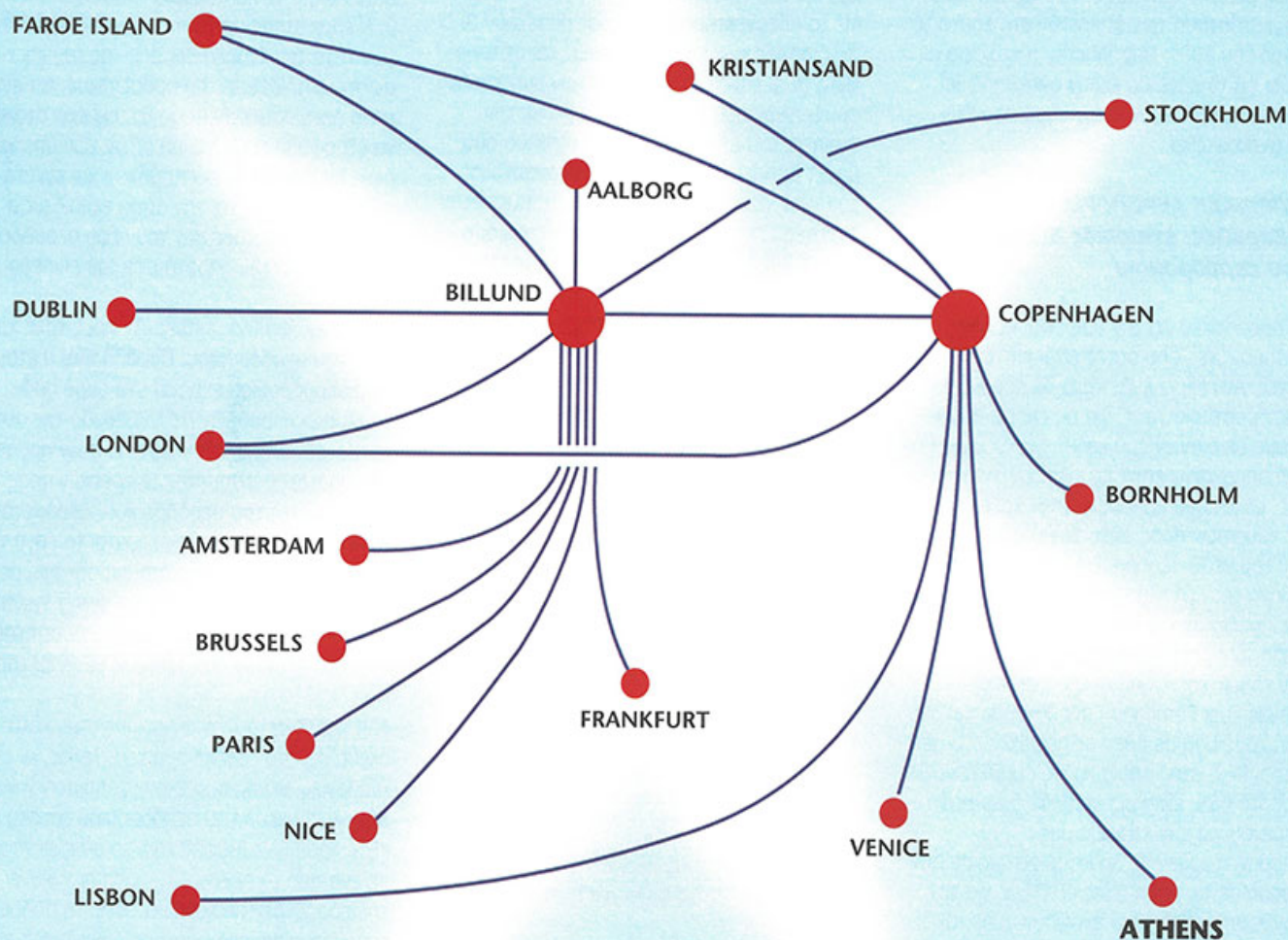
ATHENS

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



του αεροδρομίου των Σπátων

Μας έδωσε τις εξής απαντήσεις:

• Είμαστε στην ευχάριστη θέση να επιβεβαιώσουμε ότι ο νέος αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», το μέχρι τώρα μεγαλύτερο έργο υποδομής στην Ελλάδα, προχωρά σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα. Αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε στον 46ο μήνα κατασκευής -μόλις πέντε μήνες πριν από την ολοκλήρωση του έργου- και η πρόοδος των εργασιών, όπως μπορείτε να διακρίνετε στον παρακάτω πίνακα, έχει ξεπεράσει το 94% της συνολικής κατασκευής.

Είμαστε λοιπόν πεπεισμένοι ότι ο αρχικός μας στόχος, να είμαστε δηλαδή έτοιμοι στα τέλη Σεπτεμβρίου 2000, θα έχει επιτευχθεί. Έτσι λοιπόν, μετά τις δοκιμαστικές λειτουργίες, θα είμαστε σε πλήρη ετοιμότητα να λειτουργήσουμε αποτελεσματικά την 1η Μαρτίου, 2001.

• 1. Η έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου: Όπως προαναφέρεται, η απρόσκοπτη πορεία του έργου (95% συνολικό ποσοστό ολοκλήρωσης) μας δίνει τη βεβαιότητα ότι το αεροδρόμιο θα είναι έτοιμο το Σεπτέμβριο του 2000.

2. Η ελαχιστοποίηση λειτουργικών προβλημάτων κατά την έναρξη λειτουργίας του και η σωστή εκπαίδευση του προσωπικού: Η πεντάμηνη δοκιμαστική λειτουργία του έχει στόχο να εξασφαλίσει τη δοκιμή όλων των υποδομών, λειτουργικών συστημάτων και εγκαταστάσεων, καθώς και την άρτια εκπαίδευση όλων των εργαζομένων του νέου αεροδρομίου, με στόχο την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών.

3. Το ευρύ φάσμα υπηρεσιών προς τους χρήστες του αεροδρομίου: Παράλληλα, η εταιρεία αεροδρομίου εκπονεί ένα ευρύ πρόγραμμα εκχωρήσεων με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης, στοχεύοντας στην προσφορά ευρύτατου φάσματος υπηρεσιών προς τους χρήστες του αεροδρομίου (αερομεταφορείς). Ενδεικτικά, αναφέρονται τα έργα της τροφοδοσίας καυσίμων στα αεροσκάφη με υπόγειο σύστημα (Hydrant Refueling System), η τροφοδοσία πτήσεων, οι εμπορευματοκιβώτια, οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης κ.ά.

4. Η χρήση τεχνολογιών αιχμής στην κατασκευή και στον εξοπλισμό του: Τέλος, οι τεχνολογίες αιχμής που έχουν χρησιμοποιηθεί στην κατασκευή του αεροδρομίου και στον εξοπλισμό λειτουργίας του, το αναδεικνύουν σε ένα από τα πλέον σύγχρονα σε διεθνές επίπεδο. Ενδεικτικά αναφέρονται το πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα διαχείρισης αποσκευών (Baggage Handling & Baggage Reconciliation System), ο εξελιγμένος εξοπλισμός αεροναυτιλίας, η χρήση για πρώτη φορά στην Ελλάδα εφευρεμένων θέσεων αεροσκαφών (14 στον κεντρικό αεροσταθμό και άλλες 10 στο δορυφόρο).

ες υπηρεσίες στα check in όπως και στο σύστημα προαγείωσης / απογείωσης θα είναι προς όφελος όλων και πως το νέο αεροδρόμιο θα αποτελέσει ένα από τα πιο σύγχρονα της Ευρώπης.

• Η Lufthansa είναι πεπεισμένη πως η ελληνική κυβέρνηση και οι αρμόδιες αρχές έχουν λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ορθή ολοκλήρωση όλων των έργων για την ομαλή μετεγκατάσταση των εταιρειών στα Σπάτα το Μάρτιο του 2001. Παράλληλα, η εταιρεία πιστεύει ότι τα έργα θα έχουν ολοκληρωθεί σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που έχει ήδη ανακοινωθεί.

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Μ. Καραλής, Εταιρικός Διευθυντής νέου αεροδρομίου

• Οι προοπτικές για την Ο.Α. είναι πολλές. Οι πιο σημαντικές από αυτές είναι ήδη διασφαλισμένες. Αναφέρω ενδεικτικά τις παρακάτω τρεις δραστηριότητες, για τις οποίες συμμετείχαμε σε διαγωνισμό και υπερισχύσαμε: Παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης πύλας, μεταφορά εμπορευμάτων και εφοδιασμό καυσίμων προς όλες τις εταιρείες/χρήστες του νέου αεροδρομίου. Συγκεκριμένα, η επιλογή της Ο.Α. για την παροχή καυσίμων σε κοινοπραξία με την Total Refineries and Distribution (υπηρεσίες ανεφοδιασμού αεροσκαφών καθώς και η ίδρυση της εταιρείας Olympic Fuel Company - αποθήκευση και διανομή καυσίμου σε όλες τις περιοχές του αεροδρομίου), στην οποία η Ο.Α. συμμετέχει με ποσοστό 66%, είναι μία επιτυχία άνευ προηγούμενου για την εταιρεία μας.

Οι προαναφερθείσες δραστηριότητες σε συνδυασμό με τις τελευταίες εξελίξεις για την ανανέωση του στόλου ανοίγουν προοπτικές τελείως διαφορετικές από αυτές που διαφαίνονταν προτού αρχίσει η διαδικασία της μετεγκατάστασης.

Ένα άλλο σημαντικό όφελος για την Ο.Α. είναι η ευκαιρία που μας δόθηκε να σχεδιάσουμε και να κατασκευάσουμε τις δικές μας εγκαταστάσεις σε έναν ενιαίο χώρο. Η γενική χωρο-

ταξική διάταξη των νέων εγκαταστάσεων σχεδιάστηκε από την Ο.Α. σε χώρο που της παραχωρήθηκε με ανταγωνιστικούς εμπορικούς όρους από την εταιρεία του νέου αερολιμένα, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθεί η λειτουργική ενότητα των διευθύνσεων, εταιρικών μονάδων της Ο.Α., αλλά και να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας στη διακίνηση του προσωπικού και των εφοδίων.

Με τα πλεονεκτήματα που μας παρέχουν α) ο σχεδιασμός των εγκαταστάσεων και λειτουργιών, β) οι ευνοϊκές συνθήκες των εμπορικών συμφωνιών που έχουν υπογραφεί με την εταιρεία του ΔΑΑ, γ) η κοινή πεποίθηση που μοιραζόμαστε με τον ΑΙΑ για την ανάπτυξη του νέου αεροδρομίου ως κόμβου (Hub) στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης και δ) η ένταξη της Ο.Α. σε στρατηγικές συμμαχίες, η Ο.Α. σκοπεύει να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της πέραν του χώρου της ΝΑ Ευρώπης.

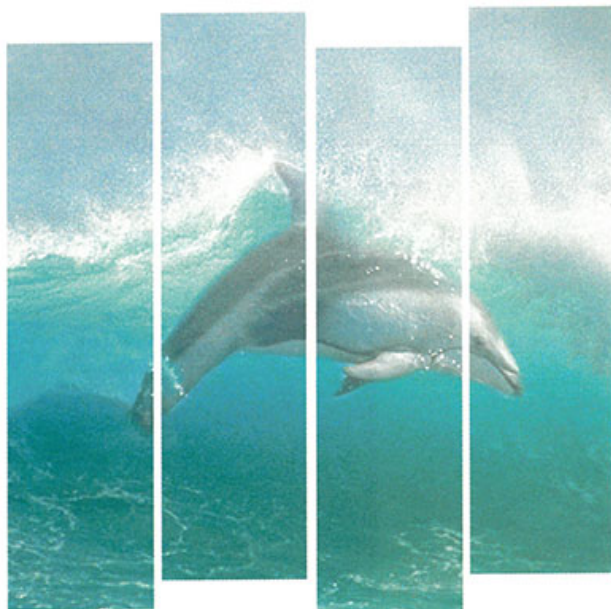
• Τα έργα υποδομής εκτός της εταιρικής βάσης της Ο.Α. και πρόσβασης στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου όπως έχουν σχεδιαστεί, εξυπηρετούν πλήρως τις ανάγκες της. Το μόνο που απασχολεί την Ο.Α., όπως και όλες τις αεροπορικές εταιρείες, είναι η έγκαιρη ολοκλήρωση της Αττικής Οδού. Για το συγκεκριμένο θέμα όλοι οι μελλοντικοί χρήστες του αεροδρομίου μέσω της ΙΑΤΑ έχουν αρνηθεί να μετεγκατασταθούν εάν δεν ολοκληρωθούν οι οδικές προσβάσεις προς το νέο αεροδρόμιο.

Απευθυνθήκαμε επίσης και στο τμήμα Επικοινωνίας του νέου αεροδρομίου με τα ερωτήματα:

1) Σε ποια κατάσταση βρίσκονται σήμερα τα έργα του νέου αεροδρομίου. Η αποπεράτωσή τους θα βρίσκεται μέσα στα χρονοδιαγράμματα;

2) Ποιες εγγυήσεις θα δοθούν στους αερομεταφορείς για τη μετεγκατάστασή τους στο αεροδρόμιο των Σπátων;

**Η κ. Μάρθα Κεσίσογλου
Communication specialist**



ΟΣΟ ΥΠΑΡΧΕΙ ΘΑΛΑΣΣΑ...

Αθήνα, Ρόδος, Κως, Κέρκυρα, Λευκάδα, Σιάθος, Πάρος...
Ιταλία, Τουρκία, Κροατία, Γαλλία, Καραϊβική...

Εδώ και 20 χρόνια -και για όσο θα υπάρχει θάλασσα- ο χάρτης του θαλάσσιου τουρισμού για την Ελλάδα, τη Μεσόγειο και τον κόσμο, θα αποτελεί το δικό μας "χάρτη ανάπτυξης".



Με πυξίδα, τον άνθρωπο και τους προορισμούς αναψυχής που επιζητά και με πλοηγό, την KIRIACOULIS MEDITERRANEAN. Τη μοναδική, κυρίαρχη στη Μεσόγειο, ελληνική εταιρεία, που κατέκτησε την 3η θέση* στην παγκόσμια κατάταξη των εταιριών yachting, αποτελώντας ταυτόχρονα και την πρώτη εταιρεία yachting στον κόσμο, με δυναμικό 3 μαρτίνων, συνολικής χωρητικότητας ελλιμενισμού 1785 σκαφών.

Σήμερα, εισηγμένη ήδη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, η KIRIACOULIS MEDITERRANEAN -μέσα από μια σειρά δυναμικών επενδυτικών κινήσεων- ισχυροποιεί τη θέση και την παρουσία της στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού.

Έτσι, συνεχίζει στη σταθερή "ρόδα" της επιτυχίας, με μια δυναμική είσοδο και στον τομέα της ακτοπλοΐας, με 10 flying dolphins και πλήρη υλικοτεχνική υποδομή.

Όμως, η δραστηριότητα δε σταματά εδώ.

Επεκτείνεται και πέρα από τα "χωρικά ύδατα" του θαλάσσιου τομέα, καθώς ο ΟΜΙΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗ εισέρχεται δυναμικά στο χώρο του Real Estate, αποδεικνύοντας για μια φορά ακόμη, ότι το όραμα δε γνωρίζει ούτε ανθρώπινα αλλά ούτε και "φυσικά" όρια...



* Με βάση την κερδοφορία της, τον αριθμό των σκαφών της (συνολικά 275), καθώς και τον αριθμό των βάσεων της (συνολικά 19).



**KIRIACOULIS
MEDITERRANEAN**

Τα πρωτεία "εν πλω"



GREECE • CARIBBEAN • TURKEY • CROATIA • ITALY • FRANCE

Α.Ποσειδώνος 51, 175 62 Π. Φάληρο, Τηλ.: 9886187-191, Fax: 9817823 • e-mail: charter@kiriacoulis.com

Η Alitalia και η KLM διακόπτουν τη συνεργασία τους

Οι δύο κολλοσσικοί αερομεταφορείς ανακοίνωσαν τη διάλυση του "αρραβώνα" τους, αφού η KLM αποφάσισε να αναζητήσει άλλο σύμμαχο για την εκπλήρωση των μεγαλειωβόλων σχεδίων της. Ο ολλανδικός αερομεταφορέας παρουσίασε ως αιτίες της διάλυσης της συμμαχίας τις αργές διαδικασίες για την ιδιωτικοποίηση της Alitalia, τα προβλήματα με τη μεταγκατάστασή της στο αεροδρόμιο Malpensa του Μιλάνου, αλλά και τις χαμηλές οικονομικές αποδόσεις της Alitalia για το 1999. Η KLM αντιμετωπίζει και η ίδια οικονομικά προβλήματα και αναζητά έναν δυναμικό και ισχυρό σύμμαχο για να ισχυροποιήσει τη θέση της στη διεθνή αγορά. Ήδη η ολλανδική εταιρεία ανακοίνωσε τη συρρίκνωση ή και κατάργηση των πτήσεων της με χαμηλή απόδοση όπως και τη συρρίκνωση των λειτουργικών της εξόδων. Η Alitalia ανακοίνωσε πως θα δρομολογήσει τη γρήγορη ιδιωτικοποίησή της αλλά και τη σύναψη συμμαχίας με κάποιον άλλον ευρωπαϊκό αερομεταφορέα.



Η Virgin ανανεώνει το Heathrow

Η πολυβραβευμένη Virgin Atlantic ανανεώνει τις υπηρεσίες της προς το αυξανόμενο ταξιδιωτικό κοινό της. Η αίθουσα αναμονής της Virgin Atlantic Airways στο αεροδρόμιο Heathrow του Λονδίνου ανακαινίστηκε πρόσφατα, για να προσφέρει περισσότερες απολαύσεις στους απαιτητικούς επιβάτες.

Συγκεκριμένα, εκτός από την απόλυτα ηχομονωμένη αίθουσα μουσικής, τη βιβλιοθήκη και τον προσομοιωτή σκι, δημιουργήθηκε νέα αίθουσα εστιατορίου που επιτρέπει στους επιβάτες να απολαύσουν το γεύμα ή το δείπνο τους με περισσότερη άνεση πριν από την πτήση.

Στη reception προστέθηκαν τρεις υπεύθυνες υποδοχής για να εξυπηρετούν τους επιβάτες με περισσότερη αποτελεσματικότητα. Το αγαπημένο μπαρ των επιβατών πήρε «άλλοι αέρα» παρέχοντας επιπλέον 30 καθίσματα. Στο σαλόνι ομορφιάς Virgin Touch, που γνωρίζει τεράστια επιτυχία, προστέθηκαν δύο επιπλέον μπάνια με ντους, ενώ ο χώρος για το μασάζ μεγάλωσε. Η πρωτότυπη αίθουσα Clubhouse της Virgin Atlantic προσφέρει άνεση, ξεκούραση και διασκέδαση στους επιβάτες που επιθυμούν να... ξεφύγουν από τις συνηθισμένες αίθουσες αναμονής των αεροδρομίων.



Σε στρατηγική συνεργασία προχώρησαν οι Cronus Airlines και Aegean Airlines

Οι δύο μεγαλύτερες εταιρείες, οι Cronus Airlines και Aegean Airlines, συμφώνησαν να αναπτύξουν από κοινού τα δρομολόγια τους προς εσωτερικούς προορισμούς.

Οι δύο εταιρείες διαθέτουν συνολικά 15 αεροσκάφη και εκτελούν καθημερινά περισσότερες από 140 πτήσεις, καλύπτοντας 18 προορισμούς στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.



Η στρατηγική συνεργασία θα επιτρέψει στο επιβατικό κοινό, με την αναδιάρθρωση των δρομολογίων των δύο εταιρειών, να έχει περισσότερες επιλογές μέσα από ένα διευρυμένο πρόγραμμα πτήσεων με κοινούς κωδικούς (Code Sharing) για κάθε προορισμό. Παράλληλα, οι επιβάτες οι οποίοι θα έχουν αγοράσει εισιτήριο της μιας από τις δύο εταιρείες, θα μπορούν να το χρησιμοποιήσουν

για να ταξιδέψουν με την άλλη εταιρεία χωρίς καμία επιβάρυνση. Ο συνδυασμός αυτών των δρομολογίων και εισιτηρίων δημιουργεί το πυκνότερο δίκτυο στους προορισμούς που καλύπτουν οι δύο εταιρείες. Ενδεικτικά, στην αγορά του Ηρακλείου προσφέρονται 22 καθημερινές πτήσεις, ενώ στη Ρόδο 12 καθημερινές πτήσεις.

Οι δύο εταιρείες τον Απρίλιο του 2000 μετέφεραν περισσότερους από 200.000 επιβάτες μόνο στο εσωτερικό σε σύγκριση με 70.000 επιβάτες πέρυσι, παρουσιάζοντας 185% αύξηση. Με βάση το δίκτυο που διαμορφώνεται μετά τη συμφωνία τους για στρατηγική συνεργασία, η συνολική μεταφορική τους ικανότητα θα ξεπερνά τους 300.000 επιβάτες μηνιαίως, ενώ ο αριθμός των πτήσεων τους θα ξεπερνά τις 800 την εβδομάδα.

Νέα ηγεσία στην BA

Ο κ. Rod Eddington τοποθετήθηκε πρόσφατα σύμβουλος της British Airways. Ο κ. Eddington διετέλεσε πρόεδρος της Ansett Holdings και ταυτόχρονα αναπληρωτής της News Limited.

Ο νέος Δ.Σ. θεωρείται από τα πιο έμπειρα και αναγνωρισμένα διευθυντικά στελέχη στην παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία, έχοντας δουλέψει στην αεροπορική εταιρεία Cathay Pacific για 18 χρόνια, στην οποία έγινε επικεφαλής το 1992, προτού αναλάβει την τύχη της Ansett και της News Corporation το 1997.

Το πρόγραμμα ανάκαμψης που ακολουθήθηκε κατά τη διάρκεια της διεύθυνσής του κ. Eddington οδήγησε την εταιρεία σε οικονομική ανάκαμψη και σε κερδοφορία, δίνοντας ποιοτικές υπηρεσίες και προετοιμάζοντας της για την ενοποίησή της με την Air New Zealand.

Hellenic Star

A I R W A Y S



Το Αιγαίο είναι προσωπική μας υπόθεση

**ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΧΙΟΣ - ΛΕΡΟΣ
ΣΥΝΤΟΜΑ: ΜΗΛΟΣ - ΙΚΑΡΙΑ - ΛΗΜΝΟΣ**

Αν για την **ασφάλεια** της πτήσης σας απλά δεν το συζητάτε,
για την **άνεση** σας δεν δέχεστε συμβιβασμούς, και **τέλος**,
πιστεύετε ότι αερομεταφορά ίσον **ταχύτητα και συνέπεια...**
τότε σίγουρα

η **Hellenic Star Airways** είναι η αεροπορική σας εταιρεία.



Ο στόλος της Hellenic Star.

Με νέα τετρακινήτρια αεροσκάφη
Dash - 7, από τα καλύτερα στον κόσμο,
η **Hellenic Star** καθημερινά εξυπηρετεί
τις ανάγκες των πελατών της.

Άνεση.

Γνωρίστε τις απολάνσεις
ταξιδεύοντας με το μεγαλύτερο
αεροπλάνο της κατηγορίας του,
το **Dash - 7**, σας χαρίζει όλες τις ανέσεις
και τις υπηρεσίες ενός συγχρόνου τζέτ.

Προορισμοί.

Στήν **Hellenic Star** επιλέξαμε ιδιότητα
αεροσκάφη 48 θέσεων που είναι τα
μόνα στον κόσμο που προσγειώνονται
σε όλα τα μικρά αεροδρόμια και
στα ονειρεμένα νησιά μας όπως
η Σύρος, η Πάρος, η Χίος, η Λέρος, κ.α



ΕΞΕΛΙΞΙ 38 08 445, 7

ΑΘΗΝΑ: HELLENIC STAR AIRWAYS, ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 2 ΕΛΛΗΝΙΚΟ- ΤΗΛ:(01)9611881 - FAX:(01)9650373

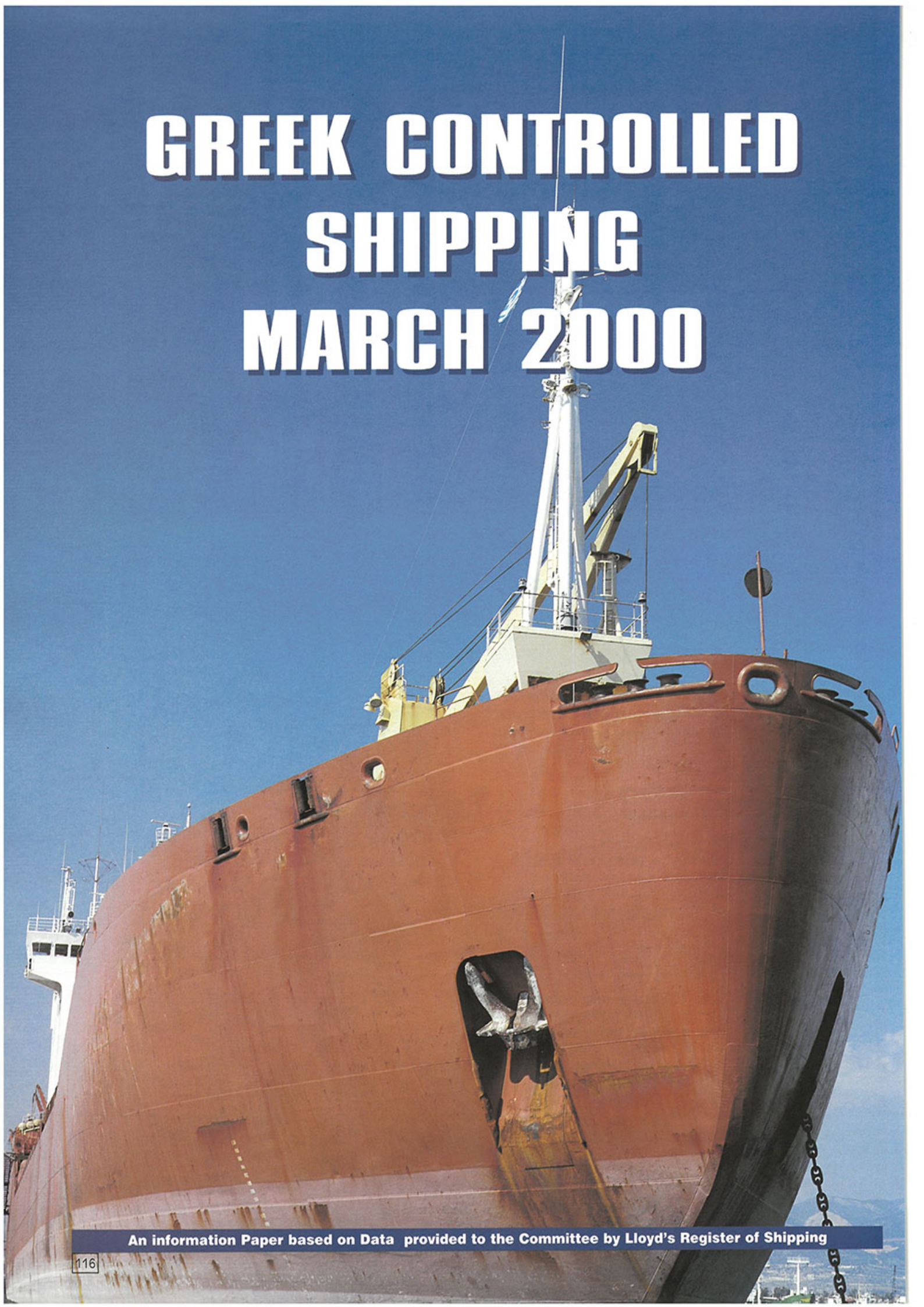
ΣΥΡΟΣ: GALERA TOURISM AND TRAVEL, ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ, ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ- ΤΗΛ:(0281)87665

ΠΑΡΟΣ: PARIKIA PAROS, ΤΗΛ:(0284)24146-(0284)24166

ΧΙΟΣ: AIPOS TRAVEL, ΡΟΔΟΚΑΝΑΚΙ 1- ΤΗΛ:(0271)29607-(0271)41329

ΛΕΡΟΣ: LEROS TRAVEL, ΠΛΑΤΑΝΟΣ- ΤΗΛ:(0247)25000, ΛΑΚΚΙ-(0247)24000, ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ-(0247)23000

GREEK CONTROLLED SHIPPING MARCH 2000

A large red cargo ship is shown from a low-angle perspective, looking up at its bow and superstructure. The ship's hull is a rusty red color, and a yellow crane is visible on the deck. The sky is a clear, deep blue. The text "GREEK CONTROLLED SHIPPING MARCH 2000" is overlaid in large, white, bold letters at the top of the image.

An information Paper based on Data provided to the Committee by Lloyd's Register of Shipping

GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE

For the 13th year running Lloyd's Register of Shipping has provided statistical data, on Greek controlled ships over 1000 gt, registered under the Greek and other flags.

The following is a summary of the analysis of the data by the Committee Secretariat.

According to the LRS's data, as of March 2000, Greek interests control 3,584 vessels of various categories, of 150,966,324 total dw and 90,272,491 total g.t., including, 210 vessels of 9,909,311 dw, of various categories, that are in the order books. Compared with last year's data this represent an increase to the Greek controlled fleet by 160 vessels (4.67%), of 11,711,140 dw (8.4%) and 6,817,601 gt (8.17%).

Internationally, Greek interests control now 9.7% of the world's total number of vessels in service and in the order books, or 17.4% of the world fleet deadweight, or 15.34% of the world fleet gross tons (against 9.3%, 16.3% and 14.5% respectively, last year)

1. The Greek controlled fleet is registered under 36 Flags.

2. The following flags benefited from an increase:

Malta, 99 ships, 4.612.600 dw, and 2.764.776 gt,
Panama, 27 ships, 1.388.110 dw and 875.907 gt,
Bahamas, 20 ships, 1.088.192 dw and 294.701 gt
Marshall Islands, 14 ships, 2.285.274 dw and 1.225.726 gt
Saint Vincent and the Grenadines, 9 ships, but 234.425 less dw and 70.067 less gt
Cambodia, 6 ships, 156.434 dw and 96.524 gt
Gibraltar, 4 ships, 130.487 dw and 78.073 gt,
Lebanon, 3 ships, 126.356 dw and 77.682 gt
Honduras, 3 ships, 28.952 dw and 15.944 gt
Singapore, 3 ships 265.169 dw and 261.579 gt
Belize, 1 ship, 18558 dw and 13.357 gt
U.K., 1 ship, 1.136 dw and 3.212 gt
The following flags which did not appeared in last year's table have also benefited.
Italy, 1 ship, 6.700 dw and 30,000 gt
Luxembourg, 2 ships, 8,600 dw and

98,000 gt

Sao Tome & Principe, 1 ship, 2,936 dw and 2,663 gt

U.A.E. 1 ship, 9.079 dw and 5.611 gt

The flags which declined are:

Cyprus, less 19 ships but up in dw and gt, 464.401 and 271.4411

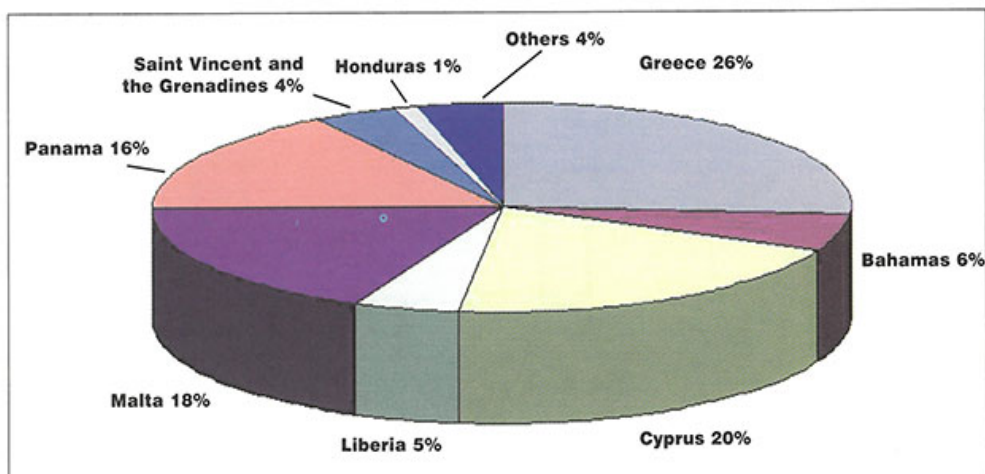
Liberia, less 4 ships, 20.263 dw and 21.629 gt

Cayman Islands, less 3 ships, 126.025 dw and 96.474 gt

Norway (NIS) less 2 ships, 153,387 dw and 88,464 gt

Vanuatu, less 2 ships, 45,275 dw and 29,544 gt

After the Greek flag, with 909 ships registered of 49,923,270 dw (Two ships less than last year but up in dw by 1,716,508 and in gt by 1,028,132), the Cyprus flag remains the first choice of Greek parent companies, with 729 ships registered, of 24,993,150 dw, followed by Malta, with 646 ships, of 26,378,553 dw, Panama, with 579 ships, of 19,024,295 dw, Bahamas with 202 ships of 8,835,481 dw, Liberia, with 182 ships, of 12,348,461 dw and Saint Vincent and the Grenadines with 151 ships of 2,346,691 dw.



The Greek controlled fleet increased during the last year not only in number of ships, dw and gt. but also for most types of ships as a percentage of the world fleet. Specifically, the percentage, by type, of the Greek Controlled Vessels vis-a-vis the total number of vessels, of the same type, of the world fleet, for the years 1999 and 2000 has as follows:

Type of Ship	% Per Number of Ships 1999	% Per Number of Ships 2000	% Per Total dw 1999	% Per Total Dw 2000
Oil Tankers	15.6	16.2	18.2	19.7
Chemical & Products Tankers	9.5	9.8	18.1	18.1
Liquid Gas	4.3	4.4	4.6	4.7
Combination Carriers	16.7	15.5	20.3	17.5
Ore & Bulk Carriers	21.4	23.2	20.6	22.7
Containers	5.1	5.3	5.2	5.7
Other Cargo Ships	6.9	6.9	9.7	9.8
Passenger	10.6	11.2	G.T. 10.9	GT 11.4

It is an achievement that despite the poor markets the Greek controlled tonnage not only remained in the first place but it also increased, in number of ships, deadweight and percentage against the world fleet. Its presence is particularly considerable in the four types of ships carrying the majority of the world's bulk cargo, i.e. oil, Chemical, Combis & ore and Bulk Carriers, where Greek interests now

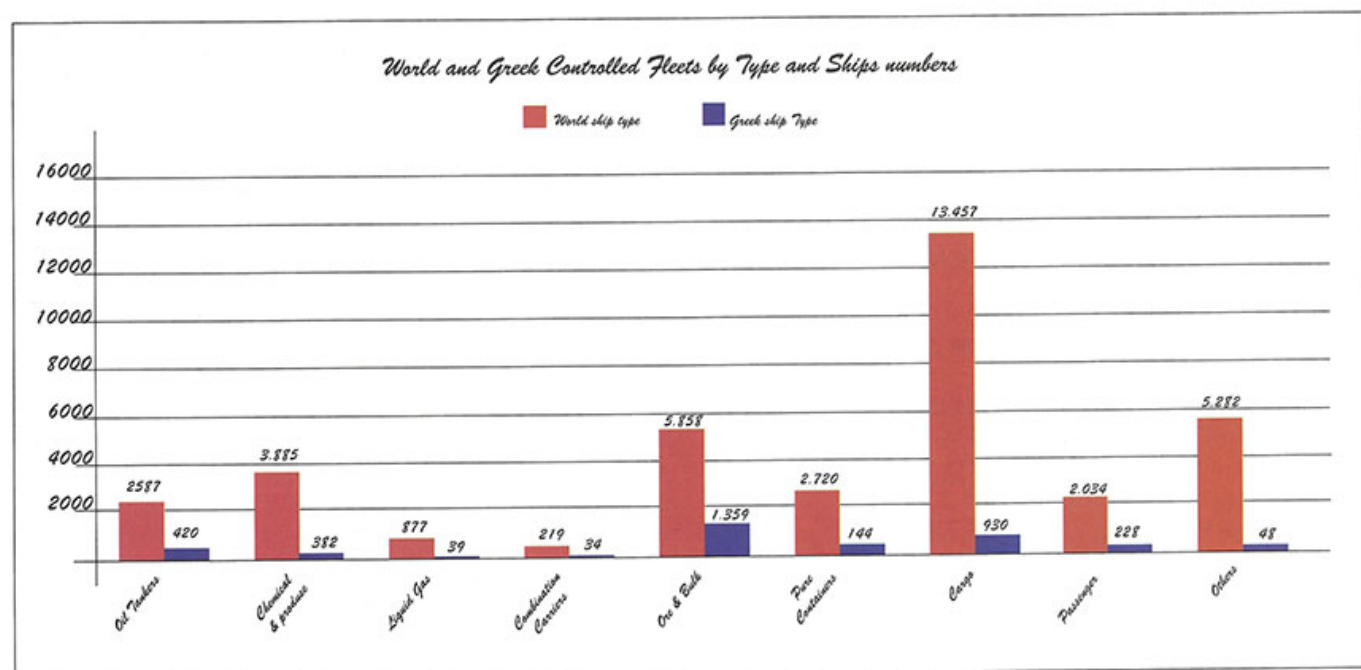
control 16.1% of the total of such type ships and 19.5% of their dw (15.8% and 19.3% respectively in 1999)

The average age of the Greek controlled vessels remained at the same level in 2000, as in 1999, i.e. 20.3 years but it decreased, in terms of gt, to 17.6 years against 18 years in 1999 and in terms of dw, to 17.4 years, against 17.8 years in 1999. The decrease is expected to

accelerate, considering the impact of the number of the expected newbuildings/scrappings in the new period.

In contrast the average age of the world fleet increased slightly in 2000, up to 17.3 years from 17 years in 1999, and is 13.7 years in terms of gt and 13.6 years in terms of dw.

It is worth noticing that an impressive 87% of the Greek controlled vessels are classed by IACS member societies. Specifically, 6 major societies, as follows, share the bulk of the fleet: Lloyd's Register with 811 ships (784 in 1990), ABS with 633ships (613 in 1999), Bureau Veritas with 477 ships (487 in 1999), DNV with 389 ships (337 in 1999), NKK with 424 ships (358 in 1999). and GL with 191 ships (184 in 1999)



To "sail" swiftly and safely you need a powerful partner!



In today's competitive environment, the **COMMERCIAL BANK OF GREECE** with the dynamic **SHIPPING DIVISION** has the ability, the flexibility and the experienced personnel to cope with all your financing and investment needs.

Located in the heart of Piraeus, the **SHIPPING DIVISION** of the **COMMERCIAL BANK OF GREECE** is committed to developing long-term relationships, supporting you in all your business ventures promptly and effectively.

COMMERCIALBANK OF GREECE
YOUR POWERFUL PARTNER



the maritime scene NEWS

BUREAU VERITAS CONFIRMS CLASS FIRST PLACE

PARIS-based **Bureau Veritas** has confirmed its position as the world's largest and financially strongest classification and certification society and shown strong growth during 1999. Strengthening world trade and a group-wide move into e-commerce are expected to underpin a projected 9 per cent growth in revenues and 15 per cent growth in profits for 2000.

Bureau Veritas group consolidated revenue grew 4 per cent in 1999 to Ffr4,736m. Operating profits grew 6 per cent to Ffr369.5m. Revenues grew in marine, certification, industry, consumer goods and construction sectors.

During 1999 Bureau Veritas' share of the newbuildings market grew ten per cent to put 300 ships, 9 per cent of all newbuildings contracted during 1999, under BV class. BV took 16 per cent of newbuilding orders over 1,000 gt. BV took a particularly strong position in the growing cruise ship market, with 20 per cent of the new orders in terms of numbers of vessels.

During the same period, BV's classed fleet reached a record total of 36m gt, despite a rigorous quality policy and an increase in scrapping of older tonnage. The average age of incoming ships was significantly below the world average. "We are demanding more of our shipowners and more of our surveyors, and as a consequence, more ships are coming to BV class," says Anne.

Other key features of 1999 for BV's marine division were the launch of BV Rules 2000, the introduction of VeriSTAR Chemicals, a strong take up of ISManager systems and strong gains in the important marine equipment certification market. BV now has 25 per cent of this market world-wide, and over fifty per cent of the market in the key Asian shipbuilding countries. For the first time, the consulting services of BV's Tecnitas arm were available world-wide, putting BV's technical knowledge at the service of a wide range of marine businesses.

During the second half of 1999 BV made several acquisitions, including ATL Consulting, a UK company specialising in risk-based maintenance services, Biocontrol, a French company focusing on medical equipment certification and Unicon International, a US company providing inspection services to the multi-modal transportation industry. Other opportunities for external growth are under active consideration, and a programme to offer inspection, certification and testing services to buyers and sellers in the b to b and b to c sectors of e-commerce is already producing results. The BV group's heavy investment in IT over the last two years will improve the efficiency and value of its Internet-related services.

Bureau Veritas, created in 1828, is an international service company dedicated to preventing risks, improving quality and enhancing safety. The services offered by BV cover a wide range; classification and design review, technical assistance, inspection and surveying, certification, testing measurement and analysis, project management, consultancy and training. To serve more than 100,000 clients in 150 countries, Bureau Veritas employs a workforce of 10,200, located around the world in 580 offices.

CALLS FOR SOLIDARITY AMONG SHIP AGENTS

SHIP agents must stand together in the face of falling income and mounting pressure from principals, according to Edouard de Clebsattel, president of FONASBA (Federation of National Association of Ship Brokers & Agents). Speaking at the fourth annual Ship Agency conference in London on 26/27 April, de Clebsattel described ship agents as "the compulsory link in the transport chain" and called for "a real partnership to be built up between the owner and the agent who need each other". Chairing the conference, Paul Smith, of Paul Smith Associates, also emphasised the need for agents to publicise their services, creating greater awareness in the industry of the role they play.

Christakis P Papavassiliou, managing director of Shoham (Cyprus) Ltd, drew delegates' attention to the challenges facing the liner agent. Falling freight rates over the past 10-12 years have caused a serious decline in their income, raising the question of whether it is the right time to revise the whole system of liner agents' remuneration. In order to provide a safety margin to protect the agent from low income due to low freights, Papavassiliou proposed a payment by the principal of a minimum lumpsum remuneration "in case the total income from the inward and outward commission does not reach this lumpsum". "By this method, the owner recognises that his agent has real fixed costs which he must cover," he continued. Addressing how much the principal is prepared to pay, John Urquart, director of FT Everard & Sons Ltd, recognised that the agent has to cover salaries and overheads, as well as training and encouraging staff to obtain qualifications. However, he also highlighted "that there is a responsibility on the agent to keep costs under control and this may sometimes mean diversification into other areas of business activity or to merge with another company". Urquart also looked at the movement towards national or global agency appointments, a trend especially prevalent in the short sea tanker trades. Commenting on behalf of owners, he said, "Whilst I can see the advantages in centralising communications, documentation and the like, allowing the economies of scale to be passed onto the owner, I am yet to be convinced that it is necessarily in the owners interests."

The volatile, cyclical and competitive nature of the shipping industry is to blame for the pressure on margins for agents and owners alike. To reduce the risk of bad debts, Paul Millar of MRC Business Information Group Ltd, highlighted the importance of knowing who you are dealing with before supplying credit. According to Millar, "It is not unusual for suppliers to have no previous experience of the buyer, and to deal without knowledge of their full registered name, address and domicile."

EXXONMOBIL MARINE
FUELS MOVES INTO E-TRADING

ExxonMobil Marine Fuels, the world's largest supplier of marine fuels, has moved into e-trading. In the first of a number of planned agreements with e-commerce portals, EMMF has signed a contract to participate in e-trading of marine fuels on BUNKERSTEM, with London-based Telemarine Ltd.

Telemarine operates the Bunkerworld.com website and BUNKERSTEM, the secure e-trading facility for buying and selling bunkerfuels over the Internet.

Healey says, "The Internet offers clients, brokers and traders a powerful information and trading tool. Used properly, it will benefit everyone in the bunker industry, by making the market more transparent, and by cutting out costs. ExxonMobil intends to be at the forefront of harnessing the power of the Internet for the benefit of our customers and partners. And in the spirit of the Internet, we will be open to links with all significant participants. We shall also offer our own direct web site facility, which will include direct quotes for bunker supplies and technical advice."

Exxon Mobil Marine Fuels supplies over 15 m tonnes of high quality marine fuels annually through a world-wide network of more than 150 ports.

INHERENT VICE?

CARGO'S PART IN CREATING ACCIDENTS

by TT Club

In 1989/90 an international hauler had the brilliant idea of moving consignments of plate glass from France to the UK, using metal A-frames. These frames were allegedly secured to the decks of the trailers to carry the heavy bundles of glass.

For a period of several months, insurance claims handlers became experts in glass in all its forms (but mainly broken). There was a trailer that arrived at the delivery point with its load leaning so dangerously that the whole of the office staff were evacuated for several hours. Then there was the driver who stopped overnight at his house in a little village.

At 5am the following day the whole village was brutally awakened by the crash of 20 tonnes of glass as the load slid off when the lorry rounded the first bend. Or the one that didn't even make it as far as the motorway junction a few miles from the load point.

One of these cases, involving only about US\$11,000, went to court in Belgium.

This particular load had been comprehensively damaged when it fell off the trailer during loading on a ship in Antwerp. In 1996 the court held that the sender had been 50% to blame for poor loading and the stevedore 50% for having tried to turn the trailer too sharply. Because the stevedore didn't pay up, insurers had to go to appeal. Now the Appeal Court has said that because this commodity was so specialized, it was down to the shipper to make sure it was properly loaded and secured. The burden of doing this was shifted from the carrier to the sender because of the special nature (almost the inherent vice) of the cargo. So the court, oh noble court, oh most excellent court, said that the shipper was 100% to blame, and both the hauler and the stevedores have been exonerated.

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



MSC. IN MARITIME ECONOMICS & LOGISTICS

This fully accredited MSc course of Erasmus University is offered by two of Europe's top Schools - the Rotterdam School of Economics and the Rotterdam School of Management/Faculteit Bedrijfskunde- in cooperation with the Port of Rotterdam, MarineSafety Rotterdam, Shipping & Transport College Rotterdam (International Maritime Transport Academy) and the Netherlands Economic Institute (NEI).

Visit the homepage

<http://www.eed.nl/EED/MEL/> includes information on the course, admission procedures, fees and other useful information on the University, the City and the Port of Rotterdam.

For further information please contact with Hercules E. Haralambides
Professor of Maritime Economics

MACIEO SHIPPING LIMITED V CLIPPER SHIPPING LINES

The Commercial Court has recently considered a fire liability case arising under the NYPE c/p form. A fire started in the Owners' vessel when it was lying alongside, caused by stevedores dropping burning cigarettes or matches into a hold filled with cotton. The Court construed clause 8 of the c/p and determined liability for bad or careless stowage should lie with owners. Charterers should, however, nominate competent stevedores, and the Master is entitled to assume accordingly. The fact that the fire was started by a stevedore's actions does not make the stevedores incompetent and so the charterer could still recover off-hire payments.

TRADE GREEN SHIPPING INC V SECURITAS BREMER

The English Commercial Court has had cause to construe the term "detained" for the purposes of Rule X1(b) of the York Antwerp Rules in circumstances where a vessel was towed, on fire, by a Port Authority's tugs for fire-fighting manoeuvres outside port anchorages. On returning to a Port berth after extinguishing the fire, the owners paid the Port bill for the tugs then sought GA from the cargo owners. The Judge held that the fire occurred during the period of the maritime adventure and also construed the meaning of "port or place", "port charges" and "the extra period of detention".

For further information please call Peter Jackson
HILL DICKINSON



GORDON, GILES & COMPANY LTD CONSULTING MARINE ENGINEERS & SHIP SURVEYORS

Providing a professional service to Shipowners, Charterers, P&I Clubs, Underwriters, Lawyers and many others on a world-wide basis.

Our staff include qualified engineers, naval architects and master mariners.

Rennie House
57-60 Aldgate High Street
London EC3N 1AL

Tel: +44 (0) 20 7709 0011
Fax: +44 (0) 20 7709 0022
E-mail: gordongiles@compuserve.com

TAKE YOUR PICK: A RUGGED WORKHORSE OR A SOPHISTICATED THOROUGHbred

The versatility, productivity and higher stacking density of the reachstacker have helped it gain ground over traditional mast-type lift trucks and manufacturers are now viewing reachstacker technology as the way forward. Over the last few years the reachstacker market has become extremely competitive - so much so that today there are several players

the reachstacker market, Kalmar knows what works and, as such, has recently diversified its reachstacker family to suit a range of different needs and budgets. Today the company is able to offer a wide selection of quality reachstackers to meet all customer needs. This range includes the market leading ContChamp and a new addition to the Kalmar range, the ContMaster. Kalmar is also the world's leading producer of reachstackers for empty container handling.

The ContChamp 2000

For those customers who want a high end reachstacker product,

Kalmar has this year introduced the ContChamp 2000, an improved version of the market's leading. With basic capacities of 40, 42 and 45 tonnes, the ContChamp 2000 is Kalmar's top-of-the-range reachstacker and offers individual solutions for technically advanced customers that are looking for long-term economy and an advanced handling solution. It is available for both intermodal and container handling. The ContChamp 2000 boasts stronger and more reliable lift cylinders, a shortened rear-boom section which will enable it to work in

narrower aisles and spreader features with altered mounting points, so that the rear twistlocks always make contact with the container first, serving to enhance handling efficiency. A new improved hydraulic system, based on Rexroth hydraulic pumps, will improve the efficiency and the safety of the hydraulic functions.

ContMaster

The ContMaster, launched early this year, is a new addition to the Kalmar range. Dubbed 'the higher standard stacker', the ContMaster encapsulates all the components needed for smooth and efficient container handling in a more standardised package. Constructed for performance and reliability and designed to appeal to a broad customer base, the ContMaster represents excellent value for money and is available in short delivery times.

The ContMaster has proved a resounding success since its launch at the beginning of the year: Kalmar has already secured more than 20 orders and is confident of more to come.

Kalmar is also reviewing constantly the design of its empty container handling reachstackers. Recent amendments to the empty container handling range also include improved safety and productivity through the development of advanced ECU and ECS units.

Orders flood in

By broadening and upgrading its container handling family, Kalmar has brought in a number of orders in the first quarter of 2000. These include: an order for six ContChamp reachstackers, two empty container handlers and nine FLT's from Jeddah New Terminal; an order for four ContChamps, two Ro-Ro tractors and four FLT's

from the Port of Ventspils, Latvia; three ContChamps for ECT in the Netherlands; three empty container handlers for Hesenatie Stevedoring in Antwerp; four empty container handlers for intermodal operator Tra Pac of Wilmington, California; an order from Wallenius-Wilhelmsen Line for nine Ro-Ro lift trucks; and, significantly, an order from first-time customer Port of Savannah for FLT's, specifically designed with Kalmar container spreaders for container handling.

Kalmar manufactures a range of reachstackers to suit a variety of needs. The ContChamp 2000 is the top-of-the-range machine, ideal for customers that are looking for long-term economy and an advanced handling solution.



bidding for dominance in a market which is estimated to be worth about 600 machines annually. As the world's leading reachstacker manufacturer, Kalmar Industries understands that this market is becoming increasingly sophisticated and that customers have different requirements.

Thanks to its extensive experience in

RINA STRENGTHENS ASIAN PRESENCE

ITALIAN classification society RINA has strengthened its presence in Asia by appointing eleven new exclusive surveyors. The move comes in response to strong newbuilding orderbooks in the region. At the same time, RINA has reinforced its network of exclusive surveyors in Europe and the Middle East with three appointments in Istanbul, two in UK, and two in Finland.

In Asia, two surveyors join the Mumbai office, four join the Pusan office, two more join the Hong Kong office, two have been appointed in Shanghai and one in Singapore.

RINA is currently classing four newbuildings at Daedong Shipyard, four at Daewoo, two at Hitachi Zosen, four at HHI, two at Samsung, five at Hudong Shipyard, and seven at other Chinese yards. RINA's Asian order book totals over 1m gt.

RINA is part of the Registro Italiano Navale group and is a Genoa-based classification society which was formed in 1861. It was a founding member of the International Association of Classification Societies (IACS). Today it classes 3,000 ships totalling more than 18 million gt. It has particular expertise in passenger vessels and fast craft. RINA has consistently had good Port State Control figures and an excellent track record with respect to pollution from vessels under its class. It employs more than 645 people in 51 offices around the world and is of critical importance to the Italian shipowning and shipbuilding industries.

WWW...

THE WEB SITE

LE HAVRE PORT ALLIANCE

<http://www.port-alliance.com/>

As a crossroads for communication, le Havre port Alliance on the Internet is naturally placed to become the link between actors in the port industry wherever they are. Welcome pages and promotion portals enable network users to communicate with their business associates and customers.

On site you'll also find an English-language version of the Port Alliance magazine monthly, with up-to-date news on the association and on the "Regions of the World" Club, as well as a host of links with sites specialising in transport.

.com

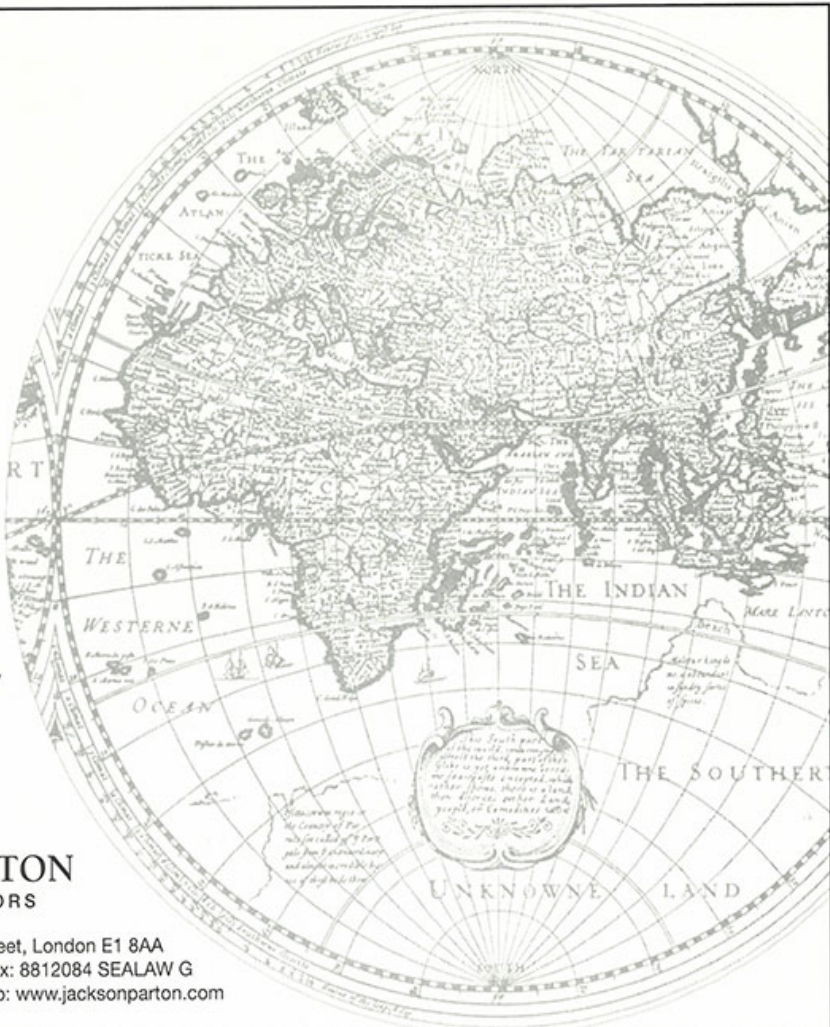
*Increasingly well known for
Speed of response
Excellence of product
Sensible fees*



JACKSON PARTON
SHIPPING SOLICITORS

5th Floor, 18 Mansell Street, London E1 8AA

Tel: +44 (0)20 7702 0085 Fax: +44 (0)20 7702 0858 Telex: 8812084 SEALAW G
Email: jps@jacksonparton.com or jpsalaw@aol.com Web: www.jacksonparton.com



SHIPPINGJOBS.COM EXPANDS

Marine recruitment specialist, Spinnaker Consulting, has recruited Marina Emden, a shipping solicitor from leading maritime law firm Clyde & Co. Emden, a multilingual Masters graduate in maritime law, trained at another top shipping firm, Ince & Co. Spinnaker's managing director Phillip Parry was also employed by Ince & Co for a number of years. He commented, "Spinnaker is committed to expanding through the acquisition of high quality talent and Marina fits the bill exactly. We believe that the way to succeed is to provide both clients and candidates with expert knowledge of the market in which they and we

operate. They have a right to expect us to know the shipping industries inside out and we can only do that by practising what we preach and employing the best people."

Spinnaker Consulting was established in 1997 and has enjoyed considerable success, quickly becoming known for its detailed knowledge of the maritime market. The company has invested heavily in technology, including a sophisticated bespoke IT system called SHOREMAN. Its website, www.shippingjobs.com, launched in 1997, is one of the earliest maritime internet successes with almost a quarter of a million monthly hits and 60 per cent of all applications to the company made online.

TT CLUB LENDS A HELPING HAND TO VENEZUELAN FLOOD VICTIMS

The TT Club continues to deal with the aftermath of the flood that hit parts of Venezuela and devastated much of the Port of La Guaira in mid-December last year. The Club can currently count 18 of its members among those transport and ship operators affected by the floods and is still working to establish the number of reefer and dry containers that were lost as a result of this natural disaster.

The TT Club was on the case as soon as the disaster struck, instructing two correspondents to undertake investigations into container losses almost immediately. This involves not only compiling a record of the obvious losses but also trying to establish how many



containers have been swept into the sea due to high winds or lost under the 15ft to 20ft of residual mud deposited by the floods. So far, TT Club surveyors and investigators have compiled a list of some 9,600 containers inventoried as being in good condition, damaged or completely lost. Once complete, this will be compared to the inventory of boxes prior to the disaster in order to establish as accurate a picture as possible of lost container claims.

-2-

The TT Club has also set up an email group comprising all of its members that have been affected by the disaster. Via this medium, the Club has been able to give them regular information on its claims investigations. In addition, members have received photographs and videos to give them an idea of progress at the Port of La Guaira. Any other companies or individuals wishing to make a donation to the fund can find the contact details at <http://help.venezuela.homepage.com> or through their local Venezuelan Embassy.

OT AFRICA LINE MOVES TERMINAL OPERATIONS IN ANTWERP

West African shipping specialist, OT Africa Line (OTAL), is to move its terminal operations in Antwerp from Seaport Terminals to Noord Natie Terminal - Berth 702. The first vessel to call at the Delwaide Dock, Noord Natie, will be Kariba (V748) ETA 5 June 2000. Vessels operating on OTAL's ro-ro service will call at Noord Natie Terminal every 14 days whilst vessels operating on OTAL's container service will call every 11 days. Nouakchott will be the first West African port call on the container service and Conakry on the ro-ro service. The move provides a number of key benefits to OTAL and its customers including the opportunity to combine all operations on one site. Serving as a container, ro-ro and general cargo facility, Noord Natie Terminal occupies an area of 800,000m², incorporating 34,000m² of shed space and 375,000m² of container parking space. It has a total quay length of 1,124m and is equipped with 100 reefer plugs and a full complement of handling machinery including 22 straddle carriers, five container gantries and a number of cranes and forklift trucks. Additional facilities at the terminal include a dedicated cocoa and coffee centre, specialised storage facilities for hazardous cargo and perishable goods, 225,000m³ tank plant for oils and a deep freeze storage facility. The terminal also operates a full portfolio of security measures including 24-hour security patrols, secure fencing and floodlighting.

OTAL will offer its usual range of services at the terminal including cargo preparation and consolidation, storage and warehousing, customs formalities and forwarding.

The Port of Antwerp is situated 60km inland on the Scheldt River. As a European hub port, Antwerp has excellent hinterland connections by road, rail and barge, providing access to the whole of Europe. Connections include the E19 motorway which links countries from Scandinavia in the north to Portugal in the south, a terminus for 12 international rail-cargo lines and the Scheldt-Rhine Canal which provides a direct waterway link to the main industrial areas in Germany, France and Switzerland.



DIARY OF EVENTS

JUNE 2000

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

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

1-3 June, Helsinki, Finland
F.I.D.E. 19 Congress
The Finnish Association For European Law
Tel. +358 9 684 39380

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

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

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

6 June 2000, London
Causation in Claims for Damages, Indemnities and Marine Insurance
Organised by the London Shipping Law Centre
Tel. 0044207 391 1512

JULY 2000
11 July 2000, London
The Third Cadwallader Memorial Lecture - The European Community and the Shipping Industry - Speaker Mr. Robert Coleman
Organised by the London Shipping Law Centre
Tel. 0044207 391 1512

13 June 2000, The Hellenic Centre, London
The Runsiman Award 2000 Presentation
Organised by the Anglo-Hellenic League
Tel. 004420 7486 9410

Η ναυτιλία έχει το δικό της περιοδικό

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής στο περιοδικό **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** (για ένα χρόνο-11 τεύχη)
I wish to subscribe to **NAFTIKA 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: ΑΦΜ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS: Τ.Κ./POST CODE:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ/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

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ





TURBOTECHNICA

★ SERVICE ★ DYNAMIC BALANCE

★ SPARE PARTS ALL TYPES

★ TURBOCHARGERS

239 DIMOKRATIAS Av. GR-18863 PERAMA

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

MOBILE: (094) 304863

TLX: 240582 PTS GR

FAX: (01) 44 14 104





virgin atlantic **flying club**

virgin atlantic flying club



Σίγουρα δεν θα περιμένετε πως, πετώντας με τη **Virgin Atlantic**, με την πρώτη κιάλας πτήση θα γινόσαστε μέλος του ανανεωμένου **flying club**.

Πρόκειται για το πιο γενναιόδωρο πρόγραμμα μιλίων στον κόσμο, που σας ανταμείβει **γρήγορα και εύκολα**, αφού μπορείτε να «μαζεύετε» μίλια από οποιαδήποτε πτήση, σε οποιαδήποτε θέση.

Έτσι, με 2 πτήσεις στην Business Class

κερδίζετε δωρεάν ένα εισιτήριο Economy, ενώ με 5 πτήσεις στην Economy κερδίζετε δωρεάν ένα εισιτήριο στην ίδια θέση.

Αναρριχηθείτε... πετώντας στα τρία επίπεδα του **flying club**, red, silver και gold και απολαύστε μοναδικά προνόμια από **δωρεάν πτήσεις** και **διαμονές σε πολυτελή ξενοδοχεία** έως **ράφτινγκ και ιστιοπλοΐα στην Καραϊβική**.

Γιατί στη **Virgin Atlantic** πιστεύουμε πως κάθε σας πτήση πρέπει να είναι μια **«απογειωμένη» εμπειρία**.



flying club

virgin atlantic **ΑΛΛΟΣ ΑΕΡΑΣ** 