



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΤΥ 29 - ΙΟΥΛΙΟΣ 2000 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

**«Ο στόχος του Ρουσέη
είναι ανέφικτος»**

**Απειλή
για τα ελληνικά
τόνκερ**

**Απελευθέρωση
τώρα
στην σκιοπηλοΐα**

Στη θάλασσα... τα πάντα μπορούν να συμβούν



**Στην ασφάλεια σκαφών,
σκέψου INTERAMERICAN !**

Ο τομέας ασφάλισης σκαφών της INTERAMERICAN συνταξιδεύει με την INTERAMERICAN Υγείας.

Η αστική ευθύνη σκαφών είναι πλέον υποχρεωτική.

Αυτό δε σημαίνει πως είναι και αρκετή !

Επειδή, στο σκάφος, αυτό που μετράει είναι η απόλυτη ασφάλεια,

ο Κλάδος Σκαφών Αναψυχής της INTERAMERICAN

συνεργάζεται με την INTERAMERICAN Υγείας και προσφέρει

δωρεάν με κάθε Ασφάλιση Σκάφους, τις εξής υπηρεσίες:

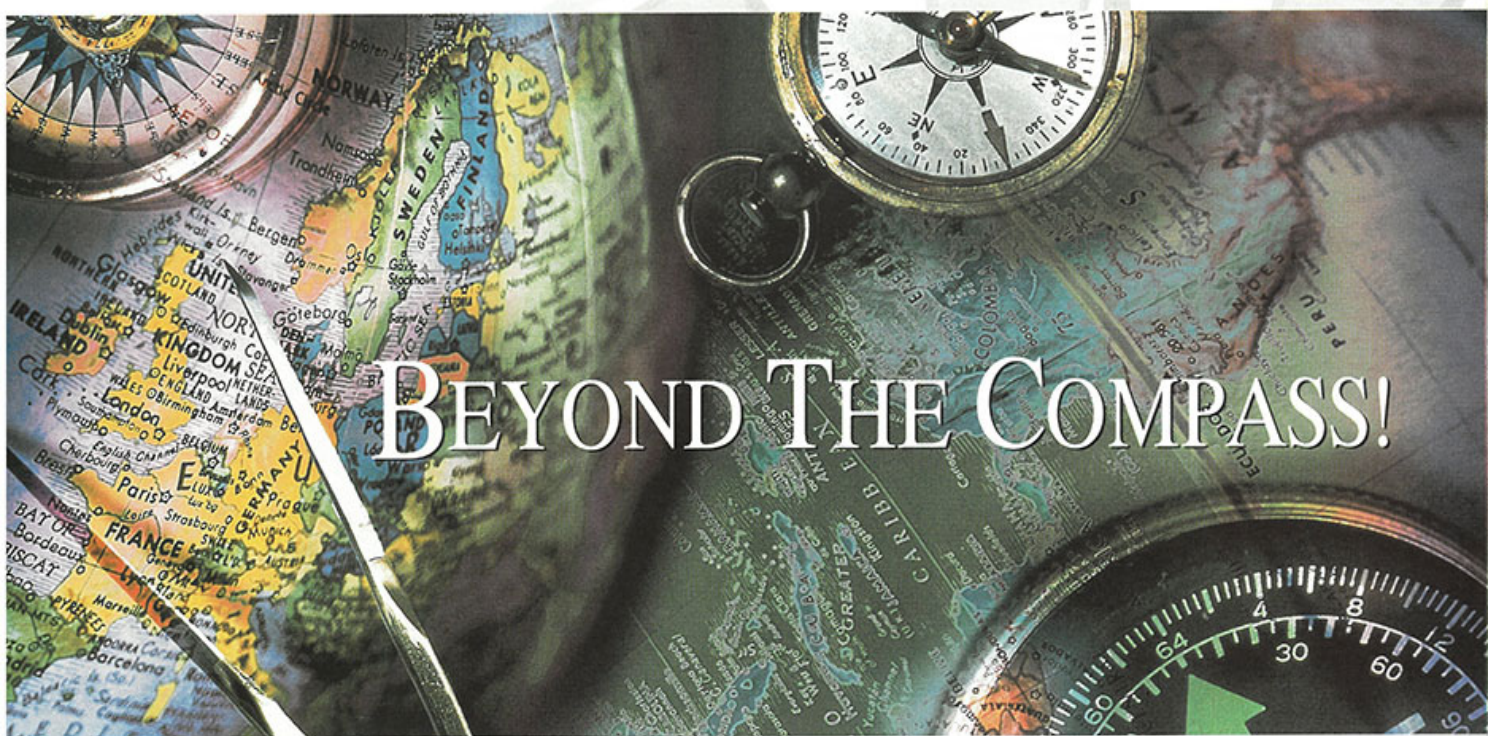
- Υγειονομική μεταφορά με ελικόπτερο ή ασθενοφόρο, σε περίπτωση τραυματισμού ή ασθένειας.
- Παροχή ιατρικών συμβουλών,
 - α) από το συντονιστικό κέντρο, τηλ 1010,
 - β) από κινητό τηλέφωνο σε ειδικά νούμερα,
 - γ) από το ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ με VHF (αποκλειστικότητα της INTERAMERICAN)

 **INTERAMERICAN**
ΥΓΕΙΑΣ

Οι μοναδικές αυτές καινοτομίες στην ασφάλιση σκάφους συμπληρώνονται φυσικά, από τις υψηλές υπηρεσίες της INTERAMERICAN που αφορούν:

- Ζημιές ή κλοπή σκάφους
- Αστική ευθύνη προς τρίτους.

Επειδή, λοιπόν, η ασφάλεια εν πλω δεν είναι προαιρετική αλλά απαραίτητη, στην ασφάλεια σκάφους... σκέψου INTERAMERICAN.



M/v Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999

Lavinia fix their course up to your needs!



M/v Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996

*L*avinia 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 24 years.

 **LAVINIA corp.**
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens
Tel : +30-1-6199090/4, 6106759/60/61
Fax : +30-1-6106762/3
e-mail : athens@laskaridis.gr

or
Frigoship Chartering GmbH, Hamburg
Tel : +49-40-3860540
Fax : +49-40-38612870
e-mail : reefers@frigoship.de

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΙΟΥΛΙΟΣ '00

8. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

18. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

26. ΚΑΜΙΑ ΣΧΕΣΗ

Η «ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΩΝΑΣΗ» ΜΕ ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ

Συνέντευξη του προέδρου του Ιδρύματος Ωνάση κ. Στ. Παπαδημητρίου

30. ΑΔΙΚΗΜΕΝΗ Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Συνέντευξη του προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων κ. Νίκου Βαρβατέ

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

34. ΔΑΜΟΚΛΕΙΟΣ ΣΠΑΘΗ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

38. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ: ΑΣΗΜΑΝΤΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ

ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ

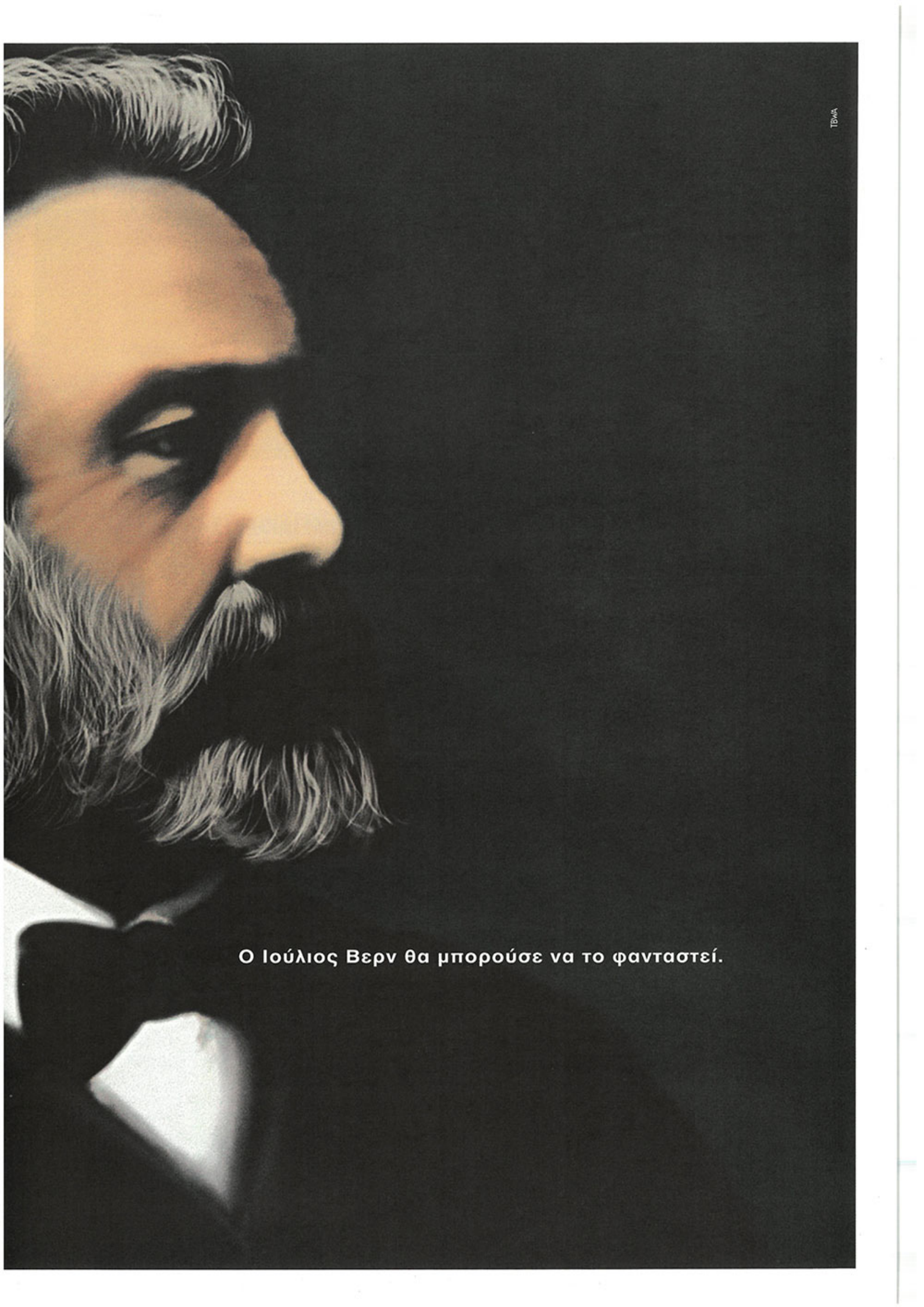
ΑΚΤΟΠΛΟΤΑ

42. ΤΟ ΘΕΡΜΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

46. ΦΑΚΕΛΟΣ «ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ 2004»

48. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΑΓΩΝΙΑΣ

50. Ε/Γ - Ο/Γ «ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ» Η ΑΝΕΚ... ΣΤΟ ΥΨΟΣ ΤΗΣ



Ο Ιούλιος Βερν θα μπορούσε να το φανταστεί.



54. Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΣΥΓΚΛΙΣΗ ΤΟΥ

ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ

Του Σωτ. Θεοδωρόπουλου

58. MEMORIES

Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

60. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ

Του Ξεν. Αντωνιάδη

62. ΠΩΣ ΕΠΙΔΡΑ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΛΥΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

64. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

68. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΤΡΙΛΟΓΙΑ:

Η ΑΝΟΔΟΣ, Η ΠΤΩΣΗ ΚΑΙ Η ΚΑΘΑΡΣΗ ΤΟΥ
ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

72. AIR NEWS

74. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

78. FORUM

80. ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 29

Ιούλιος 2000 Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέθου Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουληκίδας 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-Έυσταθιάδη Υπεύθυνος Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας Υπεύθυνη Συνδρομών: Μαρία Μαστροδούκα Γραμματεία: Νικολέτα Μοίρα

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα Ασκήπιου 61, 106 80, Αθήνα τηλ. 36.36.497, 36.36.186, fax: 36.18.172

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε. Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση τηλ. 28.55.067

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. 42.27.111- fax: 42.26.719 e-mail: bliss@ath.forthnet.gr

Απόψεις που εκφράζονται στα ευυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο 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 αναπαραχθεί, 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





editorial

Ας ελπίσουμε ότι δεν θα βραχυκυκλωθεί ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στις παγίδες της ακτοπλοΐας. Οφείλει, δε, ο ίδιος να ξεκαθαρίσει την κατάσταση στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, διότι στα μέσα του μηνός Ιουνίου, όταν δηλαδή έχει ήδη αρχίσει η τουριστική περίοδος, πολλοί ήσαν εκείνοι που κατηγορούσαν το υπουργείο ότι δεν είχαν καθορισθεί ακόμη τα δρομολόγια των ακτοπλοϊκών πλοίων.

Απάντηση την οποία έδιναν και πολλά ταξιδιωτικά πρακτορεία στους επιβάτες που έσπευδαν να κλείσουν από νωρίς θέσεις, είτε για τα τέλη Ιουνίου είτε για τον Ιούλιο. Να υποθέσουμε ότι οι εκ των ακτοπλόων, που διέδιδαν αυτό, ήσαν συνεννοημένοι με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες; Ή πράγματι κάποιιο μέσα στο υπουργείο βραχυκύκλωσαν τον υπουργό, ο οποίος όντας νέος στη θέση του, δεν έχει αξιολογήσει στις σωστές διαστάσεις του το μείζον θέμα της ακτοπλοΐας;

Η αλήθεια, βεβαίως, είναι ότι η σύγκρουση των μεγάλων εταιρειών στο Αιγαίο αναμένεται σκληρή. Αρκεί να θυμηθούμε τα όσα ο διευθύνων σύμβουλος της Minoan Flying Dolphins ανέφερε εις βάρος των Επιχειρήσεων Αττικής και τις σχετικές απαντήσεις της εταιρείας του κ. Π. Παναγόπουλου. Ο μεν κ. Αγαπητός υποστήριξε ότι μέσω των Επιχειρήσεων Αττικής «πατούν πόδι» στο Αιγαίο ξένα κεφάλαια, η δε απάντηση των ΕΠΑΤΤ επεσήμανε ότι τα υπονοούμενα περί ξένων κεφαλαίων είναι ύποπτα και ότι κατά την περυσινή αύξηση κεφαλαίου των Μινωικών Γραμμών, η μισή καλύφθηκε από ξένους επενδυτές.

Εκείνο που θα πρέπει να προσέξουν οι Έλληνες επιχειρηματίες είναι ότι εφόσον φοβούνται την έλευση των ξένων με την απελευθέρωση της αγοράς των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών, καλό θα είναι αντί να διαγκωνίζονται, να συμπήξουν ένα μέτωπο το οποίο θα τους επιτρέψει και την ποιοτική αναβάθμιση των μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρουν. Ας μη λησμονεί κανείς ότι το επιβατικό κοινό μπορεί να αξιολογήσει και να συγκρίνει την ποιότητα αυτών των υπηρεσιών. Όπως, επίσης, ας θυμούνται οι επιχειρηματίες, προκειμένου να αντιμετωπίσουν με ρεαλιστικό πνεύμα το μέλλον των εταιρειών τους, την αναφορά της επιτρόπου και αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Λογίολα ντε Παλάθιο, πρόσφατα στα «Ποσειδώνια», για την απελευθέρωση της αγοράς: «Η ολοκλήρωση της απελευθέρωσης και η εισαγωγή του cabotage θα διευκολύνει την οικονομική ανάπτυξη, θα προωθήσει τον ανταγωνισμό και θα δημιουργήσει ένα πεδίο δράσης που θα παρέχει ίσες ευκαιρίες σε όλους, προς όφελος των ναυτιλιακών εταιρειών και της κοινωνίας εν γένει».

Nikos Lymas



YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD

Marine Auxiliary Diesel Engines
Marine Propulsion Diesel Engines



TSUJI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD

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



NANIWA PUMP MFG. CO., LTD

Marine Pumps, Spare Parts



CONSILIUM US, INC.

Metritape Tank Level Gauging Systems



FRIEDRICH KOCKS GMBH

Deck Machinery



KYMA AS

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



YANMAR ENGINEERING CO., LTD

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



TSUJI MARINE SERVICES CO., LTD

Supply of Tsuji Genuine Spare Parts
& Service



TANABE PNEUMATIC MACHINERY CO., LTD

Marine Compressors, Spare Parts



CONSILIUM SELESMA S.r.l.

IBS, ARPA Radars & ECDIS



SMIT GAS SYSTEMS B.V.

Inert Gas Systems, Nitrogen Generators



BMT SEATECH LTD

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



A FRANGOULIS COMPANY

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

SPR0201 02.00

Κωνσταντίνος Στεφανόπουλος



Μήνυμα με πολλούς αποδέκτες έστειλε από τη Ύδρα, ένα κατ'εξοχήν νησί που φημίζεται για τη ναυτοσύνη του, ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας Κωστής Στεφανόπουλος, δηλώνοντας ότι δεν κινδυνεύει ούτε η εθνική μας ταυτότητα ούτε η θρησκεία από την ένταξη της Ελλάδας στην Ευρώπη. Αξίζει να σημειωθεί ότι το κείμενο της ομιλίας του Προέδρου δεν μοιράστηκε στους δημοσιογράφους από το γραφείο τύπου της Προεδρίας της Δημοκρατίας, γεγονός που υποδηλώ-

νει και τη θέση του ότι πρέπει να επικρατήσει ηρεμία και κυρίως υπευθυνότητα γύρω από το θέμα των ταυτοτήτων. Για άλλη μια φορά ο Πρόεδρος παρέδωσε μαθήματα ευγένειας και εθνικής ευθύνης.

Κώστας Σημίτης



Ο άνθρωπος που έβαλε την υπογραφή του στο ένδοξο τέλος της δραχμής, βάζοντας την Ελλάδα να «κοιμηθεί» στα βαθιά, δικαιώθηκε από το αποτέλεσμα. Η Ελλάδα ανήκει πλέον στη Ζώνη του Ευρώ και ο ίδιος στην κατηγορία εκείνων των πολιτικών που αφήνουν τα έργα να μιλούν για την προσφορά τους...

Πέτρος Συναδινός



«**Ε**βουσε κάβους» από το λιμάνι, για να αναλάβει τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου στον Οργανισμό «Αθήνα 2004», παίρνοντας μαζί του και τις ευχές του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο Πέτρος Συναδινός, διδάκτωρ του Πανεπιστημίου Αιγαίου και επικεφαλής του φακέλου υποψηφιότητας της Αθήνας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, δεν πρόλαβε ως γενικός γραμματέας του YEN να κάνει πολλά πράγματα. Ωστόσο, φεύγει χωρίς «να

τα κάνει θάλασσα», επιβεβαιώνοντας πάντως την... υποψία ότι οι κυβερνήσεις στην πράξη υποβαθμίζουν το YEN, καθιστώντας το «κέντρο διερχομένων».

Παρ' όλα αυτά, ο Π. Συναδινός είναι ο κατάλληλος άνθρωπος στην κατάλληλη θέση όσον αφορά την Ολυμπιάδα, αλλά στο κάτω κάτω, τι φταίει το YEN;

Κώστας Χατζηδάκης



Το γεγονός ότι ο νεαρός ευρωβουλευτής με δική του πρωτοβουλία επεδίωξε να είναι ο εισηγητής της έκθεσης που αφορά την πρόταση οδηγίας για τα πλοία μονού τοιχώματος, υποδηλώνει το ενδιαφέρον του για την ελληνική ναυτιλία και την αγωνία του για την τύχη 5.000 Ελλήνων ναυτικών. Τα επιχειρήματα που προτίθεται να χρησιμοποιήσει, δείχνουν όχι μόνο διάθεση αλλά επί πλέον γνώση και ικανότητες...

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

Άνεση.

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

Προορισμοί.

Στην **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



EXELIXI 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

Ποντοπόρος και Χρηματιστήριο

Ως γνωστόν, η ποντοπόρος ναυτιλία εισέρχεται στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών διά της πλαγίας οδού. Δηλαδή, θα εισαχθούν στο ΧΑΑ μετοχές εταιρειών επενδύσεων που θα έχουν τοποθετήσει τα κεφάλαιά τους στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Όταν γράφονταν οι γραμμές αυτές, τελούσε υπό την τελική επεξεργασία του το σχετικό σχέδιο νόμου, το οποίο είχε δει προ αρκετών εβδομάδων το φως της δημοσιότητας. Από την επεξεργασία όμως του νομοσχεδίου προέκυψε ότι απαιτούνται ορισμένες σημαντικές αλλαγές, επί τη βάση των παρατηρήσεων του εφοπλιστικού κόσμου, που είναι και ο άμεσος ενδιαφερόμενος. Και τούτο διότι υπάρχουν ακόμη πολλές απορίες για το πώς θα είναι το πλαίσιο άντλησης, από τη ναυτιλία, κεφαλαίων από την ελληνική κεφαλαιαγορά.

Κατ' αρχάς, ο σκοπός της υπό σύσταση εταιρείας επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία πρέπει να εξειδικεύεται. Δηλαδή, η εταιρεία αυτή δεν θα πρέπει απλώς να έχει μετοχές εταιρείας ποντοπόρων πλοίων, αλλά ο σκοπός της είναι να καλύπτει και την αγορά ή κατασκευή άλλων πλοίων αλλά και την εξαγορά άλλων εταιρειών που έχουν επενδεδυμένα κεφάλαια στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Ένα άλλο ερώτημα που απαιτεί διευκρίνιση στο σχετικό νομοσχέδιο, αφορά στην αποτίμηση των επενδύσεων της εταιρείας. Δημιουργείται συγκεκριμένως στον εφοπλισμό το ερώτημα πώς θα γίνεται η αποτίμηση των πλοίων -αφού αυτά είναι οι επενδύσεις της εταιρείας-, καθώς και σε ποια δεδομένα θα στηρίζεται η αποτίμηση αυτή. Ένα άλλο σημείο του νομοσχεδίου που απαιτεί συμπλήρωση, είναι η ηλικία του ελαχίστου αριθμού πλοίων που πρέπει να έχει η εισαγόμενη στο ΧΑΑ εταιρεία. Το νομοσχέδιο αναφέρει ότι η ηλικία καθενός από τα έξι, κατ' ελάχιστον, ποντοπόρα πλοία της εταιρείας δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 15 έτη. Χρειάζεται όμως να διευκρινισθεί ότι το όριο αυτό ισχύει κατά το χρόνο υποβολής της σχετικής αιτήσεως εισαγωγής των μετοχών της εταιρείας επενδύσεων στο Χρηματιστήριο. Ως ποντοπόρα πλοία θεωρούνται, κατά το νομοσχέδιο, αυτά τα οποία παρακολουθούνται από νηογνώμονα αναγνωρισμένο από το ελληνικό κράτος κ.λπ. Όμως είναι προφανές ότι μετά το πάθημα του Πολεμικού Νηογνώμονα θα

πρέπει να προστεθεί η διευκρίνιση ότι ο σχετικός νηογνώμονας θα πρέπει να ανήκει στον ΙΑΝΣ, προς αποφυγήν ανωμαλιών τις οποίες ασφαλώς και δεν μπορεί να ανεχθεί η χρηματιστηριακή αγορά και που θα έχουν επιπτώσεις στις τιμές των μετοχών της εταιρείας, εις βάρος των επενδυτών, θεσμικών ή μικρομεσαίων.

Ως προς τις υποχρεώσεις της εταιρείας, μετά την εισαγωγή των μετοχών της στο Χρηματιστήριο, εκείνο που δημιουργεί, καθώς φαίνεται, κάποια προβλήματα είναι ότι με απόφαση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς μπορεί να ορίζονται και άλλα στοιχεία που υποβάλλονται υποχρεωτικά σ' αυτήν και έχουν σχέση με το πρόσωπο των μετόχων και τη διοίκηση των παραπάνω εταιρειών. Η νομοθετική αυτή απαίτηση χρήζει περαιτέρω επεξήγησης όσον αφορά στη μετοχική συμμετοχή, αν μάλιστα ληφθεί υπ' όψιν ότι οι περισσότερες των ηλιοοκτητριών εταιρειών, στις οποίες θα έχουν επενδύσει οι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, είναι offshore companies.

Διευκρίνιση περαιτέρω χρήζει ακόμη η παράγραφος που αφορά στην εκτίμηση της αξίας πλοίων από ορκωτό ελεγκτή, καθώς ορίζεται ότι η εκτίμηση αυτή δεν επιτρέπεται να απέχει περισσότερο από τρεις μήνες από την απόκτηση πλοίου. Το ερώτημα που τίθεται είναι ποια θεωρείται η ημερομηνία της απόκτησης του πλοίου, ειδικά για τις περιπτώσεις παραλαβής νεοτεύκτων πλοίων των οποίων η παράδοση καθυστερεί.

Τέλος, εκείνο που προβληματίζει τον εφοπλισμό είναι οι αναφορές των άρθρων στη φορολογία των εταιρειών επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία. Απαλλοτρίωνται μεν παντός αμέσου ή εμμέσου φόρου κ.λπ. «με εξαίρεση το φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίου και το φόρο προστιθέμενης αξίας». Ο εφοπλισμός διερωτάται τι είδους εξαίρεση είναι αυτή και τι είδους φόρους αφορά. Ενώ επίσης λογικό είναι να προσδιοριστεί ότι απαλλοτρίωνται της φορολογίας και οι μετοχές που περιέχονται στην εταιρεία επενδύσεων από μεταβιβάσεις ποντοπόρων πλοίων.

Ασφάλεια και ρεαλισμός

Προφανώς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ευρισκόμενη υπό την πίεση όψιμης ευαισθησίας και θέλοντας να εμφανίσει σύντομα αποτελέσματα, καταφεύγει στην όντως... αποτελεσματική αρχή «πονάει κεφάλι, κόψει κεφάλι».

Αυτό είναι το μοναδικό συμπέρασμα από τις θέσεις της αντιπρόδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και υπεύθυνης σε θέματα Μεταφορών Λογιάδα ντε Παλάθιο, όσον αφορά στην ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων. Δηλαδή, να αντικατασταθούν άμεσα τα σκάφη με μονό κέλυφος με σκάφη διπλού κελύφους. Τις θέσεις αυτές η κ. Ντε Παλάθιο τις ανέπτυξε κατά τη διάρκεια του διεθνούς συνεδρίου των «Ποσειδωνίων» και, όπως ήταν φυσικό, προκάλεσε τις έντονες όσο και δικαιολογημένες αντιδράσεις των επίσημων φορέων.

Οι θέσεις αυτές είναι αντιφατικές βεβαίως και αντιστρατεύονται το στόχο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που, κατά την επίτροπο, είναι η ενίσχυση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, με δεδομένο ότι οι ανάγκες της Ευρώπης υπολογίζεται να αυξηθούν κατά 30% τουλάχιστον τα επόμενα χρόνια.

Όπως είναι επίσης αντιφατικό να λες ότι με το μέτρο αυτό θα βελτιωθεί η ασφάλεια και από την άλλη να παραδέχεσαι, όπως η επίτροπος, ότι ένα πλοίο που είναι καλά συντηρημένο μπορεί να είναι καλύτερο από ένα νεότευκτο.

Το περίεργο, δε, είναι ότι ενώ τα ακραία

μέτρα θα ληφθούν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, εντούτοις η Ε.Ε. δεν πρόκειται να δώσει δραχμή έτσι ώστε να διευκολυνθεί ο εφοπλισμός να αντικαταστήσει τα σκάφη single hull. Τη σχετική δαπάνη θα πρέπει να την επωμισθούν τα κράτη-μέλη τη σημαία των οποίων φέρουν τα σκάφη που πρόκειται να αντικατασταθούν.

Αυτό βεβαίως σημαίνει ότι επικρατείται έτσι να θιγούν ναυτιλίες όπως η ελληνική, η οποία ανήκει σε λιγότερο εύρωστο οικονομικά ευρωπαϊκό κράτος, όπως είναι η Ελλάδα.

Νομίζουμε ότι τη ρεαλιστική απάντηση την έδωσε ο πρόεδρος της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Ι. Κ. Λύρας, ο οποίος πολύ σωστά επισήμανε ότι η ανεξέλεγκτη επιβολή ποινών από τις Αρχές σε ολόκληρους τομείς της ναυτιλίας, για τις παραβιάσεις και τα παραπτώματα μιας ελάχιστης μειονότητας, δεν συμβάλλει στη βελτίωση του επιπέδου της ναυτιλίας. Ενώ από την άλλη πλευρά -και αυτή είναι η μεγάλη αλήθεια- αποθαρρύνεται η πλησιονότητα που επιδιώκει την ποιότητα, διότι, με αυτήν την αντιμετώπιση, οι όποιες προσπάθειές της δεν βρίσκουν καμία ανταπόκριση».

Δύο μέτρα, δύο σταθμά

Η υπόθεση της διαγραφής του Πολωνικού Νηογνώμονα από τη Διεθνή Ένωση Νηογνώμωνων εγείρει ένα σοβαρότατο ζήτημα συμπεριφοράς, αλλά και ένα σοβαρότατο πρόβλημα για τους Έλληνες εφοπλιστές που έχουν ταξινομημένα πλοία τους σε αυτόν - τα οποία υπολογίζονται περίπου σε 200.

Το ερώτημα που τίθεται, είναι αν ήταν προδιαγεγραμμένη η τύχη του Πολωνικού Νηογνώμονα, στο πλαίσιο του ανταγωνισμού που υπάρχει, αν μάλιστα λάβουμε υπόψη και τις θέσεις που διατύπωσε εκπρόσωπος του Νορβηγικού Νηογνώμονα, ότι σημειώθηκε καθυστέρημένα η αντίδραση της Διεθνούς Ενωσης κατά των νηογνώμωνων στους οποίους μπορούν και βρίσκουν καταφύγιο τα υποβαθμισμένα από πλευράς αξιοπιστίας πλοία.

Γεγονός πάντως είναι ότι από ελληνικής πλευράς κατηγορείται η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων ότι λαμβάνει εσπευσμένες αποφάσεις και ότι χρησιμοποιεί δύο μέτρα και δύο σταθμά. Μπορεί, βεβαίως, η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων να υποστηρίξει ότι δεν κάνει διακρίσεις, πλην όμως, οι Έλληνες κατηγοροί της είναι αποφασισμένοι να ασκήσουν αγωγές εναντίον της, πολύ περισσότερο μάλιστα για το λόγο

ότι η Ένωση δεν επέτρεψε στον εφοπλισμό χρόνο για να αντιδράσει. Από την άλλη πλευρά, φαίνεται ότι έχουν δίκιο αυτοί που μιλούν για διακρίσεις στη συμπεριφορά της ΔΕΝ, με βάση την αντίδρασή της σε άλλα ατυχήματα, όπως του ταξινομημένου στους Lloyds πλοίου «Flare» και του «Έρικα» που είναι ταξινομημένο στον Ιταλικό Νηογνώμονα.

Τώρα ο καθένας μπορεί να προβληματισθεί με το ερώτημα ποιος άλλος πιθανόν νηογνώμονας έχει σειρά. Και κυρίως, πώς θα αξιοποιηθεί η πιθανή έλλειψη αξιοπιστίας του, ώστε να τύχει διαγραφής από τη Διεθνή Ένωση, αφήνοντας εκτεθειμένα τα πλοία που είναι ταξινομημένα σ' αυτόν αλλά και τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, αφού αποδείχθηκε, μεταξύ άλλων, ότι οι ναυηγάτες μπορούν να ενημερώνονται για μία τέτοια εξέλιξη και να ακυρώνουν τα ναυλοσύμφωνα. Φαύλος κύκλος!

Έλαμψε διά της απουσίας του

Ποιος έλαμψε με την απουσία του από τις εκδηλώσεις των «Ποσειδωνίων»; Μα ποιος άλλος από τον πρωθυπουργό Κώστα Σημίτη. Τι κι αν εκλέγεται στον Πειραιά... Τι κι αν κατέκλυσαν την πόλη -όπου χιλιάδες συμπολίτες του τον τιμούν με την ψήφο τους- αθηνοδαποί υπουργοί και ξένοι επιχειρηματίες μεγάλου βεληνεκούς. Ο πρωθυπουργός δεν έστειλε ούτε ένα μήνυμα στη διεθνή αυτή έκθεση. Φαίνεται πως κάποιοι σύμβουλοί του δεν λειτούργουν σωστά.

... και δεξίωση δεν γίνεται χωρίς Γούτο!

Είναι φοβερός... Ποιος; Μα, ο Γ. Γούτος ο οποίος σε κάθε συνεδρίαση της ΓΕΑΣ έδινε ρεσιτάλ!.. Με την ανάληψη υπουργίας του Χρ. Παπουτσή, η ΓΕΑΣ δεν συνεδριάζει πλέον και έτσι ο κ. Γούτος... αποδίδει στις δεξιώσεις. Τόσο στον Αστέρα Βουλιαγμένης, στις δεξιώσεις για τα «Ποσειδωνία», όσο και στη δεξίωση του Στρίντζη για το «Blue Star 1», ο κ. Γούτος έκανε... στενό μαρκάρισμα στον υπουργό Ναυτιλίας. Δεν τον άφησε σε χλωρό κληρί!.. Όπου πήγαινε ο κ. Παπουτσή, από κοντά και ο κ. Γούτος... Τι επιδιώκει άραγε και δεν το ομολογεί;

Μόνο τρεις θέσεις αλλάζουν...

Εντύπωση προκάλεσε στον κ. Παπουτσή, όταν μπήκε την τρίτη φορά στην αίθουσα συνεντεύξεων του ΥΕΝ, το γεγονός ότι οι ναυτιλιακοί συντάκτες κάθονται στις ίδιες θέσεις. Αν δεν σας το έχουν πει, κύριε υπουργέ, πρέπει να γνωρίζετε ότι στη συγκεκριμένη αίθουσα τρεις καρέκλες είναι... ηλεκτρικές και δεν έχουν μόνιμο κάτοικο! Αυτές είναι οι καρέκλες του υπουργού, του γενικού γραμματέα και του αρχηγού του Λιμενικού. Είτε σύντομα είτε σε 3 ή 4 χρόνια, ανάλογα πότε θα λήξει η θητεία σας, το πλέον σίγουρο είναι ότι στην καρέκλα σας θα καθίσει άλλος. Ρωτήστε και τους κυρίους Αλεξανδρή, Καταιφάρα, Παυλίδη, Σφυρίου και Σουμάκη... Κάτι ξέρουν...

Οι μεγάλες αγάπες...

Την εμφάνισή του σε κοινωνικές εκδηλώσεις κάνει όλο και περισσότερο, πλέον, ο Σταύρος Σουμάκης. Φαίνεται ότι ξεπέρασε το σοκ της πρώτης εβδομάδας, μετά την 9η Απριλίου. Με τη λήξη της δεξίωσης των «Ποσειδωνίων», στη Βουλιαγμένη, ο τ. υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας έφυγε παρέα με τον Παντ. Σφηνιά και τις συζύγους τους, για να γευματίσουν σε παραλιακό κέντρο. Έτσι είναι... Οι μεγάλες αγάπες ποτέ δεν ξεχνιούνται.

Πρόσεχε, κύριε Συρίγο

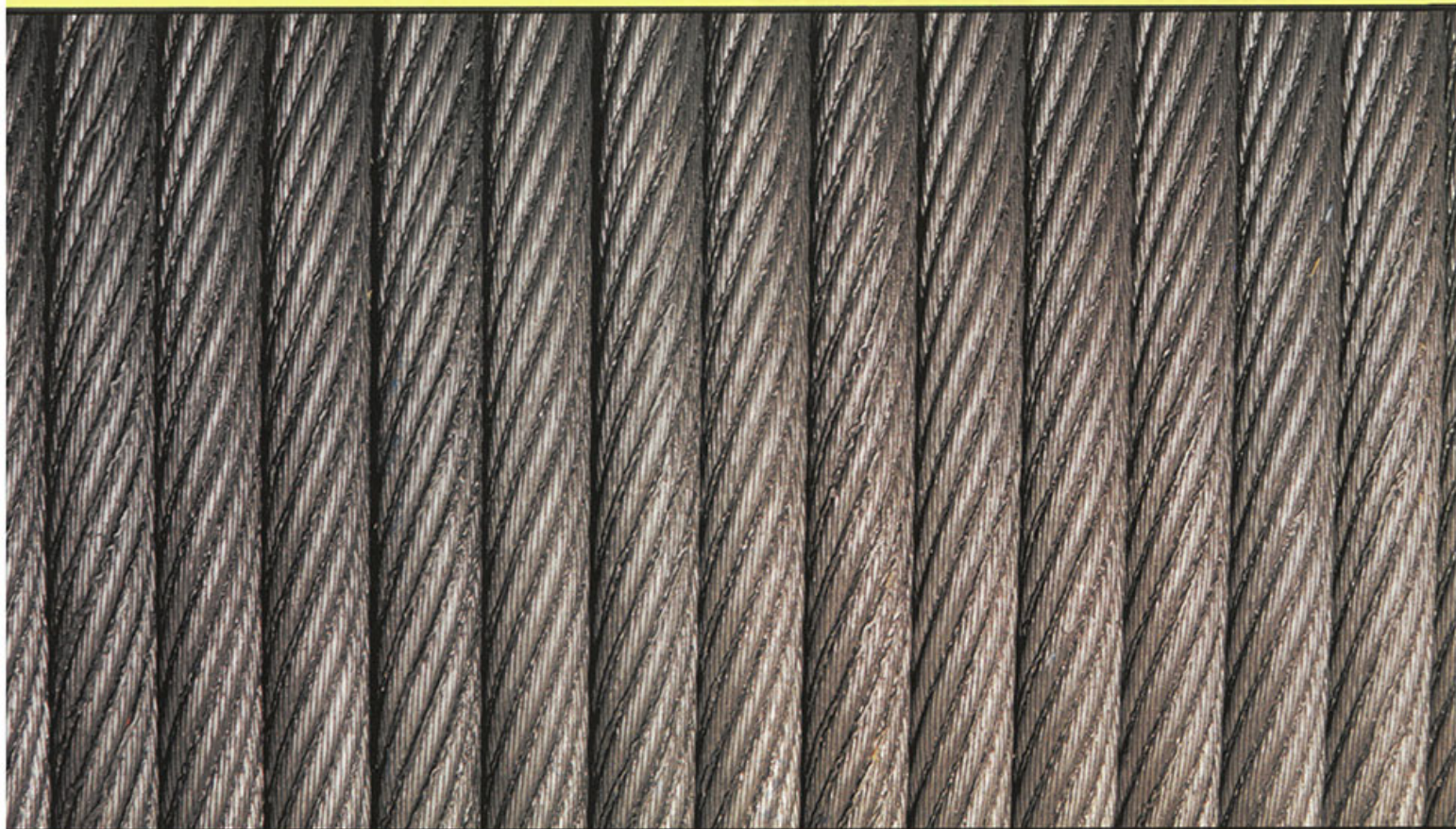
Επέστησαν την προσοχή στον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος -παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας- όπως οι άνδρες και οι γυναίκες που υπηρετούν στο Σώμα να εξυπηρετούν τους πολίτες και να... πάψουν να είναι «υπάλληλοι των ακτοπλοϊκών εταιρειών»... Ο αρχηγός, ο οποίος προΐσταται 6.000 ανδρών και γυναικών που υπηρετούν στο Λιμενικό, υποσχέθηκε ότι... θα κάνει το καλύτερο για να συμπεριφέρονται άψογα οι λιμενικοί...

Ούτε ένας υπουργός

Άλλοι είπαν ότι εσκεμμένως τον άφησαν μόνο του... Άλλοι ότι το χτύπημα της «17N» εκείνη την ημέρα ήταν ο ανασταθιτικός παράγοντας. Όποια και να ήταν η αιτία, το σίγουρο είναι ότι στη δεξίωση του Χρήστου Παπουτσή στον Αστέρα, για τα «Ποσειδωνία», δεν παρέστη ούτε ένας υπουργός της κυβέρνησης! Μάλιστα, όπως σχολίασε κάποιος, περισσότεροι ήταν οι βουλευτές της Ν.Δ. που έδωσαν το παρών παρά οι συνάδελφοί τους του ΠΑΣΟΚ. Φαίνεται πως ο κ. Παπουτσή πρέπει να δώσει πολλές «μάχες» για να πείσει ότι οι «κόντρες» με τον κ. Σημίτη ανήκουν πραγματικά στο παρελθόν!

Ο Σταύρος Σουμάκης

Can you spot the weak strand?



! Not at first sight or use! Especially when you are not a top expert!

The weak strand can easily hide its defects and the same applies for the integrity of any of your suppliers. They all make fine wire ropes at first appearance. But do they?

On inquiring ask a few simple questions:

? The first is: are you a member or EWRIS? If the answer is yes then you are in the right track and hands! This is a guarantee that you will be provided with the right wire ropes according to the E. N (European Normes) in effect with very high standards of quality and service.

? Then ask if the manufacturer has an ISO 9002 certificate that will add quite a few extra points on your decision making.

? The third question must be: Is the manufacturer looking ahead and has gone into the process of upgrading his abilities to acquire an ISO 9001?

? The fourth question is

✓ Or you can skip all that and simply ask if the wire rope is made by D. Koronakis S.A



D.KORONAKIS S.A.

HEAD OFFICES: 56 GRAVIAS STREET, 185 45 PIRAEUS GR
TEL.: + 30 1 4060600 (100 Lines), FAX: + 30 1 4615211, + 30 1 4612548
TELEX: 212481 DECO GR e-mail: koronaki@otenet.gr WEB SITE: www.koronakis.gr



Associated member
INTERTANKO



Πρώτη δύναμη παγκοσμίως η ναυτιλία μας με 5.101 πλοία

Ξεπέρασαν τα 5.100 τα πλοία που διατηρούν υπό τον έλεγχο τους Έλληνες πλοιοκτήτες, όμως, από αυτά μόνο τα 1.850 έχουν υψωμένη την ελληνική σημαία.



του Νάσου Πουθακίδα

Με βάση τα τελευταία στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλία είναι η πρώτη δύναμη του κόσμου, διατηρώντας ένα στόλο από 5.101 πλοία άνω των 1.000 κόρων, στα οποία συμπεριλαμβάνονται ελληνόκτητα και υπό ελληνική σημαία σκάφη. Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων ανέρχεται σε 115.274.954 κόρους και κατατάσσει την ελληνική ναυτιλία ως πρώτη δύναμη στην παγκόσμια ναυτιλία σε χωρητικότητα, με αύξηση κατά την τελευταία δεκαετία κατά 4,67% σε αριθμό πλοίων και κατά 8,17% σε κόρους.

Τα υπό ελληνική σημαία πλοία καταλαμβάνουν την 5η θέση παγκοσμίως, και η ελληνική σημαία παραμένει στις κορυφαίες της παγκόσμιας ναυτιλίας διατηρώντας το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση με το 57% του εμπορικού στόλου. Η ισχύς που απορρέει από τη δύναμη και το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας, προσδίδει κύρος και έμφαση στη φωνή της χώρας μας μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η τάση του ελληνικού εμπορικού στόλου τα τελευταία χρόνια για σταδιακή ανανέωση με σύγχρονα πλοία τελευταίας τεχνολογίας είναι μια πραγματικότητα που αποδεικνύεται από το μέσον όρο ηλικίας των εγγεγραμμένων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Τα πλοία που υψώνουν την ελληνική σημαία έχουν μέσον όρο ηλικίας τα 8 χρόνια και αυτά που την υποστέλλουν τα 22 χρόνια.

Αυτή η σταδιακή ανανέωση δημιουργεί θετικές προοπτικές, γιατί αναβαθμίζει τα επίπεδα ασφαλείας των πλοίων, ενώ συμβάλλει τα μέγιστα στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η ελληνική ναυτιλία σήμερα προσφέρει περίπου 50.000 θέσεις εργασίας, οι οποίες αποτελούν το 3% του συνολικού εργατικού δυναμικού και εξασφαλίζει εισοδήματα στο 5% των ελληνικών οικογενειών. Ταυτόχρονα, δημιουργούνται πρόσθετες θέσεις εργασίας όπως είναι οι ναυπηγοεπισκευαστικές, η πρακτόρευση και ο εφοδιασμός πλοίων. Σημαντικό στοιχείο είναι και η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος, το οποίο κατά το 1998 σημείωσε αύξηση της τάξης του 8%. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί «καθαρό» συνάλλαγμα που δημιουργείται χωρίς τη συμμετοχή του κρατικού παράγοντα, ο οποίος, χωρίς να προχωρεί σε δημόσιες επενδύσεις ή χορήγηση δανείων, επωφελείται από τη συγκεκριμένη εισαγωγή συναλλάγματος.

Διεθνής ναυτιλιακός προβληματισμός με κέντρο την Ελλάδα



Η επιτυχία που σημείωσε το συνέδριο των «Ποσειδωνίων», που έγινε στις 2 Ιουνίου στο Μέγαρο Μουσικής υπό την αιγίδα της Ενώσεως Ελλήνων Εφορητών και του Greek Shipping Co-Operation Committee, κρίνεται ότι θα αποτελέσει αφετηρία για τη δημιουργία ενός θεσμού ναυτιλιακού προβληματισμού διεθνούς εμβέλειας, με επίκεντρο την Ελλάδα.

Τα δύο μεγάλα θέματα που απασχολήσαν τις εκατοντάδες των ξένων και Ελλήνων συνέδρων, βρίσκονται αυτή τη στιγμή στο επίκεντρο ενδιαφέροντος της διεθνούς ναυτιλίας, και η ευρεία ανταλλαγή απόψεων πάνω σε αυτά θεωρείται ότι διαμορφώνει πλαίσιο ιδιαίτερα εποικοδομητικού διαλόγου. Το πρώτο θέμα, που ήταν «Η παρούσα κατάσταση της ναυτιλίας και το νομοθετικό πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργεί», έδωσε την ευκαιρία στους ομιλητές να τοποθετηθούν επί ενός ευρύτατου φάσματος προβλημάτων που απασχολούν τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Ωστόσο, το πρόσφατο ατύχημα του δεξαμενοπλοίου «Ερικός» και το πακέτο νομοθετικών μέτρων που ως επακόλουθο προωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, βρέθηκε στο επίκεντρο μιας ιδιαίτερα σοβαρής ανταλλαγής απόψεων. Η ταυτόχρονη μάλιστα παρουσία του γενικού γραμματέως του IMO κ. Ο' Νιλ και της επιτρόπου Μεταφορών της Ε.Ε. κ. Ντε Παλμάθιο επέτρεψε να διασταυρωθούν οι απόψεις δύο κορυφαίων φορέων, που οι αποφάσεις τους επηρεάζουν την παγκόσμια ναυτιλία.

Συγκεκριμένα, η επιτροπή Μεταφορών υποστήριξε ότι το ατύχημα του «Ερικός» κατέδειξε ότι «οι ισχύοντες μηχανισμοί ελέγχου δεν λειτουργούν αποτελεσματικά». Επίσης τόνισε ότι η Ε.Ε. έχει το δικαίωμα να προστατεύσει τις ακτές της και τον πληθυσμό της τη στιγμή που οι ΗΠΑ έχουν λάβει ανάλογα μέτρα. Παρεδόχθη ότι «η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας είναι ένα διεθνές θέμα που πρέπει να ρυθμιστεί σε διεθνές επίπεδο», αλλά πρόσθεσε ότι «θα

προσπαθήσουμε να πείσουμε τον IMO να καταβάλει ιδιαίτερες προσπάθειες στο θέμα αυτό. Προσωπικά πιστεύω ότι μπορούμε να εργασθούμε στην Ε.Ε. παράλληλα με τον IMO και να λειτουργήσει η Ε.Ε. ως καταλύτης για να επιτευχθούν καλύτερα αποτελέσματα». Ο γενικός γραμματέας του IMO, εξάλλου, χαρακτήρισε τον Οργανισμό ως την ομπρέλα για οποιεσδήποτε αλληγογές στη ναυτιλία.

«Ο IMO -είπε- είναι προετοιμασμένος να ενεργήσει έγκαιρα επί οιασδήποτε θέματος απαιτεί αλληγογία. Αλληγογές, όμως, που θα έχουν σοβαρές επιπτώσεις στο σύνολο της ναυτιλίας και στην παγκόσμια οικονομία, και πρέπει να βασίζονται στην αναγκαιότητα και όχι στην πολιτική σκοπιμότητα».

Ο κ. Ο' Νιλ υπερασπίστηκε των διεθνών προτύπων και έκρουσε τον κώδωνα κατά των εθνικών ή περιφερειακών πρωτοβουλιών που οδηγούν σε κατάπτωση των διεθνών

προδιαγραφών της ναυτιλίας. Χαρακτηριστικά ανέφερε ότι «οι διεθνείς προδιαγραφές βρίσκονται στην καρδιά της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Τα περισσότερα κενά της διεθνούς νομοθεσίας έχουν καλυφθεί και προκειμένου να επιτευχθεί ο επιθυμητός βαθμός ποιότητας στη ναυτιλία, πρέπει να επικεντρωθούν οι προσπάθειες στην πλήρη εφαρμογή των στάνταρ των διεθνών συμβάσεων του IMO. Πρέπει να στρέψουμε την προσοχή μας στο ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιρειών. Χρειάζονται όχι περισσότεροι, αλλά καλύτεροι έλεγχοι».

Και με ιδιαίτερη έμφαση κατέληξε: «Θα επιτύχουμε την ποιοτική ναυτιλία, και θα εξαφανίσουμε τα απαράδεκτα στοιχεία υποβάθμισης αυτής. Τέλος, ο κ. Ο' Νιλ ανακοίνωσε ότι ο IMO θα αυξήσει το όριο αστικής ευθύνης από θαλάσσια ρύπανση των διεθνών συμβάσεων CLC/Fund τον Οκτώβριο 2000. Για το ίδιο θέμα ο πρόεδρος της ΕΕΕ Γιάννης Κ. Λύρας επεσήμανε ένα γεγονός που προκάλεσε ιδιαίτερη αίσθηση:

«Το Έρικα βρισκόταν σε κίνδυνο για 18 ολόκληρες ώρες. Επομένως, δεν ήταν ακαριαίο ατύχημα».

Μετά τις ερωτήσεις που υπέβαλε το πυκνό ακροατήριο του συνεδρίου, με αφορμή τις διατυπωθείσες απόψεις, η κ. Ντε Παλμάθιο δήλωσε ότι «το ατύχημα του Έρικα δεν έχει σχέση με την πρόταση για απόσυρση των πλοίων μονού κύτους». Όμως, τόνισε ότι «η ηλικία και το διπλό κύτος αποτελούν διεθνείς προδιαγραφές και δεν είναι δυνατόν να δεχθούμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση μία κατάσταση λιγότερο ασφαλή από αυτή που έχει διαμορφωθεί στις Ηνωμένες Πολιτείες».

Το β' μέρος του συνεδρίου αφιερώθηκε σε ένα άλλο ιδιαίτερα επίκαιρο και σοβαρό θέμα, αυτό «της συνεργασίας και των συγχωνεύσεων στη χύδην ναυτιλία», ενώ η σχετική συζήτηση που ακολούθησε είχε τη μορφή κοινοβουλευτικής διαδικασίας.

Εποικοδομητική συζήτηση

Εθιμοτυπική συνάντηση του νέου προεδρείου της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης πραγματοποιήθηκε στα Γραφεία της ΟΛΠ /Α.Ε. στις 21/06/2000. Τα μέλη του προεδρείου της ΔΝΕ συνομήλυσαν με τον πρόεδρο της ΟΛΠ κ. Κων. Μαυιάτοπουλο και τον διευθύνοντα σύμβουλο κ. Χαρ. Ψαραύτη. Η συνάντηση διεξήχθη σε κλίμα αμοιβαίας κατανόησης, συζητήθηκαν δε θέματα κοινού ενδιαφέροντος και αντιληφθήσαν απόψεις επί διαφόρων ζητημάτων και προβλημάτων που απασχολούν τα μέλη της ΔΝΕ και έχει ήδη ζητηθεί η διευθέτηση αυτών από τις αρμόδιες υπηρεσίες της ΟΛΠ /Α.Ε.



Νέο διοικητικό συμβούλιο στην ΕΛΙΝΤ

Συνήλθε σε σώμα, στις 17 Μαΐου, το νεοεκλεγέν διοικητικό συμβούλιο του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) ως ακολούθως:

Διοικητικό συμβούλιο: πρόεδρος Παναγιώτης Γιαννούλης, αντιπρόεδρος Βύρων Τομάζος, γεν. γραμματέας Σπύρος Μαυράκος, ειδ. γραμματέας Πέτρος Καρύδης, ταμίας Νικήτας Νικητάκος.

Τακτικά μέλη διοικητικού συμβουλίου: Νικόλαος Βαρβατές και Ευάγγελος Μπουλουγούρης.

Αναπληρωματικό μέλος διοικητικού συμβουλίου: Δημήτρης Θέρμος.

Ελεγκτική Επιτροπή: Φώτιος Βολίκας, Δημήτριος Θεοδωρόπουλος, Αριστείδης Πετρόπουλος.

Διευθυντής ΕΛΙΝΤ: Γιώργος Βελέντζας.

P M C

PAGRATI MODEL CENTER



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

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

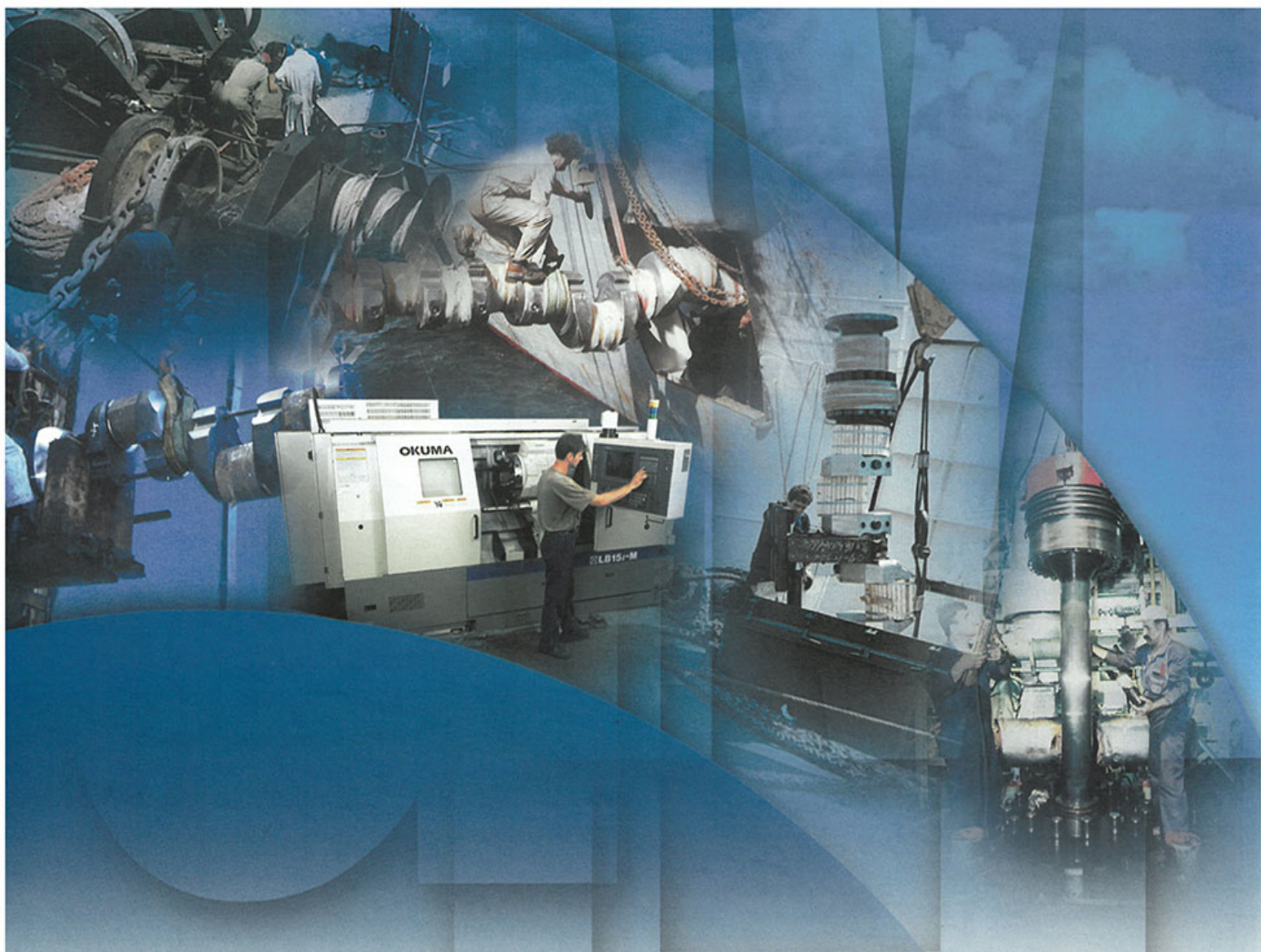
ΔΑΜΑΡΕΩΣ 50 - 116 33 ΠΑΓΚΡΑΤΙ - ΤΗΛ./FAX: 75.14.011



Η Elvictor στο Διαδίκτυο

Με την εταιρεία διαχείρισης πληροφοριών Elvictor Shipping Co. S.A. μπορείτε τώρα να επικοινωνείτε και μέσω του Διαδικτύου στη διεύθυνση www.elvictor.com ή www.elvictor.gr. Οι άκρως ενημερωτικές σελίδες παρουσιάζουν τις εταιρικές δραστηριότητες, δίνουν έμφαση στην παροχή ποιοτικών πληροφοριών, παρέχουν στοιχεία για τα πλοία υπό διαχείριση της Elvictor, ενώ ένας χρήσιμος χάρτης παραπέμπει στα γραφεία της εταιρείας ανά τον κόσμο. Παράλληλα, είναι ήδη σε εξέλιξη μία «δυναμική» σελίδα ενημέρωσης διαμέσου των ιστοσελίδων της εταιρείας, η οποία θα ανανεώνεται συνεχώς και θα περιέχει νέα και πληροφορίες στους ναυτικούς της.

Τέλος, η εταιρεία αναπτύσσει τη σύνδεση των γραφείων της μέσω intranet εφαρμόζοντας, σύνομα, ένα πρωτοποριακό σύστημα on line, με τις ιστοσελίδες της, για τους ενδιαφερόμενους ναυτικούς.



One step ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

Εκκλησία και Αθλητισμός

Με απόλυτη επιτυχία πραγματοποιήθηκε η 1η συνεδριακή συνάντηση της Εκκλησίας της Ελλάδος με τίτλο «Εκκλησία και Αθλητισμός με Όραμα την 3η Χιλιετία». Την έναρξη της συνεδριακής συνάντησης πραγματοποίησε ο Αρχιεπίσκοπος Αθηνών και Πάσης Ελλάδος κ. Χριστόδουλος, και κατόπιν ακολούθησε ομιλία της πρέσβειρας της Ελλάδας για τον Αθλητισμό, την Ανοχή και το Ευ αγωνίζεσθαι στο Συμβούλιο της Ευρώπης, Κατερίνας Παναγοπούλου. Η πρέσβειρα, μεταξύ άλλων, τόνισε τα ακόλουθα:

«Η σχέση Εκκλησίας και αθλητισμού έχει πανάρχαιες ρίζες και, αντίθετα με ό,τι πιστεύεται λόγω της γνωστής περιπτώσεως των Ολυμπιακών Αγώνων, η οποία είχε συγκεκριμένη ιστορική αιτιολογία, είναι μία σχέση αγαστή.

Για όσους από εμάς αγωνιζόμαστε για την επικράτηση του ευ αγωνίζεσθαι και για όσους πιστεύουμε ότι πέρα από αμοιβές και τιμωρίες, το ευ αγωνίζεσθαι είναι υπόθεση αγωγής και εσωτερικής ψυχικής στάσης, η έμπνευση από την αναζήτηση και την επικοινωνία με το θείο στοιχείο, όπως και η επιρροή της Εκκλησίας στους



Η πρέσβειρα κ. Κατ. Παναγοπούλου με το σύζυγό της, πρόεδρο των ΕΠΑΤ, κ. Περ. Παναγόπουλο

αθλητές και τις αθλήτριες, δεν μπορεί παρά να είναι θετική προς την κατεύθυνση του σεβασμού του εαυτού, του αντιπάλου και τις αρχές του ευ αγωνίζεσθαι».

Η πρέσβειρα του Fair Play Κατερίνα Παναγοπούλου ήταν η αποκλειστική χορηγός αυτής της επιτυχημένης συνεδριακής συνάντησης και βραβεύθηκε από τον Αρχιεπίσκοπο Αθηνών και Πάσης Ελλάδος κ. Χριστόδουλο για την προσφορά της στον αθλητισμό και για την πραγματοποίηση του συνεδρίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ανωτέρω συνεδρία είναι η 1η επίσημη συνεδριακή συνάντηση της Ιεράς Συνόδου με σκοπό τη συμμετοχή της Εκκλησίας στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

Τη συνεδριακή συνάντηση τίμησαν με την παρουσία τους πολλοί μπροπονήτες, ο πρόεδρος της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής Λάμπης Νικολάου, ο διευθύνων σύμβουλος της Οργανωτικής Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων «Αθήνα 2004» Κώστας Μπακούρης, βουλευτές όπως οι κ. Σοφία Σακοράφα και Φάνη Πάλλη-Πετραλιά, ο γενικός γραμματέας Αθλητισμού Γιάννης Σγουρός, Ολυμπιονίκες όπως ο Κάκι Καχιασβίλι, καθώς και ο προπονητής της άρσης βαρών Χρήστος Ιακώβου, ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ολυμπιακής και Αθλητικής Παιδείας Αντώνης Τζίκας, πανεπιστημιακοί, εκπρόσωποι των υπουργείων Παιδείας και Πολιτισμού, του «Αθήνα 2004», του πολιτικού και επιχειρηματικού κόσμου και, τέλος, πλήθος επώνυμων αθλητών και παραγόντων του αθλητισμού.



Ο κ. Χρήστος Παπαθεοδώρου με τη σύζυγό του

Ετιμήθη για τις υπηρεσίες του

Ο γενικός πρόξενος του Λουξεμβούργου και πρόεδρος του Προξενικού Σώματος στην Ελλάδα Χρήστος Παπαθεοδώρου έλαβε πρόσφατα από το κράτος του Λουξεμβούργου το παράσημο του Ταξιάρχου του Τάγματος της Τιμής, για τις υπηρεσίες που προσφέρει ως γενικός πρόξενος του Λουξεμβούργου στη χώρα μας και ως πρόεδρος του Προξενικού Σώματος στην Ελλάδα. Ο πρέσβης του Λουξεμβούργου Yves Sprautz ανένευσε το παράσημο στον κ. Παπαθεοδώρου σε μια ειδική εκδήλωση στην «πρεσβευτική» κατοικία.

Ο κ. Παπαθεοδώρου είναι διευθυντής της εταιρείας Chris Marine S.A., η οποία ιδρύθηκε το 1986 και ειδικεύεται σε ναυτομεσιτείες και αγοραπωλησίες πλοίων. Επίσης, η Chris Marine αντιπροσωπεύει 26 ναυπηγεία στη χώρα μας. Ο Χρήστος Παπαθεοδώρου έχει σπουδάσει ηλεκτρολόγος μηχανολόγος στο Πανεπιστήμιο του Graz της Βιέννης και του Μονάχου, επί πλείον έχει λάβει μεταπτυχιακούς τίτλους σπουδών στην Κολλωνία, στο Άαχεν και στο Λονδίνο. Έχει τιμηθεί με πολλά διεθνή βραβεία, μεταξύ των οποίων και ειδική αναγνώριση από την κυβέρνηση της Σρι Λάνκα για την ουσιαστική υποστήριξη στην ανέλιξη της ναυτιλιακής δύναμης της χώρας.

Παρουσίαση ναυτικών μηχανών

Στις 25 Μαΐου έγινε στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδας, παρουσία εβδομήντα προσκεκλημένων, πλοιοκτητών και τεχνικών διευθυντών, η επίδειξη του προγράμματος ναυτικών μηχανών του γερμανικού οίκου Mac-Motoren του Κιέλου, που αντιπροσωπεύει στην Ελλάδα η Technoship - A. Δόμβρος.



Από δεξιά ο διευθυντής της Mac London κ. G. Baecker, ο τμηματάρχης πωλήσεων κ. F. Kitzner, ο γενικός διευθυντής πωλήσεων της Mak-Kiel κ. John Phillips και ο γενικός διευθυντής της Technoship κ. Απόστολος Δόμβρος



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



Πανελλήνια έκθεση μοντελισμού

του Δημήτρη Ρηγόπουλου
ΦΩΤΟ: Α. Πουλιόσης

Τι αλήθεια γύρευαν το «Ναϊός II», ένα σκιαθίτικο εμπορικό τρεχαντήρι, μία αγγλική φρεγάτα του 17ου αιώνα και το θρυλικό «Santa Anna», ένα ανοιξιάτικο Σαββατοκύριακο στην Καισαριανή; Όχι, δεν είναι η πολλή ζέση και οι ολέθριες συνέπειές της στην πνευματική διαύγεια που μας κάνει και βλέπουμε πλοία προσαρμμένα στην προσφυγική συνοικία της Αθήνας. «Υπεύθυνη» για την οφθαλμοπάτη και τη... σύγχυση ήταν η Πανελλήνια Έκθεση Μοντελισμού που πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στο Πνευματικό Κέντρο του δήμου Καισαριανής. Η καλά οργανωμένη έκθεση, με πλήθος εκθεμάτων και πληροφοριακού υλικού προσέλαβε εκατοντάδες Αθηναίους. Οι μνημένοι παρατηρούσαν τα μοντέλα δίνοντας βάρος στη λεπτομέρεια (όπου τελικά κρίνονται τα πάντα), ενώ οι λιγότερο σχετικοί με το αντικείμενο θαύμαζαν το σύνολο των εντυπωσιακών έργων. Στη δεύτερη κατηγορία τοποθετούμε και τον εαυτό μας. Με την ιδιότητα διοικητή του «μη ειδικού», θελήσαμε να μάθουμε περισσότερα πράγματα για ένα χόμπι με πολλούς φίλους και στην Ελλάδα. Πολύτιμος οδηγός σε αυτή την προσπάθεια ο κ. Μπάμπης Δρίζος, πρόεδρος του ελληνικού τμήματος της «Διεθνούς» των μοντελιστών, της International Plastic Modellers Society.



Το ελληνικό τμήμα ιδρύθηκε το 1981. Αποτελεί μέλος της Διεθνούς Ένωσης, της IPMS, και σύμφωνα με τον κ. Δρίζο, τα παραρτήματα διαθέτουν αυτονομία στη δράση τους. Υπάρχουν ασφαλώς ανταλλαγές απόψεων πάνω σε θέματα που αφορούν τα επιμέρους εθνικά παραρτήματα, όπως είναι η έρευνα και τα ιστορικά στοιχεία, ενώ όταν το επιτρέπουν οι συνθήκες, υπάρχουν ξένες συμμετοχές στις ελληνικές εκθέσεις και το αντίστροφο. Τα τελευταία τρία χρόνια παρατηρείται μία κρίση στον μοντελισμό στην Ελλάδα: κρίση τόσο στον εμπορικό τομέα (οι καταστηματάρχες εκφράζουν παράπονα για μείωση της πελατείας του) όσο και κρίση στην ίδια την Ένωση. «Η κρίση», λέει ο κ. Δρίζος, «οφείλεται στη βίαιη εισβολή των ηλεκτρονικών παιχνιδιών στον παιδόκοσμο. Από την άλλη, είναι μια εποχή ήσσονος προσπάθειας. Αυτό που θέλει λίγο περισ-

σότερο ψάξιμο ή επιμέλεια, όπως ο μοντελισμός, το αφήνουμε συνήθως σε άλλους. Στο πλαίσιο αυτής της κρίσης υπάρχουν δυνάμεις που μπορούν να την ανατρέψουν. Και υπάρχουν στοιχεία ανάκαμψης: όταν αναλάβουμε πριν από δύο χρόνια το Δ.Σ. της Ένωσης, η Ένωση αριθμούσε 90 μέλη. Σήμερα έχουμε 314 μέλη, αύξηση της τάξης του 400%. Αυτό είναι ένα δείγμα γραφής. Τα καταστήματα όμως εξακολουθούν να παραπονιούνται. Θεωρώ όμως ότι όλα αυτά είναι ένας φαύλος κύκλος. Όσο δεν έχεις να προσφέρεις κάτι, όσο δεν προσπαθείς να δώσεις την εναλλακτική πρόταση, μπαίνει σ' αυτόν τον κύκλο που χαρακτηρίζεται από συνεχείς αποστροφές και όχι ανανέωση. Αποφασίσαμε να βγάσουμε τακτικά το περιοδικό και το εμψυχώσαμε, με αποτέλεσμα να χαίρει σήμερα παγκόσμιος αναγνώρισης». Ποια είναι, όμως, η σύνθεση των Ελλήνων

μοντελιστών; Ο μέσος όρος κινείται από την ηλικία των 25 ετών και φθάνει τα 40 χρόνια, ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία της επαγγελματικής ενασχόλησης των μελών. Το 14% είναι καθηγητές μέσης εκπαίδευσης και αμέσως μετά, το 13% το αποτελούν δικηγόροι. Ο μοντελισμός έχει τη φήμη ενός ακριβού χόμπι; Ο κ. Δρίζος απορρίπτει τον ισχυρισμό με ένα παράδειγμα: «Ένα καλής ποιότητας μοντέλο και μεγάλης κλίμακας απαιτεί 5.000 δρχ. το κιτ. Χρειάζεσαι όμως και εργαλεία: το χρώμα, το πινέλο, την ειδική κόλλη, το κοπίδι, τη λίμα και στοκ. Με 10.000 δρχ. μπορεί να αγοράσει και το μοντέλο και τα εργαλεία του. Με αυτά τα χρήματα μπορεί να απασχοληθεί για ένα μήνα, αν υποθέσουμε ότι θα αφιερώσει 2 ώρες κάθε Σαββατοκύριακο. Δεν θα πρέπει όμως να κάνουμε το λάθος και να συγχέουμε τον μοντελισμό με τον τηλεκατευθυνόμενο μοντελισμό». Εντύπωση προκαλεί η εμμονή των μοντελιστών στα στρατιωτικά θέματα. Ο κ. Δρίζος εξηγεί: «Αρχικά ο μοντελισμός στη βιομηχανοποιημένη εποχή είχε να κάνει με στρα-



τιωτικά θέματα (μολυβένια στρατιωτικά, τα πρώτα αεροπλάνα κ.λπ.) και φαίνεται πως οι εταιρείες συντηρούν τη θεματολογία για δικούς τους λόγους». Πάντως, και στην έκθεση της Καισαριανής καταγράψαμε προσπάθειες μοντελιστών

που είχαν αναδείξει θέματα από την πολιτική ζωή. Παρά όμως τις μεμονωμένες αποπειρές (που έχουν τη σημασία τους) το στρατιωτικό αντικείμενο εξακολουθεί να είναι το κυρίαρχο.

Νέα τεχνολογία επεξεργασίας υδάτων

Σε παγκόσμια πρώτη, που έγινε στην Αθήνα, παρουσιάστηκε η νέα τεχνολογία επεξεργασίας υδάτων από την εταιρεία Ashland Specialty Chemical Company-Drew Marine Division. Η παρουσίαση, που είχε τον τίτλο «Η επανόσταση του drewplex», έγινε από το διευθύνοντα σύμβουλο επί τεχνικών θεμάτων της ΗΠΑ κ. J. R. Wolf, ο οποίος, απευθυνόμενος στα πολυάριθμα στελέχη της ναυτιλιακής εταιρείας, επεσήμανε μεταξύ άλλων ότι «τα αποτελέσματα της σωστής χρήσης του drewplex AT/OX διαφαίνονται μετά την επιθεώρηση του λέβητα. Οι επιφάνειες μεταφοράς θερμότητας παραμένουν καθαρές, χωρίς σκουριές, επικαθίσεις ή άσχημα, ανεξάρτητα από τις αλλογές ποιότητας παροχής ύδατος, χωρίς επίσης να υπάρχουν διαβρώσεις εξαιτίας του οξυγόνου και του χαμηλού δείκτη pH».



Χρόνος-ρεκόρ για μελέτη και κατασκευή 2 ναυτιλιακών εταιρειών

Με ιδιαίτερη επιτυχία ολοκληρώθηκε η εσωτερική κατασκευή των γραφείων δύο ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά, εκτάσεως περίπου 700 τ.μ. σε δύο ορόφους. Η τεχνική εταιρεία κατασκευών Stirixis A.E. ανέλαβε τη μελέτη και την κατασκευή του έργου. Η μελέτη έγινε με βάση τις ιδιαίτερες ανάγκες κάθε εταιρείας, καθώς και την ανάδειξη της ενασχόλησής τους με τη θάλασσα. Για το λόγο αυτόν κατασκευάστηκαν κυτά μπρούντζινα φινιστρίνια και χρησιμοποιήθηκαν υλικά διαδεδομένα στη ναυτιλία, όπως ξύλο και ανοξείδωτος χάλυβας. Η κατασκευή των γραφείων των δύο εταιρειών ολοκληρώθηκε σε 14 ημέρες. Stirixis A.E., τηλ. 61.38.312 και www.stirixis.com



Τα «Ποσειδώνια των ρεκόρ»

Τα πρώτα «Ποσειδώνια» του νέου αιώνα πέρασαν στην ιστορία ως τα «Ποσειδώνια των ρεκόρ».

Στα φετινά «Ποσειδώνια 2000» συμμετείχαν 65 χώρες και 1.620 εκθέτες, ενώ ιδιαίτερα μεγάλες ήταν οι εθνικές συμμετοχές που έφτασαν τις 20. Στην Ελλάδα για τα «Ποσειδώνια» παρευρέθησαν οι υπουργοί Ναυτιλίας και Μεταφορών της Γαλλίας, της Κύπρου και της Τουρκίας, ο υπουργός Μεταφορών της Μεγ. Βρετανίας, υφυπουργοί και αξιωματούχοι άλλων χωρών, ο δήμαρχος του Λονδίνου και άλλοι επίσημοι.

Στο πλαίσιο της διεθνούς εκθέσεως πραγματοποιήθηκαν περισσότερες από 100 κοινωνικές εκδηλώσεις, ενώ επιτεύχθηκαν εμπορικές συμφωνίες το ύψος των οποίων υπερέβη το ένα δισεκατομμύριο δολλάρια.



Ο υπουργός Ε.Ν. εγκαινιάζει τη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση



Ο κ. Θέμης Βώκος κατά τη διάρκεια της ομιλίας του



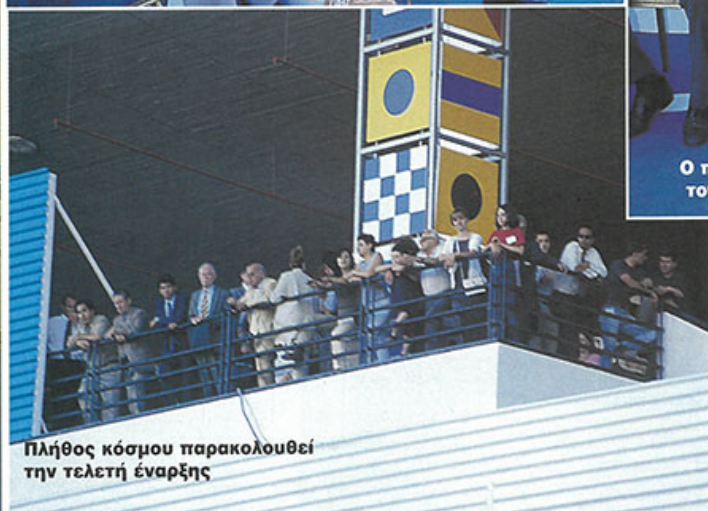
Οι πρόεδροι εφοπλιστικών και ακτοπλοϊκών ενώσεων με τον υπουργό Ε.Ν. και το δήμαρχο Πειραιώς



Ο πρόεδρος της ΕΕΕ Γ. Λύρας με τον υπουργό Ε.Ν. Χρ. Παπουτσή



Άποψη του περιπτέρου των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ στα «Ποσειδώνια 2000»



Πλήθος κόσμου παρακολουθεί την τελετή έναρξης

Επέκταση συνεργασίας Franman και Consilium Group

Η εταιρεία Franman του κ. Κ. Φραγκούλη εκπροσωπεί στη ναυτιλιακή αγορά τις εταιρείες Consilium Metritape (tank level gauging) και Consilium Selesmar (radar systems) του σουηδικού ομίλου Consilium.

Η άριστη συνεργασία των δύο εταιρειών στην Ελλάδα και τα πολύ καλά αποτελέσματά της δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την επέκταση της συμφωνίας που αφορά την επέκταση της συνεργασίας με δύο επί πλέον εταιρείες του ομίλου Consilium.

Οι συμφωνίες αυτές αφορούν τις εταιρείες Consilium Sal (speed logs) και Consilium VDR (voyage data recorders), δύο πολύτιμα υποσχόμενες εταιρείες του ομίλου Consilium.



Ο ιδιοκτήτης της Franman
κ. Κ. Φραγκούλης υποδέχεται τον αρχηγό
του Λ.Σ. αντιναύαρχο Συρίγο

Η διεθνής δύναμη του γιότινγκ

Στη φετινή έκθεση «Ποσειδώνια 2000», η Monaco Marine Hellas Ltd - η διεθνής εταιρεία γιότινγκ, με γραφεία στην Ελλάδα - εντυπωσίασε τους επισκέπτες με το περίπτερό της, στο οποίο παρουσιάστηκαν τα σκάφη, οι υπηρεσίες, καθώς και οι εγκαταστάσεις που προσφέρει η εταιρεία.

Η νεοϊδρυθείσα εταιρεία (ιδρύθηκε φέτος) είναι το νεότερο μέλος του Ομίλου Monaco Marine που εδρεύει στο Μόντε Κάρλο - ενός ομίλου γνωστού για τις καινοτομίες που προσφέρει, με μεσιτικά γραφεία στη Γαλλική Ριβιέρα, μαρίνες και εξειδικευμένες ναυπηγικές μονάδες. Ο όμιλος συμπεριλαμβάνει επίσης και μεσιτικό γραφείο στη Φλόριντα των Ηνωμένων Πολιτειών, καθώς και κορυφαίο ναυπηγείο στην Ιταλία για πολυτελή σκάφη με προηγμένα συστήματα προώθησης υδατοτουρμπινών.

Η διεθνής εταιρεία γιότινγκ προσφέρει στην Ελλάδα νέα επίπεδα ποιότητας, με την αποκλειστική αντιπροσωπία των σκαφών υψηλής ταχύτητας Monte Carlo Offshorer (50ft.-100ft.) με υδατο-τουρμπίνες και τα πολυτελή σκάφη offshore Monte Carlo 32 υψηλής ταχύτητας με συμβατικά συστήματα προώθησης, καθώς και μεσιτικές υπηρεσίες και ναυλώσεις επανδρωμένων σκαφών.



Ο υπουργός Ε.Ν. εν μέσω του γενικού διευθυντή κ. Τάτση και του κ. Λουρανδάκη, Brokerage and Charter

The INSTONE - INTERARGO Alliance ...



Ο όμιλος InterArgo στα «Ποσειδώνια 2000»

Την πρώτη του επιτυχημένη εμφάνιση έκανε ο όμιλος InterArgo Travel Group S.A. στη ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια». Ο κόσμος και οι επίσημοι που επισκέφθηκαν το περίπτερο, το οποίο δημιουργήθηκε βάσει της νέας εταιρικής του ταυτότητας, γνωρίστηκαν με τους ανθρώπους της InterArgo, οι οποίοι τους ενημέρωσαν για τις νέες δραστηριότητες του ομίλου.

Υπενθυμίζεται ότι ο όμιλος InterArgo Travel Group S.A., στο πλαίσιο της επενδυτικής πολιτικής στην ελληνική αγορά, ίδρυσε πρόσφατα και ταξιδιωτικό γραφείο (InterArgo Travel Group A.E.), το οποίο προσφέρει υπηρεσίες marine crew travel, business/corporate travel και leisure travel.

... World Class Solutions from a World Class Alliance



Στιγμιότυπο από την εκδήλωση της D. Thomas Marine Ltd. Κάτω, το περίπτερο D. Thomas Marine Ltd. στα «Ποσειδώνια 2000»



Ολοκληρωμένες λύσεις στη διαχείριση φορτίων

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκε, σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών, στις αρχές Ιουνίου, η εκδήλωση της D. Thomas Marine Ltd. με θέμα την παρουσίαση των νέων προγραμμάτων Η/Υ της канаδικής εταιρείας Autoship Systems Corp. Στο πρώτο μέρος της παρουσίασης αναφέρθηκαν οι ολοκληρωμένες λύσεις στη διαχείριση παλετωμένων φορτίων, εμπορευματοκιβωτίων τυποποιημένων και μη, έως και αυτοκινούμενων φορτίων με ταυτόχρονο έλεγχο της πλευστότητας του πλοίου και σύνδεση με το κεντρικό σύστημα διαχείρισης ναύλων της εταιρείας.

Το δεύτερο μέρος ήταν αφιερωμένο στην παγκόσμια επίδειξη του Autostructure, προγράμματος βελτιστοποίησης σχεδίασης της εσωτερικής δομής πλοίου και δημιουργίας ηλεκτρονικών αρχείων για την κατασκευή των εξαρτημάτων. Το πρόγραμμα αυτό ολοκλήρωσε με τον καλύτερο τρόπο την αλυσίδα λογισμικού αναλυτικής σχεδίασης του πλοίου.

Ο πρόεδρος της Autoship, Lloyd Baron, αναφέρθηκε στις νέες τάσεις της τεχνολογίας, κατεύθυνση όπου έχει ήδη κινηθεί η Autoship, παρέχοντας τη δυνατότητα χρήσης των λογισμικών πακέτων μέσω Internet, χωρίς δηλαδή να είναι απαιτητή η αγορά αυτών. Με τον τρόπο αυτό ο Η/Υ του χρήστη δεν απαιτείται να έχει δυνατότητες ανάλογες του λογισμικού που χρησιμοποιεί.

Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν εκπρόσωποι από το Πολεμικό Ναυτικό, τις σχολές Εμπορικού Ναυτικού, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, νηογνώμονες, ναυτιλιακές εταιρείες, τεχνικά γραφεία και διακεκριμένα μέλη του ευρύτερου χώρου της ναυτιλίας.

Τα προηγμένα αυτά προγράμματα Η/Υ είχαν τη δυνατότητα να επεξεργαστούν οι ενδιαφερόμενοι στο επιτυχημένο περίπτερο της D. Thomas Marine Ltd. στη διεθνή έκθεση «Ποσειδώνια 2000», ως αποκλειστικού αντιπροσώπου της Autoship Systems Corp. για την Ελλάδα, την Κύπρο και χώρες της Μαύρης Θάλασσας.

Νέα τεχνολογία πρόωσης

Στο πλαίσιο της έκθεσης «Ποσειδώνια 2000», ο τομέας ναυτιλίας της ABB Ελλάδας, σε συνεργασία με τον όμιλο ναυτιλιακών εφαρμογών της ABB Φινλανδίας, παρουσίασε στο ελληνικό κοινό το νέο σύστημα προώθησης Azipod.

Το νέο αυτό σύστημα είναι ειδικά σχεδιασμένο για εφαρμογές σε μεσαίου μεγέθους πλοία, για ηλεκτρική ισχύ από 400KW έως 5MW και ικανοποιεί τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση ελιγμών και οικονομίας χειρισμών ακόμα και σε μικρότερα πλοία.

Πιο συγκεκριμένα, η τεχνολογία Azipod είναι ένα σύστημα πρόωσης το οποίο προσφέρει είτε απεριόριστη γωνία περιστροφής ηπιδαλίου (360°) είτε περιορισμένη (+/- 100°). Απαρτίζεται από ένα σύγχρονο κινητήρα με πόλους από μόνιμους μαγνήτες, με ενσω-

ματωμένη έλικα η οποία είναι τοποθετημένη απευθείας στον άξονα του κινητήρα. Η δε ακρίβεια στην ταχύτητα και ο έλεγχος ροπής εξασφαλίζονται με μετατροπεία συχνότητας. Αυτή η αρχή προσδίδει πλήρη πρόωση προς όλες τις κατευθύνσεις.

Το σύστημα πρόωσης Azipod έχει ήδη καθιερωθεί στα μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Η πρώτη εγκατάσταση έγινε το 1990, και τον Μάιο του 2000 είχαν ξεπεραστεί οι 177.000 ώρες λειτουργίας.

Το πρώτο πλοίο που θα εφοδιαστεί με αυτή τη νέα τεχνολογία Azipod θα είναι ένα επιβατηγό-οχηματογωγό πλοίο, το οποίο θα αρχίσει τα ταξίδια του στη Βαλτική θάλασσα τον Αύγουστο του 2001 και είναι σχεδιασμένο να λειτουργεί όλην το χρόνο, ακόμη και σε συνθήκες πάγου.



Ο υπουργός Ε.Ν. με τον Αμερικανό πρέσβη Ν. Μπερνς και τη διευθύντρια του τμήματος εταιρικών πελατών της Telestat κ. Χρ. Καρσιώτου

Τηλεπικοινωνιακές λύσεις από την Telestat

Τηλεπικοινωνιακές λύσεις για τον κλάδο της ναυτιλίας καθώς και τη νέα τεχνολογία του WAP παρουσίασε η Telestat στο περίπτερό της στην έκθεση «Ποσειδώνια 2000».

Συγκεκριμένα η εταιρεία παρουσίασε:

- Το B Best: Πρόκειται για πακέτο ολοκληρωμένων τηλεπικοινωνιακών προτάσεων για επιχειρήσεις, με εφαρμογές ειδικά προσαρμοσμένες στις ανάγκες της ναυτιλίας.
- Το ανανεωμένο καρτοκινητό B free με τις νέες χρεώσεις και υπηρεσίες.
- Τις υπηρεσίες on line μέσω WAP, οι οποίες περιλαμβάνουν οικονομικές πληροφορίες, ενημέρωση για ψαχαγωγία και συναλλαγές με το ΧΑΑ μέσω κινητού (on line trading).

Όποτε η θάλασσα σας δημιουργεί προβλήματα,
...εμείς σας δίνουμε τη βοήθεια που χρειάζεστε



NIKOLAOS ZOUROS

SALVAGE • DEEP SEA & HARBOUR TOWAGE
MOORING & CREW BOATS • ANTI - POLLUTION WORKS

26ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 42, 546 27 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΤΗΛ.: 031 554160, 555500-1-2-3-4-5, FAX: 031 555506, TLX. 410354, 418558 ZOUN GR
www.zouros.gr, e mail: info@zouros.gr



Στέλιος Παπαδημητρίου

πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση

Καμία σχέση η οικογένεια Ωνάση με το Ίδρυμα

του Νίκου Σίμου
ΦΩΤΟ: Δ. Πουλιόσης

Με σαφείς απαντήσεις, ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση κ. Στέλιος Παπαδημητρίου, στη συνέντευξή του που δημοσιεύεται παρακάτω, αναλύει τους σκοπούς του Ιδρύματος και τη μέχρι τώρα δραστηριότητά του, θέτοντας και στις πραγματικές τους βάσεις τις σχέσεις του Ιδρύματος με την οικογένεια Ωνάση. Ο κ. Παπαδημητρίου δεν διστάζει να μιλήσει και για τις διαφορές που είχαν ανακύψει μεταξύ της καρδιολογικής κοινότητας και του Ωνασείου, ενώ είναι κατηγορηματικός για τη νομική διαμάχη που έχει προκαλέσει ο πατέρας της Αθηνάς Ωνάση, λέγοντας χαρακτηριστικά: «Ο στόχος του Ρουσέλ είναι ανέφικτος»

Σε ποιους ιδιαίτερους τομείς δραστηριοποιείται το Ίδρυμα Ωνάση;

Όπως ίσως είναι γνωστό, το Ίδρυμα Ωνάση απαρτίζεται από δύο επάλληλα ιδρύματα: Το ένα (το επιχειρηματικό) τροφοδοτεί το άλλο (το κοινωφελές).

Το Κοινωφελές Ίδρυμα δραστηριοποιείται ειδικότερα στους τομείς του πολιτισμού, της παιδείας και της υγείας, χωρίς αυτό να αποκλείει και άλλες γενικότερες ή ειδικότερες δραστηριότητες κοινωνικής αλληλεγγύης εντός και εκτός Ελλάδος.

Προσδιορίστε τη σχέση του Ιδρύματος αναφορικά με τις επιχειρήσεις που άφησε η οικογένεια Ωνάση.

Το Ίδρυμα Ωνάση έχει σχέση αποκλειστικά και μόνο με όσα του κατέλειπε με τη διαθήκη του ο αείμνηστος Αριστοτέλης Ωνάσης και δεν έχει καμιά σχέση με τη λεγόμενη «οικογένεια Ωνάση», εν ευρεία ή στενή έννοια (δηλαδή εγγονή, αδελφές, ανιψιούς κ.ά.).

Επομένως, οι επιχειρήσεις του Ιδρύματος είναι αιμιγώς επιχειρήσεις του Ιδρύματος Ωνάση. Τα άλλα μέλη της οικογένειας Ωνάση δεν έχουν δικαιώματα ή συμμετοχές στο Ίδρυμα ή στην περιουσία του.

Ο αείμνηστος Αριστοτέλης Ωνάσης κατέλειπε στο Ίδρυμα Ωνάση κάτι λιγότερο από το μισό



Το Ωνάσειο Ίδρυμα επί της Λεωφ. Αμαλίας

της τότε περιουσίας του, που απαρτιζόταν βασικώς από πλοία και ειδικότερα δεξαμενόπλοια.

Σήμερα οι επιχειρήσεις του Ιδρύματος Ωνάση είναι σημαντικότερες και περιλαμβάνουν, εκτός της ναυτιλίας (ξηρού και υγρού φορτίου), μεγάλη ακίνητη και κινητή περιουσία.

Όσον αφορά τις υποτροφίες, τι έργο έχει να παρουσιάσει το Ίδρυμα; Υπάρχουν υπότρο-

φοι που έχουν αναδειχθεί στην πανεπιστημιακή κοινότητα ή σε άλλους επιστημονικούς τομείς;

Στον τομέα των υποτροφιών (παιδεία), το Ίδρυμα έχει ήδη χορηγήσει άνω των 2.500 (δύο χιλιάδων πεντακοσίων) μεταπτυχιακών και διδακτορικών υποτροφιών.

Άνω των 100 υποτρόφων του Ιδρύματος κατέχουν σήμερα θέση καθηγητού σε ημεδαπά ή αλλοδαπά πανεπιστημιακά ιδρύματα.

Δίνονται υποτροφίες για μεταπτυχιακές σπουδές σε ελληνικά πανεπιστήμια και αν όχι γιατί;

Το Ίδρυμα έχει εγκαινιάσει, από τριετίας περίπου, ένα πρόγραμμα παροχής μεταπτυχιακών υποτροφιών εσωτερικού (δηλαδή σε πανεπιστήμια της χώρας μας). Σε πολύ λίγα όμως απ' αυτά, και πάντως όχι σε όλες τις σχολές, υφίστανται οι νόμιμες επιστημονικές προϋποθέσεις για απόκτηση προδιδακτορικού διπλώματος αλλά μόνο διδακτορικού. Κατά συνέπεια, η δραστηριότητα του Ιδρύματος στον τομέα υποτροφιών εσωτερικού είναι περιορισμένη.

Με ποιους τρόπους υποστηρίζεται από το Ίδρυμα η ακαδημαϊκή έρευνα και η εκπαίδευση στους τομείς της ναυτιλίας και των αερομεταφορών;



Ο Ρουσέλι θεωρεί ότι ήμεσα ή έμμεσα (διά της Αθηνάς Ρουσέλι) όλη η περιουσία του αιμινήστου Ωνάση είναι δική του και πρέπει η νομή της να περιέλθει σ' αυτόν

σταται την κρατική κακομετοχείριση που άγει στην οικονομική εξαθλίωσή του και στη μηχανιστική του εξομάλυνση προς άλλα νοσοκομεία, έστω και εάν μεταξύ τους υφίσταται τεράστια ποιοτική διαφορά, την οποία οι κρατικοί λειτουργοί θέλουν να αγνοούν.

Θαυμάζουμε βεβαίως το θάρρος και την επιμονή των εργαζομένων στο νοσοκομείο, ιδιαίτερα των ιατρών που κρατούν το επίπεδο του νοσοκομείου πολύ ψηλά. Ψηλότερα από πουθενά αλλού αφού και αυτούς, όπως και εμάς, προσέβαλε προ πολλού η νόσος η λεγόμενη «Ωνασίτις».

Η κοινή γνώμη πληροφορείται τις επιθέσεις που δέχεται το Ίδρυμα από τον πατέρα της Αθηνάς Ωνάση. Ποια είναι η αλήθεια στην υπόθεση αυτή και πού μπορεί να καταλήξει;

Οι επιθέσεις του πατέρα της Αθηνάς, Τιερί Ρουσέλι, αφορούν άμεσα κυρίως το προεδρείο του Ιδρύματος και έμμεσα στο ίδιο το Ίδρυμα. Ο Ρουσέλι θεωρεί ότι ήμεσα ή έμμεσα (διά της Αθηνάς Ρουσέλι) όλη η περιουσία του αιμινήστου Ωνάση είναι δική του και πρέπει η νομή της να περιέλθει σ' αυτόν. Μ' αυτόν τον στρατηγικό στόχο είναι εύκολο να διακρίνει κανείς τα διάφορα επεισόδια που κατατείνουν στο στόχο αυτόν.

Δύο είναι οι εκδοχές για την κατάληξη αυτής της δυσχερούς καταστάσεως που κληρονομήσαμε από την αείμνηστη Χριστίνα Ωνάση. Η μία είναι ο Ρουσέλι να επιτύχει το στόχο του, συνεπικουρούμενος από αλλοδαπούς αλλή και, μερικές φορές, από πρόθυμους ημεδαπούς.

Η άλλη είναι να μην επιτύχει ο Ρουσέλι το στόχο του.

Ως προς το Ίδρυμα Ωνάση, ο στόχος του Ρουσέλι είναι ανέφικτος για πολλούς νομικούς και ουσιαστικούς λόγους (που δεν είναι του παρόντος) παρόλο που η Αθηνά Ρουσέλι φαίνεται πρόθυμη να συνδράμει τον πατέρα της σ' αυτό το έργο! Απέκτησε ήδη τη νοτροπία που χρειάζεται γι' αυτόν το σκοπό, αφού ενώπιον δικαστηρίου (αν και σε ηλικία

Όσον αφορά στην ακαδημαϊκή έρευνα, το Ίδρυμα, αν και φειδωλό στον τομέα αυτό (δεν είναι πάντοτε σαφής ο προορισμός της), εγκαινίασε προ δύο ετών πρόγραμμα οικονομικής στήριξης ερευνητικών προγραμμάτων που υποβάλλεται από τους υποτρόφους του Ιδρύματος με τη συνηγορία καθηγητών που συνεργάζονται με το Ίδρυμα.

Παρόληθλα, στο Ίδρυμα λειτουργεί ένα μεγάλο πρόγραμμα παροχής περίπου 60 χορηγιών για επιστημονική έρευνα και πανεπιστημιακές σπουδές στην Ελλάδα, που αφορά στις λεγόμενες ηθικές επιστήμες και απευθύνεται αποκλειστικά σε αλλοδαπούς φιλέλληνες.

Ποια ακριβώς είναι η εμπλοκή του Ιδρύματος στο Ωνάσειο Καρδιολογικό Κέντρο και ποιες είναι οι διαφορές που προκύπτουν ενόψει μεταξύ της καρδιολογικής κοινότητας και του Ωνασείου;

Επειδή τον καιρό λήψεως της αποφάσεως του Ιδρύματος περί ανεγέρσεως του Ωνασείου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου υπήρχε εντονότατη η αντίληψη αρμοδίων κρατικών λειτουργών ότι η λειτουργία του νοσοκομείου από το Ίδρυμα έπρεπε να αποκλεισθεί, γιατί όλος ο τομέας υγείας έπρεπε (κατά την τότε αντίληψη) να υπάγεται στο Δημόσιο, αποφασίσαμε να δωρίσουμε το Κέντρο στο κράτος με μία ελάχιστοτατη δική μας παρουσία στο διοικητικό συμβούλιο του νοσοκομείου. Ένα μέλος στα επτά, απλώς για την ηθική σημασία του πράγματος.

Δυστυχώς, ακόμη και σήμερα επικρατεί στους κρατικούς λειτουργούς η ίδια αντίληψη, ότι το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο είναι «ιδιωτικό» έστω και εάν ο μοναδικός φορέας του είναι το «κράτος», και έστω εάν το Κέντρο το λειτουργεί το κράτος με αποκλειστικά δική του ευθύνη.

Συνέπεια όλων αυτών, το νοσοκομείο υφί-

Η Χριστίνα Ωνάση σε παλιές ευτυχισμένες στιγμές με την κόρη της Αθηνά



Ο Αριστοτέλης Ωνάσης με τον κ. Στ. Παπαδημητρίου, τότε δικηγόρο και σύμβουλό του

Who is who

Στέλιος Παπαδημητρίου
Πρόεδρος Ιδρύματος Ωνάση
Γεννήθηκε στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου και σπούδασε στην Τσιτσιτά Σχολή Αρρέων και στο Αβερώνφειο Γυμνάσιο (εξατάξιο) Αλεξάνδρειας.
Έλαβε πτυχίο Νομικής από το Πανεπιστήμιο Αλεξάνδρειας και από τη Νομική Σχολή Αθηνών.
Είναι δικηγόρος Πειραιώς και ασκεί τη δικηγορία από το γραφείο του στον Πειραιά, ασχολούμενος κυρίως με ναυτιλιακές, εμπορικές και αστικές υποθέσεις.
Είναι δικηγόρος παρ' Αρείω Πάγω.
Διετέλεσε άμισθος πρόεδρος του διοικητι-

κού συμβουλίου του Τζανείου Γενικού Κρατικού Νοσοκομείου Πειραιώς, νομικός σύμβουλος της ναυτιλιακής τράπεζας Citibank N.A. Πειραιώς και μέλος Δ.Σ. ασφαλιστικών εταιρειών και τραπεζών.
Οι σχέσεις του με τον αείμνηστο Αριστοτέλη Ωνάση χρονολογούνται από το έτος 1954 και συνεχίστηκαν μέχρι το θάνατό του. Υπήρξε ο προσωπικός του δικηγόρος και σύμβουλος, νομικός σύμβουλος, μέλος του διοικητικού συμβουλίου και γραμματέας όλων σχεδόν των επιχειρήσεων του Ωνάση κατά τη διάρκεια της ζωής του τελευταίου, νομικός σύμβουλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας και πρώτος πρόεδρος της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε., με διευ-

14 ετών) δήλωσε ότι «απεχθάνεται κάθε τι το ελληνικό και γνωρίζει ότι η μητέρα της ήταν Ελληνίδα, ο παπούς της ήταν Έλληνας και η περιουσία της είναι ελληνική...». Σε άλλες δηλώσεις της στον διεθνή Τύπο δηλώνει «δεν αγαπώ την Ελλάδα» ή ότι «η Ελλάδα είναι για μένα μία φυλακή»!

Τι όραμα έχει σήμερα το Ίδρυμα Ωνάση και ποιες είναι οι προοπτικές του;

Χωρίς να αμφισβητεί κάποιος το μεγαλείο της χειρονομίας του Αριστοτέλη Ωνάση, που υπήρξε η απαρχή και το θεμέλιο του Ιδρύματος Ωνάση, το τελευταίο σήμερα, λόγω της καλής διαχείρισής του τόσο στον επιχειρηματικό τομέα όσο και στον τομέα των κοινωνικών έργων, έχει ξεπεράσει το επίπεδο που είχε κατά την ίδρυσή του το έτος 1975! Ένα τέταρτο του αιώνα μετά το θάνατο του Αριστοτέλη Ωνάση, μπορούμε να πούμε ότι η περιουσία του Ιδρύματος τετραπλασιάστηκε και η κοινωνική δραστηριότητά του δεκαπλασιάστηκε. Το Ίδρυμα είναι σήμερα και με μεγάλη απόσταση το μεγαλύτερο κοινωνικό ίδρυμα που δραστηριοποιείται στον ελληνικό χώρο και ένα από τα μεγαλύτερα της Δυτικής Ευρώπης.

Οι μελλοντικές προοπτικές του Ιδρύματος, εφόσον συνεχισθεί η απρόσκοπτη πορεία του, είναι να καταστεί αρκετά σύντομα το πρώτο «αμιγώς» κοινωνικό ίδρυμα σε ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο. Αμιγώς, δε, γιατί η κοινωνική δραστηριότητα του Ιδρύματος δεν επιτρέπεται σ' αυτό ως οικονομικό όφελος, είτε από πλευράς φορολογικής απαλλαγής είτε από πλευράς έμμεσης ή άμεσης εξυπηρέτησης των οικονομικών δραστηριοτήτων ή των υλικών του συμφερόντων. Το Ίδρυμα δεν επεδίωξε και δεν έλαβε ποτέ κανένα οικονομικό όφελος από όσους στήριξε και δεν επεδίωξε ή έλαβε κάποιου είδους αρωγή, επιδότηση ή ενίσχυση από κανέναν κρατικό ή άλλο φορέα.

θύνοντα σύμβουλο τον αείμνηστο Αλέξανδρο Ωνάση.

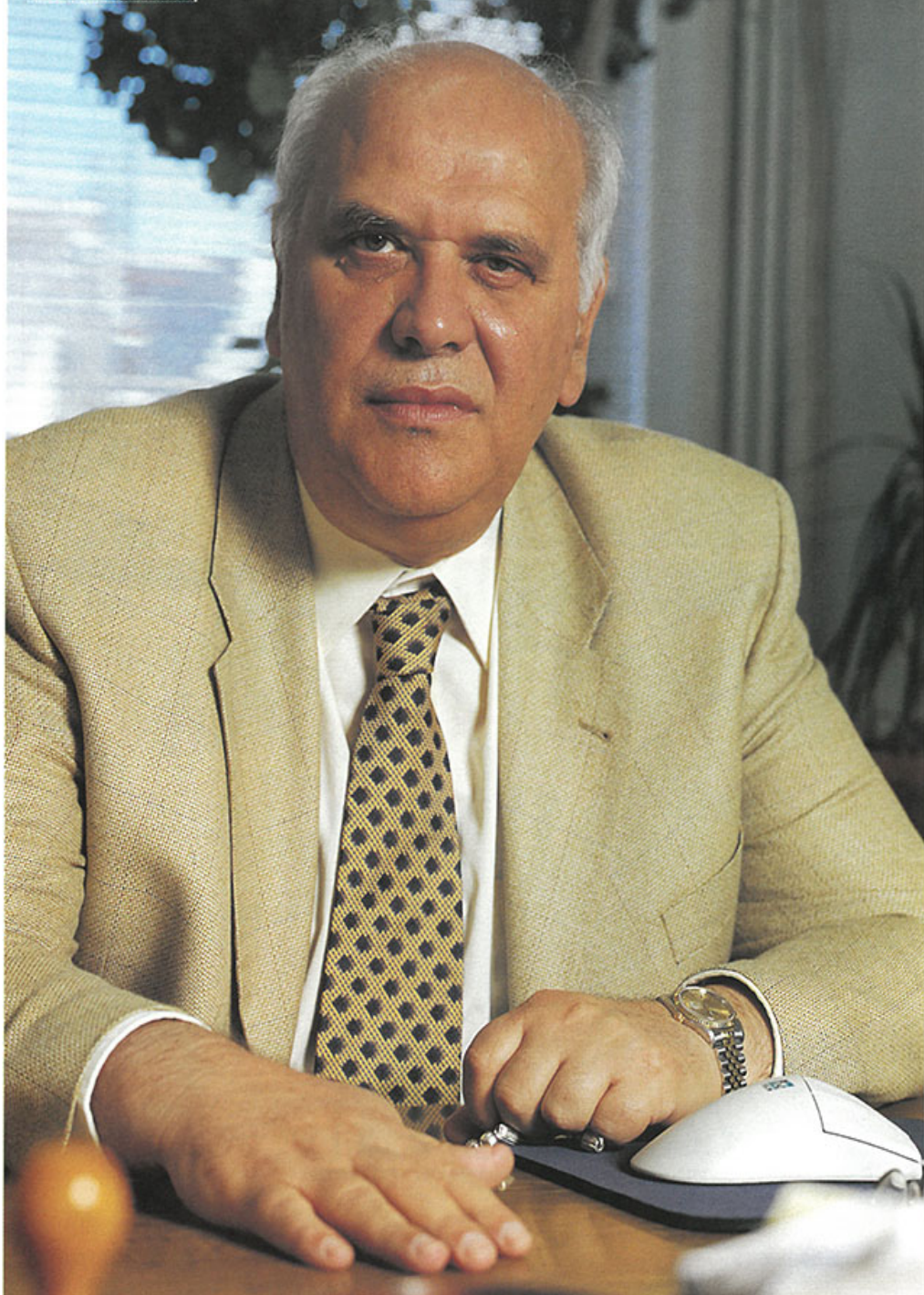
Είναι εκτελεστής της διαθήκης του Ωνάση, εκ των ιδρυτών του ομώνυμου ιδρύματος, ισόβιο μέλος του διοικητικού συμβουλίου και γενικός γραμματέας αρχικώς του ιδρύματος σε αμφότερα τα σκέλη του (κοινωνική - επιχειρησιακή) και στη συνέχεια, από το 1989, πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου του Επιχειρηματικού Ιδρύματος. Από δε το 1992 και μέχρι σήμερα, διατελεί πρόεδρος και των δύο ιδρυμάτων. Είναι παντρεμένος με την Αλεξάνδρα Κράσσαρη, φιλόδοξο, και έχει τρεις γιους, δικηγόρο, πολιτικό μηχανικό και μουσικοσυνθέτη.

Από το 1985 ασχολείται με τα κοινά της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων. Το Φεβρουάριο, ο επί χρόνια πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ κ. Σπ. Αλεξανδράτος ανέλαβε τα ηνία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Έτσι άνοιξε ο δρόμος για την προεδρία της Ένωσης για τον κ. Νίκο Βαρβατέ. Στο πηδάλιο, πλέον, της Ένωσης των Μεσογειακών, ο κ. Βαρβατέ έχει όρεξη και μεράκι για να προχωρήσει ακόμη καλύτερα ο κλάδος και ταυτόχρονα να περάσουν «μηνύματα» προς την Πολιτεία. «Μηνύματα» για να ληφθούν κάποια μέτρα για τη συγκεκριμένη ένωση, αφού τα τελευταία ελήφθησαν το 1987!

Ο κ. Ν. Βαρβατέ προέρχεται από ναυτική οικογένεια. Με ιδιαίτερη συγκίνηση αναφέρεται στον πατέρα του, τον Περικλή, ο οποίος μεταπολεμικά άρχισε να δραστηριοποιείται με ένα καϊκι, το οποίο εν συνεχεία «έφερε» κι ένα -όπως λεγόταν- μότορσιπ εσωτερικού.

Την τελευταία 20ετία δραστηριοποιείται έντονα στο χώρο της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας και σήμερα ανοίγει τα χαρτιά του στα «Ν.Χ.» για τον κλάδο του, τονίζοντας ότι το '99 ήταν έτος χαμένων ευκαιριών.

του Νάσου Πουθακίδα
ΦΩΤΟ: Δ. Πουλιόσης



Νίκος Βαρβατέ

Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών-Πλοίων

**Αδικημένη
η Μεσογειακή Ναυτιλία**
Την έχει παραμελήσει η Πολιτεία

Υποστηρίζει ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα ανταγωνιστικότητας, αναφέρεται στις σχέσεις με την ΠΝΟ και τους Έλληνες ναυτικούς, υπογραμμίζει ότι οι πλοιοκτήτες είναι θετικοί στην εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΑ και δηλώνει ότι ο κ. Παπουτσή έχει δημιουργήσει στην ΕΕΜΦΠ συγκροτημένη αίσιοδοξη.

Η «περίφημη» παγκοσμιοποίηση θα προκαλέσει προβλήματα στη ναυτιλία και ιδιαίτερα στα μεσογειακά φορτηγά;

Η μετάβαση της διεθνούς οικονομίας στην παγκοσμιοποίηση θα έχει επιπτώσεις ακόμη και σε κλάδους της οικονομίας ήδη διεθνοποιημένους, όπως είναι η ναυτιλία. Οι κανόνες του παιχνιδιού καθορίζονται πλέον και στη ναυτιλία ολόένα και περισσότερο από τις συγχωνεύσεις των μεγάλων εταιρειών, αλλά και από συγχωνεύσεις πλοιοκτητών - φορτωτών, μη αφήνοντας περιθώρια ελιγμών, κυρίως για τους μικρούς και μεμονωμένους μεταφορείς, όπως είναι οι Μεσογειακοί. Οι εξελίξεις είναι καθοριστικές και έχουν άμεση σχέση με την ίδια την επιβίωση του κλάδου, αλλά και πολλών παράλληλων δραστηριοτήτων που εξαρτώνται άμεσα από αυτόν. Από την πλευρά μας, έχουμε αντιληφθεί ότι απαιτούνται πλέον εξειδικευμένες και υψηλής ποιότητας ναυτιλιακές υπηρεσίες και κινούμαστε προς αυτή την κατεύθυνση. Η μεσογειακή ναυτιλία προσφέρει πλέον υπηρεσίες μικρών αποστάσεων, οι οποίες αποτελούν πρώτη προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εξάλλου, οι υπηρεσίες αυτές είναι σήμερα εξειδικευμένες και υψηλής ποιότητας και παρέχονται με τελευταίας και εξειδικευμένης τεχνολογίας πλοία, όπως Car Carriers, Cement Carriers, Chemicals κ.λπ. Χρησιμοποιούμε όμως και τη συμπάρταση της Πολιτείας.

Η χρονιά που πέρασε θεωρείται και από την ΕΕΜΦΠ «χρονιά χαμένων ευκαιριών»;

Η χρονιά που πέρασε, μπορεί ασφαλώς να χαρακτηριστεί μία ακόμη χρονιά χαμένων ευκαιριών. Σε μια εποχή που η προσπάθεια για μια επιτυχημένη πορεία της χώρας μας στην ΟΝΕ είναι πανεθνική, η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία αντιμετωπίστηκε σαν να μην ήταν από τους πλέον σημαντικούς τομείς της εθνικής οικονομίας. Δεν ελήφθη κάποιο μέτρο για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του μεσογειακού πλοίου. Αντί να ενισχύεται το ελληνικό νηολόγιο δημιουργούνται άλλα ανταγωνιστικά. Αυξάνονται τα ελλείμματα του ΝΑΤ. Χαρίζεται συνάληγμα. Και όπως προανέφερα, για τη μεσογειακή ναυτιλία, η αντιμετώπιση της Πολιτείας έχει άμεση σχέση με την επιβίωσή της.

Από τον νέο ΥΕΝ Χρήστο Παπουτσή τι περιμένετε για την Ένωσή σας;

Το πρόγραμμα δράσης που παρουσίασε ο υπουργός Ε.Ν. μας δημιούργησε συγκρατημένη αισιοδοξία και προσδοκίες. Κρίνουμε θετική την προγραμματική δήλωση, ότι πρέπει να ξαναβρεί η ναυτιλία τη θέση που της αξίζει, και περιμένουμε σύντομα να δούμε συγκεκριμένα μέτρα για την υλοποίησή της. Όχι μόνο δεν έχουμε την πολυτέλεια να χάσουμε και άλλο χρόνο, αλλά πρέπει να καλύψουμε και όλη το χρόνο που έχει χαθεί. Περιμένουμε πράγματι να ασχοληθεί σοβαρά με τα θέματα που απασχολούν όλους τους κλάδους της ναυτιλίας και όχι μόνο μερικούς, με επιμονή και υπομονή.

Από τη δική σας θέση, κύριε πρόεδρε, ποια μέτρα θα πρέπει να ληφθούν για να καταστεί πάλι ισχυρό το ελληνικό νηολόγιο;

Πρώτα από όλα χρειάζεται να ληφθούν οπωσδήποτε μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Εμείς πάντα υποστηρίζαμε ότι η πραγματική ανάπτυξη είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον αριθμό των πλοίων και όχι με τη χωρητικότητά τους. Κι αυτό γιατί ο αριθμός των πλοίων συνδέεται άμεσα με τις θέσεις εργασίας και όχι η χωρητικότητα. Είναι λοιπόν απολύτως απαραίτητο, να αυξηθούν τα υπό ελληνική σημαία πλοία. Το πρώτο μέτρο προς αυτήν την κατεύθυνση συνδέεται με την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Ειδικότερα, για τα μεσογειακά πλοία, έχουν να ληφθούν μέτρα από το 1987. Πώς μπορεί να υψώσει την ελληνική σημαία ένα μεσογειακό πλοίο, όταν έχει μεγαλύτερη επιβάρυνση από ένα VLCC ή ένα μεγάλο bulk carrier, ως προς τους Έλληνες που απασχολεί. Και όταν οι υπόλοιποι και νοτικές παραδοσιακές ναυτιλίες έχουν μόνο τον πλοίαρχο της εθνικότητάς τους και τους υπόλοιπους αξιωματικούς και το πλήρωμα μη κοινοτικούς.

Ποιες είναι οι παρατηρήσεις σας για την ανταγωνιστικότητα των μεσογειακών φορτηγών πλοίων;

Ιδιαίτερα ο κλάδος των μεσογειακών πλοίων βρίσκεται σε δυσμενέστερη θέση από τους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής ναυτιλίας. Πολλά από τα μεσογειακά πλοία δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοία βάσει της εθνικής νομοθεσίας, αλλά έχουμε επί πλέον επιβαρύνσεις ως προς την επάνδρωση. Επίσης, αν και το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας (ΑΝ 2687/53) καθιερώνει τα πλοία από 1.500 κοκ και πάνω και είναι συνταγματικά κατοχυρωμένος, τα μεσογειακά πλοία αποκλείστηκαν από τα μέτρα που ελήφθησαν το 1997. Θα πρέπει λοιπόν κατάρχας να αποκατασταθεί αυτή η αδικία το συντομότερο δυνατόν και ακολουθώντας να ληφθούν, μέσα από έναν ειλικρινή διάλογο με την Πολιτεία και τους ναυτικούς, μέτρα που θα ανταποκρίνονται στη νέα διεθνή αλλά και ευρωπαϊκή οικονομική πραγματικότητα και, κυρίως, στην πορεία της χώρας μέσα στην ΟΝΕ.

Οι σημερινές σχέσεις της Ένωσής σας με την ΠΝΟ ποιες είναι;

Οι σχέσεις της Ένωσής μας με την ΠΝΟ ήταν πάντα πάρα πολύ καλές έως αρμονικές. Άλλωστε, η Ένωσή μας απασχολεί σχεδόν αποκλειστικά Έλληνες ναυτικούς. Έχοντας υπόψη τις τρέχουσες εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία, πιστεύουμε ότι πρέπει να προχωρήσουμε σε έναν ειλικρινή διάλογο με την Πολιτεία, προκειμένου να βρούμε ρεαλιστικές διεξόδους στα προβλήματα της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των πλοίων και της δημιουργίας θέσεων εργασίας, με έμφαση στα εξειδικευμένα στελέχη του Εμπορικού Ναυτικού.

Έχετε προβλήματα στην επάνδρωση -ιδιαίτερα με τους Έλληνες ναυτικούς- των πλοίων σας;

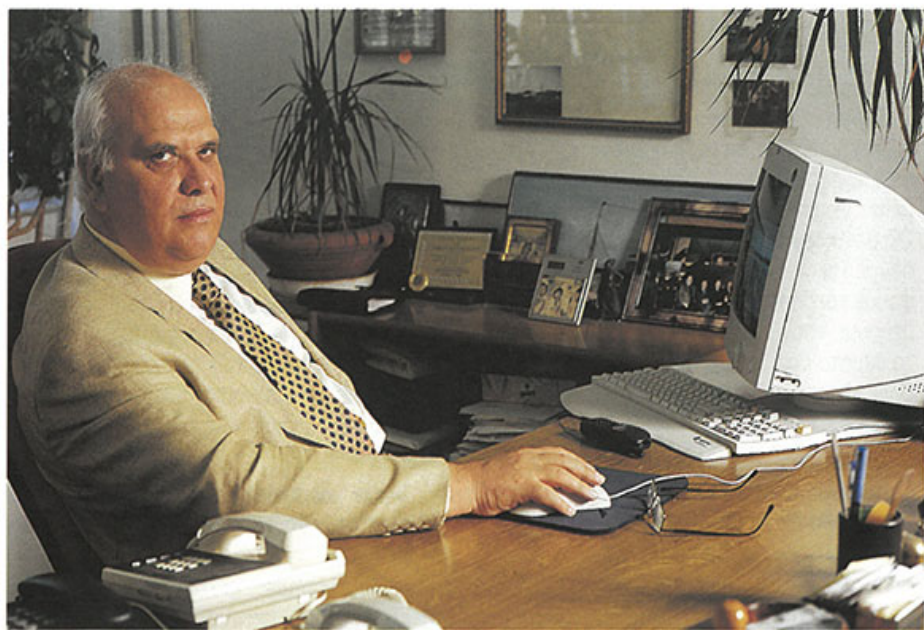
Σε γενικές γραμμές, το κόστος διαχείρισης και λειτουργίας των μεσογειακών πλοίων διαμορφώνεται με τους ίδιους παράγοντες που συντελούνται και στα ποντοπόρα. Η επάνδρωση των πλοίων είναι αποδεδειγμένα ο κυριότερος παράγοντας προσδιορισμού του κόστους λειτουργίας του και της ανταγωνιστικότητάς του. Συγκριτικά, το κόστος των μεσογειακών πλοίων είναι υψηλότερο από των ποντοπόρων. Και αυτό γιατί τα μεσογειακά πλοία είναι υποχρεωμένα να είναι υπό ελληνική σημαία, λόγω του ότι τα περισσότερα εκτελούν ακτοπλοία. Σήμερα ένα μεσογειακό πλοίο 2.000 κοκ έχει τον ίδιο αριθμό σε Έλληνες ναυτικούς με ένα πλοίο 20.000 κοκ. Αυτή η αδικία πρέπει να αρθεί. Αν λάβουμε υπόψη τη σημασία της μεσογειακής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία και την οικονομική ιδιομορφία (μικρές και μεσαίες, οικογενειακού χαρακτήρα επιχειρήσεις), αντιλαμβάνεται κάποιος τη σημασία του παράγοντα «επάνδρωσης».

Οι προτάσεις σας για τη ναυτική εκπαίδευση ποιες είναι;

Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης επιτυγχάνεται με τομές. Αυτό που χρειάζεται η ναυτιλία είναι η υψηλή τεχνολογία σε όλες τις βαθμίδες, αλλά κυρίως στους αξιωματικούς των πλοίων, και αριθμητική επάρκεια. Αυτές είναι δύο απαραίτητες και βασικές προϋποθέσεις για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Το ναυτικό επάγγελμα πρέπει να γίνει και πάλι πόλος έλξης για τους νέους. Αυτό θα γίνει με την προγραμματική και πλήρη ένταξη των ΑΕΝ στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Επί πλέον πρέπει να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες που έχει η ιδιωτική πρωτοβουλία για την παραγωγή στελεχών, όταν είναι προφανές ότι οι δημόσιες σχολές δεν αρκούν.

Ιδιαίτερα για τον κλάδο των μεσογειακών πλοίων, το πρόβλημα της εξεύρεσης κατάλληλων αξιωματικών είναι εντονότερο από τις άλλες κατηγορίες πλοίων. Εμείς πιστεύουμε ότι η ουσιαστική αναβάθμιση των ναυτικών ηλικιών ως πηγή άντλησης αξιωματικών Ε.Ν.,



Το ναυτικό επάγγελμα πρέπει να γίνει και πάλι πόλος έλξης για τους νέους. Αυτό θα γίνει με την πραγματική και πλήρη ένταξη των ΑΕΝ στην τριτοβάθμια εκπαίδευση

που θα είναι συνδεδεμένα με τη ναυτική μας παράδοση, θα συντελέσει αποφασιστικά στη μείωση του εκπαιδευτικού ελλείμματος για τον κλάδο μας.

Να πούμε και δυο λόγια για το ΧΑΑ. Πώς αντιμετωπίζετε την είσοδο ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο;

Κατ' αρχάς είμαστε θετικοί στην εισαγωγή των ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο. Άλλωστε, η εξέλιξη αυτή συνδέεται με τα νέα πρότυπα λειτουργίας, διοίκησης και ανάπτυξης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ως απόρροια της νέας παγκόσμιας οικονομικής φιλοσοφίας. Δεν θα πρέπει, λοιπόν, να αποκλειστεί, *a priori*, η μεσογειακή ναυτιλία από τις δυνατότητες άντλησης κεφαλαίων μέσω του Χρηματιστηρίου - μιας τόσο σημαντικής δημοσιονομικής πρωτοβουλίας που αφορά στη σφαιρική ανάπτυξη της ναυτιλίας. Η μεσογειακή ναυτιλία περιμένουμε να αντιμετωπιστεί ως ίση σε σχέση με τις ανάλογες βιομηχανίες ξηράς, αλλά και με την υπόλοιπη ναυτιλία, ποντοπόρο και ακτοπλοϊα. Εξάλλου, η εισαγωγή των μεσογειακών ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο θα αποτελέσει σημαντικό μοχλό για την ανανέωση του στόλου.

Πέραν των ανωτέρω, θα θέλαμε να τονίσουμε ότι θεωρούμε απαραίτητες, για την εισαγωγή των ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο, τις εξής προϋποθέσεις:

- Τη διαφάνεια του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου.
- Τη διαφάνεια των διαδικασιών και της λειτουργίας της επιχείρησης και
- Την αποσύνδεση της εισαγωγής των εταιρειών στο ΧΑΑ από τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα.

Η γενικότερη αξιοπιστία μιας επιχείρησης δεν εξαρτάται από τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητά τους, αλλά από την ποιότητά τους, την τεχνολογική τους κατάσταση (αυτοματοποίηση, εξειδίκευση) και την ίδια την εύρυθμη λειτουργία της επιχείρησης, το μερίδιο που έχει στην αγορά, την κερδοφορία της κ.ά.

Είστε ευχαριστημένος σήμερα από τη συγκεκριμένη λιμενική πολιτική, αλλά και τις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις;

Η λιμενική πολιτική και οι λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν ιδιαίτερη σημασία για τα μεσογειακά πλοία, λόγω των συχνών προσεγγίσεων τους στην Ελλάδα. Επί πλέον, είναι η πεμπτοσύνη της κοινοτικής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, δηλ. κυρίως των μεσογειακών πλοίων. Είναι γεγονός ότι δεν έχουν ληφθεί ακόμη τα μέτρα εκείνα που θα στήριζαν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων και συνακόλουθα τη μεσογειακή ναυτιλία. Παρά τη μετατροπή του ΟΛΠ και του ΟΛΘ σε ανώνυμες εταιρείες, έχουν να γίνουν ακόμη πολλά για να λειτουργήσουν πραγματικά τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Ειδικότερα για τον Πειραιά, παρατηρούνται δράσεις οι οποίες ενισχύουν το μονοπωλιακό χαρακτήρα του λιμανιού. Η πολιτική, π.χ., της κατά προτεραιότητα και εκτός σειράς εξυπηρέτησης ορισμένων πλοίων με «ραντεβού» δημιουργεί διακρίσεις εις βάρος των μικρότερων πλοίων, που αποτελούν όμως τον κορμό των μεσογειακών πλοίων και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Η συζητούμενη εισαγω-

γή του ΣΕΜΠΟ στο Χρηματιστήριο δημιουργεί ερωτήματα, γιατί εκτός από τον εισηπρακτικό χαρακτήρα του εγχειρήματος δεν γνωρίζουμε αν έχουν μελετηθεί και έχουν ληφθεί υπόψη κάποιοι παράγοντες, όπως π.χ. η δημιουργία θυγατρικών εταιρειών και πώς αυτές θα λειτουργούν, πώς θα γίνουν οι φορτοεκφορτώσεις και, κυρίως, αν θα υπάρξει οικονομική αυτονομία του ΣΕΜΠΟ ή θα εξακολουθήσει να συντηρεί τις άλλες δραστηριότητες του ΟΛΠ.

Από πλευράς λιμενικών εγκαταστάσεων, θα ήθελα να τονίσω τη συνεχιζόμενη έλλειψη ευκολιών υποδοχής καταλοίων στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, παρά την υποχρέωση που έχει η χώρα μας από την κοινοτική νομοθεσία.

Έχει επιτευχθεί η εφαρμογή της Κοινοτικής Τελωνειακής Νομοθεσίας;

Με μεγάλο ενδιαφέρον διάβασα τις δηλώσεις του κ. Παπουτσή, ότι θα λειτουργήσουν οπωσδήποτε οι κοινοτικοί διάδρομοι. Με το θέμα αυτό ασχολείται η Ένωσή μας συνεχώς τα τελευταία χρόνια. Παρ' όλη αυτά και παρά τις διαβεβαιώσεις τόσο του προηγούμενου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και του υπ. Οικονομικών, οι κοινοτικοί διάδρομοι δεν λειτουργούν κατά παράβαση της κοινοτικής νομοθεσίας.

Ας ελπίσουμε ότι ο νέος ΥΕΝ θα κατορθώσει να επιλύσει το χρόνιο αυτό πρόβλημα, για το οποίο, σημειωτέον, υπάρχει καταχωρισμένη παράβαση της κοινοτικής νομοθεσίας από τη χώρα μας. Ο Πειραιάς είναι το μόνο λιμάνι της χώρας που εξακολουθεί να έχει ελεύθερη ζώνη και δεν εφαρμόζει την κοινοτική νομοθεσία.

(Σ.σ. Προ ημερών ο ΥΕΝ σε συνεργασία με τον υφυπουργό Οικονομικών Α. Φωτιάδη δήλωσαν ότι σύντομα θα λειτουργήσει ο κοινοτικός διάδρομος.)

Υφίσταται ακόμη το πρόβλημα μεταφοράς επικίνδυνων και εύφλεκτων φορτίων με επιβατηγό-οχηματογωγά πλοία;

Βεβαίως και εξακολουθεί να υφίσταται. Έχει μάλιστα οξυνθεί, γιατί εκτός από την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα, η διακίνηση των ανωτέρω προς Ιταλία γίνεται εδώ και αρκετόν καιρό και από την Κόρινθο. Ως προς τα επικίνδυνα και εύφλεκτα υλικά, αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι η στατιστική υπηρεσία του ΟΛΠ καταγράφει εδώ και 6 χρόνια μηδενικές ποσότητες επικίνδυνων και εύφλεκτων εμπορευμάτων. Ως προς τα υπέρβαρα, έχουν διαπιστωθεί περιπτώσεις παράνομης μεταφοράς μέχρι και 50 τόνων.

Και για τις δύο ανωτέρω περιπτώσεις, αρκεί η εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που προβλέπει να ελέγχεται δειγματοληπτικά μέχρι και 10% των φορτηγών αυτοκινήτων TIR που διακινούνται με Ε/Γ -Ο/Γ πλοία.

LET THE EXPERTS DO THE JOB ...

HYDROBLASTING • SANDBLASTING • CLEANING • PAINTING

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

CORAL LTD.

... THE LEADER IN CORROSION CONTROL PROBLEMS.



WOMA ECOMASTER TWIN JET,
2500 BAR, JULY '99



FLOATING WORKSHOP, SANDBLASTING



VACUUM, ABLE TO COMPLETE
ANY DIFFICULT WORK



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



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



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



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



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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

9 FILELLINON STR. • 185 36 PIRAEUS GREECE

TEL.: 429 4354-5, 429 4396-7 • FAX: 429 4735, 429 4400 • TLX: 241138 MELM GR

WEBSITE: <http://www.itel.gr/coral> • FOR ANY INFORMATION SEND E-MAIL TO coral@itel.gr



Δαμόκλειος σπάθη πάνω από τα ελληνικά δεξαμενόπλοια

του Χάρη Παυλίδη

Το δεξαμενόπλοιο «Erika» ήταν η σπίθα που απειλεί να «βάλει φωτιά» στα δεξαμενόπλοια ελληνικών συμφερόντων. Η επίσκεψη της επιτρόπου Λογιάλα ντε Παλάθιο στην Ελλάδα και η συνάντησή της με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή επανέφεραν στο προσκήνιο ένα θέμα ζωτικής σημασίας για τις προοπτικές της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Η ευαισθητοποίηση των ευρωπαϊκών κυβερνήσεων για το περιβάλλον και η διαφαινόμενη πρόθεση της Ε.Ε. να επιβάλει αυστηρότερους κανόνες, έχουν προκαλέσει τις αντιδράσεις του εφοπλιστικού κόσμου, της κυβέρνησης και των Ελλήνων ευρωβουλευτών. Το ενδεχόμενο η Ε.Ε. να προχωρήσει στη λήψη μονομερών μέτρων κατά των δεξαμενοπλοίων θα πλήξει ανεπανόρθωτα την ελληνική ναυτιλία, αφού 400 δεξαμενόπλοια θα οδηγηθούν σε παροπλισμό και 5.000 Έλληνες

ναυτικοί στην ανεργία. Ο Έλληνας υπουργός κατέστησε σαφή την ελληνική θέση στην επίτροπο, επισημαίνοντας ότι τάσσεται υπέρ της λήψης κάθε πρόσφορου μέτρου που θα διασφαλίζει την ποιότητα, εφόσον αυτά τα μέτρα δεν επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα. Πάντως, το κλίμα - όπως παραδέχεται και ο Έλληνας ευρωβουλευτής Κ.

Χατζηδάκης - δεν είναι καλό, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι με σωστό συντονισμό και συνεργασία με άλλα κράτη (π.χ. Μ. Βρετανία) δεν μπορεί να μεταστραφεί το κλίμα. Οι απόψεις που παρατίθενται στη συνέχεια από δύο κατεξοχήν γνώστες του ζητήματος, δίνουν και τις διαστάσεις αυτού του κυριολεκτικά «εύφλεκτου» θέματος για τα δεξαμενόπλοια.



Βαρύ το κλίμα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο εισηγητής της έκθεσης μιλά αποκλειστικά στα «Ν.Χ.»

Ο ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Κωστής Χατζηδόκης «ανοίγει τα χαρτιά» του για πρώτη φορά και επισημαίνει το αρνητικό κλίμα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την υπόθεση του «Erika». Εξηγεί για ποίους λόγους αποφάσισε να είναι εισηγητής της έκθεσης που αφορά την πρόταση οδηγίας για τα πλοία μονού τοιχώματος και καλεί την ελληνική κυβέρνηση να συνεννοηθεί το ταχύτερο δυνατόν με χώρες στις οποίες δημιουργούνται αντίστοιχα προβλήματα. Σε κάθε περίπτωση, τονίζει ότι πρόκειται για μια «δύσκολη μάχη, την οποία πρέπει να τη δώσουμε όλοι ενωμένοι και συντονισμένοι».

Κύριε Χατζηδόκη, με αφορμή το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου «Erika», η Ε.Ε. εικάζεται ότι θα προχωρήσει στη λήψη μονομερών μέτρων κατά των δεξαμενοπλοίων. Κατ' αρχάς, έχει τέτοιο δικαίωμα;

Η Κομισιόν πράγματι παρουσίασε προτάσεις με βάση τις οποίες η απόσυρση τάνκερ μονού τοιχώματος επιταχύνεται σημαντικά σε σχέση με τις προβλέψεις της συμβάσεως Marpol. Σύμφωνα με το σκεπτικό της Επιτροπής, γίνεται μια προσπάθεια να εναρμονισθούν με τα κριτήρια στην Αμερική βάσει της OPA 90. Οι Αμερικανοί τότε είχαν αποφασίσει, μονομερώς, να μην επιτρέπουν τον κατάπλου στα λιμάνια τους πλοίων μονού τοιχώματος, αρκετά πιο μπροστά από τα όρια που θέτει η Marpol. Η Κομισιόν προχώρησε με βάση διατάξεις της συνθήκης και έχει στείλει την οδηγία αυτή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προς συζήτηση και ψήφιση. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα προχωρήσει σύμφωνα με τις διαδικασίες της συναπόφασης, είναι δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση συν-νομοθέτης με το Συμβούλιο. Η διαδικασία μόλις ξεκίνησε. Υπάρχουν απόψεις από αρκετά κράτη-μέλη ότι το θέμα θα πρέπει να ρυθμισθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), με το σκεπτικό ότι στη ναυτιλία δεν υπάρχουν σύνορα και ότι χρειάζονται παγκόσμιες ρυθμίσεις. Επιπροσθέτως δε, υποστηρίζεται ότι ούτως ή άλλως τέτοιου είδους παλιά πλοία τρίτων χωρών θα μπορούσαν να ρυπαίνουν τις ακτές μας ακόμη και αν δεν καταπλέουν στα λιμάνια μας, έστω και διερχόμενα. Νομίζω, όμως, ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο παρά τις απόψεις αυτές θα προχωρήσει στην εξέταση των προτάσεων της Κομισιόν. Αυτή μάλλον η τοποθέτηση εντάσσεται και σε ένα power game μεταξύ των κοινοτικών οργάνων. Θα μου ήταν αδύνατο να φανταστώ ότι το Κοινοβούλιο, μετά την ενίσχυση των αρμοδιοτήτων του λόγω της συνθήκης του Άμστερνταμ, θα αρνείτο να εξετάσει μια πρόταση της Κομισιόν για την οποία ουσιαστικά είναι ισοδύναμο σε σχέση με το Συμβούλιο. Οι βουλευτές θέλουν να νομοθετούν και δεν νομίζω ότι θα παραιτηθούν αυτής της δυνατότητας. Υπάρχει μια πρόταση της Γαλλίας



για την εξέταση του θέματος στον ΔΝΟ και φαίνεται ότι οι διαδικασίες αυτές θα προχωρήσουν παράλληλα. Εάν ο ΔΝΟ τελειώσει νωρίτερα από ό,τι θα τελειώσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και τελειώσει με τρόπο ικανοποιητικό, νομίζω ότι θα μπορούσαν να υιοθετηθούν ίσως οι προτάσεις του ΔΝΟ.

Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την απόσυρση όλων των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος θα σημάνει την απόσυρση άνω των 400 ελληνικών πλοίων και συνεπώς την ανεργία 5.000 Ελλήνων ναυτικών. Υπάρχει συντονισμός των Ελλήνων ευρωβουλευτών και ποια περιθώρια αντίδρασης υπάρχουν;

Πράγματι το πρόβλημα για την ελληνική ναυτιλία είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Ακόμη και αν τα νούμερα στα οποία αναφέραμε ενδεχομένως να μην είναι απολύτως ακριβή, δημιουργείται ένα τεράστιο ζήτημα. Και αυτός είναι και ο λόγος που ως πρόεδρος της Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αποφάσισα προσωπικά να είμαι ο εισηγητής της εκθέσεως που αφορά την πρόταση οδηγίας για τα πλοία μονού τοιχώματος. Και αυτό για να μπορέσω να εξασκήσω όλη την επιρροή μου προκειμένου να πετύχουμε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τα καλύτερα δυνατόν αποτελέσματα. Πρέπει όμως να υπογραμμίσω κάτι το οποίο έχω κάνει γνωστό και στην ελληνική κυβέρνηση και στους Έλληνες εφοπλιστές: το κλίμα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δεν είναι ιδιαίτερα θετικό για τις απόψεις μας, διότι υπάρχει ιδιαίτερη ευαισθητοποίηση για το θέμα της ρύπανσης των θαλάσσιων μετά το ναυάγιο του «Erika», το οποίο άλλωστε είναι και σχετικά πρόσφατο. Θα κάνουμε κάθε προσπάθεια επιχειρώντας να αναδείξουμε με επιχειρήματα ότι η μόλυψη, η οποία προέκυψε από το «Erika», δεν σχετίζεται με το μονό ή το διπλό τοίχωμα αλλά με τη συντήρηση του πλοίου και, επίσης, θα προβάλλουμε μια σειρά από άλλα επιχειρήματα προκειμένου να πετύχουμε όσο το δυνατόν καλύτερες ρυθμίσεις για τα ελληνικά

πλοία.

Μια τέτοια απόφαση θα πλήξει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας;

Είναι βέβαιον ότι θα οδηγήσει πολλή πλοία να εγκαταλείψουν τις σημαίες των κρατών-μελών της Ε.Ε. και να ενταχθούν στα νηολόγια τρίτων χωρών, κάτι το οποίο θα έχει αρνητικές συνέπειες και για την Ε.Ε. αλλά και για την απασχόληση Ευρωπαίων ναυτικών σε τάνκερ ευρωπαϊκής πλοιοκτησίας. Αυτό είναι ένα ακόμη από τα επιχειρήματα τα οποία προτίθεμαι να χρησιμοποιήσω στην προσπάθεια να εκλογικεύσω τις προτάσεις της Κομισιόν.

Από την εμπειρία σας στις Βρυξέλλες, πώς εκτιμάτε τη στάση της κ. Ντε Παλάθιο, σε σχέση με την πολιτική που ακολουθούσε ο προκάτοχός της Νιλ Κίνκ;

Η κ. Ντε Παλάθιο, πέραν του ότι είναι αντιπρόεδρος της Επιτροπής, είναι μια δυναμική και έξυπνη πολιτικός, με ξεκάθαρες απόψεις και με πείσμα όσον αφορά την προώθηση των θέσεών της. Στο συγκεκριμένο ζήτημα, όμως, νομίζω ότι οι υπηρεσίες λειτούργησαν υπό ένα είδος πανικού αμέσως μετά το ναυάγιο του «Erika» και το θόρυβο που προκάλεσε σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Έτσι, ενώ οι Αμερικανοί υιοθέτησαν τα μέτρα για την απόσυρση των τάνκερ το 1990, εμείς τα υιοθετούμε 10 χρόνια αργότερα, δίνοντας πολύ μικρότερα περιθώρια στους δικούς μας πλοιοκτήτες προκειμένου να προσαρμοσθούν στις νέες απαιτήσεις. Ταυτόχρονα δε, δεν μπορεί να γίνει παραδεκτό το γεγονός ότι έχουν υιοθετηθεί ουσιαστικά τριπλά πρότυπα σχετικά με τα πλοία. Για παλιά πλοία, τα λεγόμενα pri-Marpol, η διάρκεια ζωής τους μπορεί να φθάνει τα 23 χρόνια, για τα λεγόμενα post-Marpol μπορεί να φθάσει σε ορισμένες περιπτώσεις μόνο μέχρι τα 14 χρόνια, ενώ για τα πλοία διπλού τοιχώματος δεν υπάρχει κανένας περιορισμός.

Ποια πρέπει να είναι η αντίδραση της ελληνικής κυβέρνησης;

Η ελληνική κυβέρνηση οφείλει να δραστηριοποιηθεί γρήγορα και έντονα. Πρέπει να συνεννοηθεί το ταχύτερο δυνατόν με χώρες στις οποίες δημιουργούνται παρόμοια προβλήματα με εμάς, όπως για παράδειγμα είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, προκειμένου να μπορέσει να πετύχει στο επίπεδο του Συμβουλίου τα καλύτερα αποτελέσματα. Ταυτόχρονα, εγώ από την πλευρά μου, ως πρόεδρος και αρμόδιος εισηγητής, αλλά και οι άλλοι Έλληνες ευρωβουλευτές της ίδιας επιτροπής θα κάνουμε ό,τι μπορούμε για να πετύχουμε τα καλύτερα δυνατόν αποτελέσματα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Είναι μια δύσκολη μάχη, την οποία πρέπει να τη δώσουμε όλοι ενωμένοι και συντονισμένοι.



Ο πρόεδρος του Greek Shipping Co-Operation Committee Επαμεινώνδας Εμπειρίκος υποστηρίζει, στις άκρως ενδιαφέρουσες απόψεις του, ότι οι προτάσεις για την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονών τοιχωμάτων έχουν πολιτικά κίνητρα, τα οποία μετέτρεψαν ένα διεθνές ναυτικοτεχνικό θέμα σε ευρωπαϊκό και πολιτικό ζήτημα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εν συνεχεία του ατυχήματος του «Erika», προτείνει την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονών τοιχωμάτων και, επί πλέον, τη λήψη μέτρων για την ενίσχυση του Port State Control και τη βελτίωση των υπηρεσιών των νηογυμνώνων.

Όπως όμως δημοσίως έχει συχνά αναγνωρίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι προτάσεις της για την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονών τοιχωμάτων δεν βασίζονται σε τεχνικούς λόγους ούτε έχουν στόχο τον περιορισμό της ρυπάνσεως. Οι προτάσεις αυτές δεν έχουν καμία σχέση, από πρακτικής απόψεως, με το ατύχημα του «Erika». Το «Erika» ήταν όντως ένα δεξαμενόπλοιο μονών τοιχωμάτων, αλλά η αιτία που κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε ήταν η κακή του κατάσταση και όχι τα μονά του τοιχώματα. Και διπλά τοιχώματα να είχε, το αποτέλεσμα θα ήταν το ίδιο. Οι προτάσεις για την απόσυρση έχουν πολιτικά κίνητρα, με στόχο απλώς τη συμμόρφωση με την επιθυμία -όπως αυτή εικάζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή- της κοινής γνώμης, ιδίως στη Γαλλία.

Οι αυθαίρετες όμως αυτές και εσφαλμένα βασισμένες προτάσεις για την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονών τοιχωμάτων,

εάν εφαρμοσθούν, θα αποβούν πλέον επιζήμιες για την ευρωπαϊκή οικονομία, τη ναυτιλιακή βιομηχανία και την απασχόληση των Ευρωπαίων ναυτικών και των εργαζομένων εις την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία γενικότερα.

Οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα είχαν αποτέλεσμα, το έτος 2003, να αποσυρθούν 2.500 περίπου προ-Marpol δεξαμενόπλοια (ναυπηγημένα πριν από το 1982), από τα οποία τα 400 είναι ελληνικά πλοία. Τούτο θα είχε άμεση συνέπεια την έλλειψη ικανού αριθμού δεξαμενοπλοίων για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της Ευρώπης σε αργό πετρέλαιο. Επί πλέον, τα διαλυτήρια δεν θα μπορούσαν να αντεπεξέλθουν με τόσο μεγάλο αριθμό δεξαμενοπλοίων, τα οποία θα πρέπει να διαλυθούν εντός του 2003, και είναι σίγουρο ότι θα επικρατήσει χάος. Τι θα γίνει τότε με αυτά τα πλοία; Πού θα παροησιάζονται; Ποιος θα χρηματοδοτήσει τον παροηισμό τους μέχρι να μπορέσουν να διαλυθούν; Πόσα από τα πλοία αυτά θα εγκαταλειφθούν; Η κατάσταση αυτή έχει όλες τις προδιαγραφές μιας οικολογικής καταστροφής!

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάνει σοβαρό λάθος και έχει επιτρέψει πολιτικές σκοπιμότητες να σκιάσουν την κρίση της

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει επίσης, σε δεύτερη φάση, την απόσυρση ιδίου αριθμού πλοίων όλων των Marpol δεξαμενοπλοίων μονών τοιχωμάτων (ναυπηγημένων μεταξύ 1982 και 1996). Αυτό σημαίνει την απόσυρση απολύτως καλών πλοίων, μερικά από τα οποία θα είναι ηλικίας μόλις 14 ετών. Το πλήγμα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και την ευρωπαϊκή οικονομία θα είναι όντως πολύ σοβαρό.

Είναι εύκολο κανονιστικό ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως και κάθε άλλη βιομηχανία, δεν μπορεί να λειτουργήσει σωστά όταν υψηλές επενδύσεις, σε απολύτως καλά πλοία, καθίστανται ξαφνικά χωρίς αξία λόγω αυθαίρετων κυβερνητικών αποφάσεων. Και πολύ περισσότερο όταν οι αποφάσεις αυτές είναι αβάσιμες και αδικαιολόγητες. Έτσι, λοιπόν, φαίνεται ότι οι προτάσεις της Επιτροπής για την απόσυρση υποσκάπτουν αυτά καθαυτά τα θεμέλια της ναυτιλιακής βιομηχανίας και γενικότερα του παγκοσμίου εμπορίου.

Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Greek Shipping Co-Operation Committee) πιστεύει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάνει σοβαρό λάθος και έχει επιτρέψει πολιτικές σκοπιμότητες να σκιάσουν την κρίση της. Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι οι από-

ψεις του «Braer» και του «Sea Empress» στα νερά της Μεγάλης Βρετανίας και η ρύπανση που προκλήθηκε δεν οδήγησαν τη βρετανική κυβέρνηση στην υιοθέτηση βεβαιωμένων και λανθασμένων μέτρων. Αντιθέτως, η βρετανική κυβέρνηση ανέθεσε τη διεξαγωγή έρευνας στη Lord Donaldson Enquiry, η οποία απέδωσε τεκμηριωμένα και θετικά αποτελέσματα.

Είναι ευτυχές ότι οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής πρέπει να εγκριθούν από δύο σώματα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Υπουργών, όπου ελπίζουμε και πιστεύουμε ότι οι πιο σώφρονες κρίσεις θα επικρατήσουν.

Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, σε συνεργασία με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, σε επαφές τους με την ελληνική κυβέρνηση και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μετέφεραν τις απόψεις τους επί του θέματος.

Επίσης, ο τέως υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Σουμάκης και ο νυν υπουργός κ. Χρ. Παπουτσή υποστήριξαν σθεναρά τις θέσεις της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι οποίες και συμπίπτουν με τα συμ-

φέροντα της ελληνικής οικονομίας και της ευρωπαϊκής οικονομίας γενικότερα. Ελπίζουμε ότι η ελληνική κυβέρνηση θα εργασθεί ενεργά για την ανάπτυξη ενός ενωμένου μετώπου με άλλες κυβερνήσεις, ώστε να αντικρουστούν αυτές οι ατυχείς προτάσεις.

Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας είναι αισιόδοξη ότι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα απορρίψουν και τα δύο τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονών τοιχωμάτων. Όντως, αφού οι προτάσεις αυτές, από τεχνικής απόψεως, δεν έχουν καμία σχέση με την απώλεια του «Erika», αφού δεν βελτιώνουν ούτε την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα ούτε την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και υπό το πρίσμα των δυσμενών τους επιπτώσεων, δεν βλέπουμε κανένα λόγο για την αποδοχή τους από το Συμβούλιο των Υπουργών ή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Και τα δύο αυτά σώματα αποτελούνται από εκλεγμένους εκπροσώπους, που ελπίζεται θα αναγνωρίσουν την αυθαίρετη, κακώς συλληφθείσα και επιζήμια φύση των προτάσεων της Επιτροπής για την απόσυρση και θα αναγνωρίσουν, επίσης, ότι είναι ενάντιες των θεμελιωδών αρχών της φυσικής δικαιοσύνης.



MAERSK AIR



*Daily Direct
flights
to Copenhagen*

COPENHAGEN

Dep 11.00

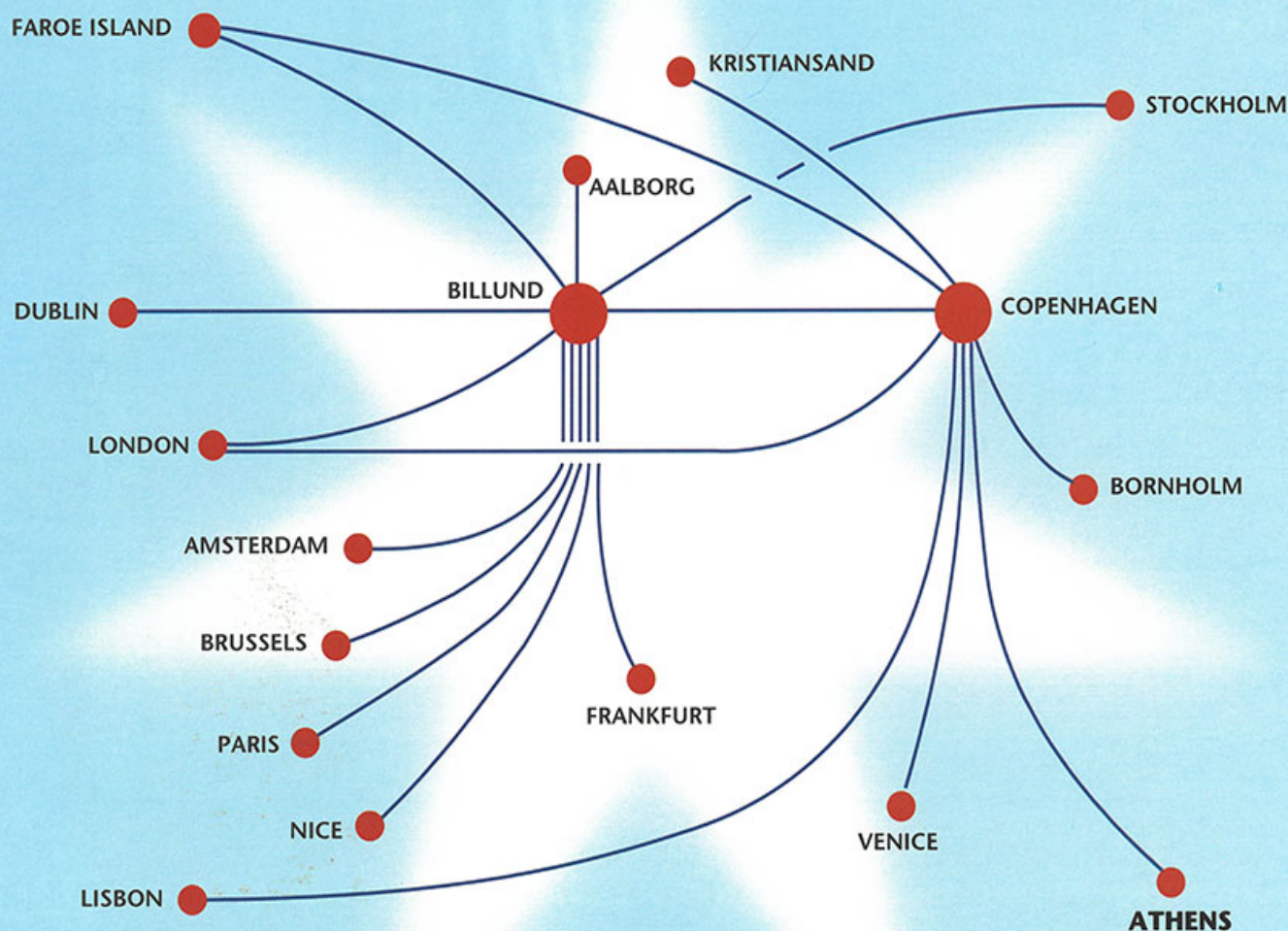
ATHENS

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



πλοίων
αγοραπωλησίες

Ασήμαντες μεταβολές στην αγορά πλοίων





Τις τελευταίες εβδομάδες καμία ουσιαστική μεταβολή δεν παρουσιάστηκε στον τομέα των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων.

Η ναυλαγορά των πλοίων ξηρού φορτίου παρέμεινε περίπου στα ίδια επίπεδα και οι δείκτες παρουσίασαν ασημαντες διακυμάνσεις, όληντε θετικές και όληντε αρνητικές.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ναυτιλία δέχθηκε με ενθουσιασμό την είδηση της έγκρισης από πλευράς των Αμερικανών της πολυσυζητημένης εμπορικής συμφωνίας με την Κίνα, η οποία, εφόσον υλοποιηθεί, μπορεί να βοηθήσει μακροπρόθεσμα τις μεταφορές.

Στις τιμές των προσφερομένων προς πώληση πλοίων ξηρού φορτίου, παρατηρήθηκε σταθερότητα. Το αγοραστικό ενδιαφέρον επικεντρώθηκε και πάλι σε πλοία χωρητικότητας άνω των 30.000 dwt και κατασκευής λίγο πριν ή λίγο με-

τά της εικοσαετίας, επειδή παρουσιάζονται θετικά οικονομικά αποτελέσματα τους τελευταίους μήνες.

Παρά τις αισιόδοξες προβλέψεις και την ευφορία που δημιουργήθηκε μετά τη Σύνοδο Κορυφής των μελών του OPEC στα τέλη του περασμένου Μαρτίου, η τιμή του «μαύρου χρυσού» απογειώθηκε ακόμη μία φορά, θέτοντας εκ νέου υπό καθεστώς «ομηρείας» την παγκόσμια οικονομία.

Η εξέλιξη αυτή, όμως, δεν εμπόδισε την ανοδική πορεία της ναυλαγοράς των δεξαμενόπλοιοιων η οποία συνεχίστηκε και για την περίοδο που διανύσαμε, έχοντας βασικό σύμμοχο την υπερκατανάλωση κυρίως από την όλην πλευρά του Ατλαντικού.

Τα αποτελέσματα πρόσφατης έρευνας έδειξαν ότι ο μέσος Αμερικανός πολίτης καταναλώνει τετραπλάσια σχεδόν ποσότητα πετρελαιοίου από τον αντίστοιχο Ευρωπαίο. Έτσι, τα VLCC's, τα Aframax

και τα Suezmaxes απολαμβάνουν υψηλότερους ναύλους.

Παρά τον περιορισμένο αριθμό πράξεων, οι τιμές των δεξαμενόπλοιοιων είχαν ανοδική τάση ιδιαίτερα για τα πλοία που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του '90, αφού οι προθέσεις των διεθνών οργανισμών γύρω από θέματα ασφαλείας, αληλά και προστασίας του περιβάλλοντος, δημιουργούν κλίμα ανησυχίας για το μέλλον των περισσότερων πλοίων παλαιότερης κατασκευής.

Στον τομέα των διαλύσεων, δεν είχαμε μεγάλες διακυμάνσεις και οι τιμές παρέμειναν στα ίδια επίπεδα, γύρω στα 150 δολλ. ΗΠΑ τον τόνο για τα πλοία ξηρού φορτίου και 145 δολλ. ΗΠΑ για τα δεξαμενόπλοια.

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

CONTAINERS/ TWEENS&MPP'S NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SEA CAPTAIN	CONTAINER	16,030	1985	GERMANY	TEU: 938	3,900,000	VIETNAMESE
BUYERS							
HANSA CARRIER	CONTAINER	26,336	1989	GERMANY	TEU: 1,799 3 X 40 TS	14,000,000	UNDISCLOSED
ANANGEL ARES	FREEDOM	17,154	1980	JAPAN	TEU: 367 CR 3 X 22 TS CR 2 X 25 TS	2,100,000	GREEK BUYERS
LUBLIN II	TWEEN	13,593	1987	POLAND	TEU: 320 CR 3 X 25 TS CR 3 X 13 TS DR 2 X 5 TS	2,200,000	UNDISCLOSED
SHERINGHAM	TWEEN	15,954	1982	RUSSIA	CR 7 X 12 TS DR 1 X 63 TS	Region 1,400,000	UNDISCLOSED
AL RAYYAN	MPP/TWEEN	23,740	1978	U.K.	TEU: 434 CR 4 X 13 TS DR 1 X 105 TS,	2,100,000	UNDISCLOSED
RICKMERS HOUSTON	TWEEN	24,640	1979	JAPAN	TEU: 1,013 CR 4 X 25	DR 4 X 10 TS EN BLOC TS DR 2 X 225 TS	RICKMERS
GROUP, HAMBURG							
RICKMERS TIANJIN	TWEEN	24,938	1979	JAPAN	DR 8 X 12 TS TEU: 1,013 CR 4 X 25 TS DR 2 X 225 TS DR 8 X 12 TS	UNDISCLOSED PRICE	RICKMERS GROUP, HAMBURG

DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
CORMORANT	SD14/15	15,139	1972	U.K.	145	INDIA
GANNET	SD14/15	15,241	1974	U.K.	145	INDIA
GOLDEN WEALTH	LOGGER	18,842	1972	JAPAN	135	CHINA
WINCO TRADER	BULKER	19,933	1969	JAPAN	143	INDIA
GALINI	BULKER	25,561	1971	NORWAY	135	CHINA
LAXMI	BULKER	26,513	1974	JAPAN	141	INDIA
MED SALVADOR	BULKER	40,610	1970	DENMARK	Region 146	INDIA
NORTH WIND	TANKER	28,000	1969	JAPAN	140	BANGLADESH
SEABRAVERY	TANKER	32,483	1973	U.K.	165	INDIA
RAS AL ASAD STAR	TANKER	39,115	1975	YUGOSLAVIA	155	INDIA
ENCOURAGER	TWEEN	21,200	1978	JAPAN	135	-

BULK CARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR	PRICE SOLD US\$	BUYERS
VERONA	2,315	1972	THE NETHERLANDS	-	Region 160,000	GREEK BUYERS
KOPALNIA ZIEMOWIT	11,722	1991	POLAND	CR 4 X 16 TS	4,500,000	GREEK BUYERS
CAPE CONFIDENCE	18,649	1982	JAPAN	CR 1 X 13 TS		
EXPLORER	18,955	1974	JAPAN	CR 3 X 25 TS	3,000,000	FAR EASTERN BUYERS
EVPO AGEOS	22,632	1980	JAPAN	DR 1 X 25 TS		
BOHOL SAMPAGUITA	23,908	1984	JAPAN	DR 4 X 22 TS	900,000	FAR EASTERN BUYERS
ANATOLI	25,890	1977	JAPAN	DR 4 X 25 TS	2,175,000	NEREUS
KUCHULU	28,633	1977	JAPAN	CR 3 X 25 TS	4,400,000	GREEK BUYERS
ANANGEL HONESTY	31,774	1983	JAPAN	DR 5 X 25 TS	Region 1,500,000	PRIAMOS, GREECE
THULELAND	31,900	1977	SWEDEN	CR 5 X 25 TS	1,750,000	KOREAN BUYERS
COLUMBIALAND	31,900	1978	SWEDEN	CR 4 X 25 TS	5,600,000	UNDISCLOSED
BATALION CZWARTAKOW	33,764	1986	POLAND	CR 5 X 25 TS	EN BLOC	UNDISCLOSED
PETKA	34,750	1986	YUGOSLAVIA	CR 5 X 25 TS	7,000,000	SWEDISH BUYERS
JAG REKHA	37,635	1984	BRAZIL	CR 5 X 25 TS	Excess 5,000,000	UNDISCLOSED
GENERAL BERLING	38,466	1984	BULGARIA	CR 3 X 25 TS	8,250,000	SWEDISH BUYERS
ITIME, GREECE	40,507	1981	JAPAN	CR 1 X 12 TS		
JAG RASHMI				CR 2 X 35 TS	Committed on subjects	BELIEVED CLIENTS OF RADIANT within India
OF RADIANT price in Rupees				CR 2 X 25 TS	on private terms 4,750,000	WINDFORCE MAR-
SANKO REQUEST	42,529	1994	JAPAN	CR 5 X 25 TS	Committed on subjects	BELIEVED CLIENTS to Indian Buyers at a
SANKO RESOURCE	42,529	1995	JAPAN	CR 4 X 30 TS	equivalent to 4,600,000	GREEK BUYERS
LUCKY FORTUNE	43,665	1990	JAPAN	CR 4 X 30 TS	EN BLOC	GREEK BUYERS
LUCKY WEALTH	43,685	1989	JAPAN	TEU: 1,082 CR 4 X 30 TS	Region 23,000,000	APEX
ATLANTIC LEADER	73,506	1995	KOREA	-	EN BLOC	APEX
CAPE MERCURY	171,039	1996	JAPAN	-	Committed for 16,450,000	GREEK BUYERS
ATLANTIC CROWN	73,565	1996	KOREA	-	- subject inspection Region 30,000,000	ENTERPRISES S&T, GREECE
					17,300,000	TRANSOCEAN MARITIME, MONACO

TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
JIOGASA STAR	3,911	1987	JAPAN	Product	1,700,000	JAPANESE BUYERS
HAEKUP PUSAN	6,187	1982	JAPAN	-	1,800,000	SAUDI ARABIAN BUYERS
SUULA	6,679	1980	GERMANY	Chemical	4,500,000	SKRAB, SWEDEN
AMER RHINE	6,853	1983	JAPAN	Chemical	2,000,000	KOREAN BUYERS
MONTECRISTO	9,392	1986	JAPAN	Product	5,000,000	GREEK BUYERS
ENTITY	12,824	1985	JAPAN	Product	5,000,000	MIDDLE EAST BASED BUYERS
CONUS	31,950	1981	JAPAN	Chemical	5,800,000	ANDROMEDA, ITALY
LARISSA	36,236	1976	JAPAN	Product	1,300,000	UNDISCLOSED
WORLD BRIDGE	48,531	1982	JAPAN	Product	7,000,000	MIDDLE EASTERN BUYERS
SOLENA	81,561	1980	JAPAN	-	7,570,000	MARMARAS NAVI-
GATION						
KANTAN JAYA EKSPRESS	83,930	1986	DENMARK	Chemical	13,000,000	ULTRAMAR
HORIZON IX	123,449	1974	JAPAN	-	3,250,000	MIDDLE EASTERN BUYERS
WHITE SEA	132,500	1975	JAPAN	-	5,200,000	DYNACOM
RABIGH BAY 3	135,500	1977	SWEDEN	-	3,500,000	CLIENTS OF WIRANA
SIR JOHN	155,200	1977	SWEDEN	-	3,500,000	CLIENTS OF WIRANA
BERGE FOREST	267,401	1978	U.K.	-	EN BLOC	EGON OLDENDORFF
BERGE FISTER	268,112	1979	U.K.	-	17,000,000	EGON OLDENDORFF

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 1 ΧΡΟΝΟ - ΙΟΥΝΙΟΣ 1999

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS	
FORDHAM	22,000	1980	JAPAN	2,050,000	GREEKS	
CROWN ROSE	29,000	1984	JAPAN	5,100,000	GREEKS	
VERNER	37,600	1984	JAPAN	6,800,000	GREEKS	
OLMECA	41,096	1984	JAPAN	7,600,000	GREEKS	
EVER ADVANTAGE	65,020	1981	KOREA	3,600,000	GREEKS	
C.S. ELEGANT	65,850	1989	JAPAN	10,800,000	GREEKS	
ENERGY PIONEER	70,359	1989	JAPAN	11,100,000	GREEKS	
ABEROUS	149,000	1992	TAIWAN	20,000,000	ITALIANS	
2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS	
JAGPRABHAT	25,300	1985	KOREA	11,750,000	VIETNAMESE	
EBURNA	31,170	1979	JAPAN	3,900,000	MONACO BASED	
PACIFIC PLUTO	95,000	1992	JAPAN	19,000,000	FAR EAST BUYERS	
ALBIZZIA	105,000	1999	KOREA	34,500,000	GREEKS	
NEW PROSPERITY	271,000	1981	SPAIN	7,100,000	GREEKS	
3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
GRIGORI ALEKSEEV	B/C	23,600	1974	-	118	INDIA
ESPERANZA C.	B/C	37,637	1973	SKARAMANGA	115	INDIA
ALISON	B/C	41,800	1977	JAPAN	110	CHINA
KLIA	B/C	72,000	1976	U.K.	106	CHINA
MALIBU	TANKER	133,760	1974	SWEDEN	119	PAKISTAN
RIO VENTURE	TWEEN	18,421	1977	JAPAN	110	BANGLADESH

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ 10 ΧΡΟΝΙΑ - ΙΟΥΝΙΟΣ 1990

1. BULKCARRIERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
OCEANIC CONFIDENCE	17,685	1977	JAPAN	5,200,000	-
STAHOLM	26,636	1978	-	7,350,000	TURKISH
MARINA MISTRAL	27,890	1968	SWEDEN	2,700,000	GREEKS
SUMICO	34,544	1984	JAPAN	13,500,000	JAPANESE
BAIONA	49,228	1982	JAPAN	15,250,000	TURKISH
IRON MASTER	127,774	1982	KOREA	22,000,000	-
AUSTRALIAN PROSPECTOR	139,400	1977	GERMANY	20,000,000	CHINESE
ORINOCO	140,784	1982	KOREA	29,000,000	-
2. TANKERS (NAME)	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
FYODOR POLETAYEV	50,270	1964	ITALY	4,150,000	POLEMBROS
ASTRO PEGASUS	79,991	1975	JAPAN	15,000,000	SCANDINAVIANS
GEORGIA	83,651	1988	YUGOSLAVIA	46,100,000	NESTE
LITHGOW	89,601	1985	JAPAN	36,700,000	NORWEGIANS
3. DEMOLITION (NAME)	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
TRITON TRADER	TWEEN	3,516	1960	258	INDIA
LARGAVISTA	TANKER	36,000	1961	266	INDIA
STAR CALIFORNIA	TANKER	39,249	1954	270	INDIA

ΤΟ ΘΕΡΜΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΡΑ!

Πόσο αποφασισμένος είναι ο Χρ. Παπουτσής



του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Δ. Πουλιόσης

Μερικά χρόνια πιο πριν το ζητούμενο ήταν η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός του στόλου. Εγχείρημα ιδιαίτερα τολμηρό, αρκεί να αναλογισθεί κάποιος την υποδομή των λιμένων (των περισσότερων τουλάχιστον) και τον έντονο παρεμβατικό χαρακτήρα του κράτους. Παρ' όλα αυτά, οι επιχειρήσεις του κλάδου, αναλαμβάνοντας το ρίσκο, προχώρησαν σε σημαντικές επενδύσεις σε πλοία νέας τεχνολογίας με άμεσα αποτελέσματα, την αισθητή αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών και την εξασφάλιση συνθηκών στους πλόες.

Τα νέα σύγχρονα πλοία, που άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους στις ελληνικές θάλασσες, δημιούργησαν νέα δεδομένα και νέες συνθήκες ανταγωνισμού οι οποίες, συναντώντας το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, έγιναν αφορμή να παρουσιαστούν οι αδυναμίες μιας πορείας στην οποία το κράτος ακολουθούσε ασθμαίνοντας.

Πώς διαμορφώνεται ο «χάρτης» της ακτοπλοΐας

Οι παροικούντες την Ακτή Μιαούλη ήταν, ίσως, οι μόνοι που δεν αιφνιδιάστηκαν όταν πριν από λίγους μήνες η υποβόσκουσα κρίση στις σχέσεις

των επιχειρήσεων ήρθε στην επιφάνεια. Το «πείρημα» είναι ότι, σ' αυτή την κρίση, όλες οι πλευρές έχουν δίκιο! Δικαίως οι μεν υποστηρίζουν ότι κινήθηκαν στο πλαίσιο του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου και καθαρά επιχειρηματικά, δικαίως οι δε διατείνονται ότι, αφού αργά ή γρήγορα η όρση του Cabotage θα απελευθερώσει τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, γιατί θα πρέπει να περιμένουν μέχρι το 2004; Ο τώως υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης είχε κατορθώσει να επιβάλει ένα *modus vivendi* μεταξύ των ανταγωνιστών, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι είχε καταφέρει να λύσει το πρόβλημα.

Οι Επιχειρήσεις Αττικής, πάντως, δεν ξέχασαν ότι η προηγούμενη ηγεσία του υπουργείου τις είχε αποκλείσει από τις γραμμές της Κρήτης. Και όταν η Minoan Flying Dolphins με αστραπιαίες κινήσεις προχώρησε σε συγχωνεύσεις άλλων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, δημιουργώντας έναν πανίσχυρο όμιλο, τότε η λέξη «μονοπώλιο» άρχισε να κυκλοφορεί ευρέως, εγκαινιάζοντας μια περίοδο έντασης.

Αρχικά η αποχώρηση του Γ. Στρίντζη από την Ένωση Εφορητιστών Ακτοπλοΐας, η σύγκρουση της MFD με την ANEK για τη συμφωνία της ΝΕΛ με την πρώτη, οι δηλώσεις του Κ. Αγαπητού, με τις οποίες κατηγορούσε ότι, μέσω των ΕΠΑΤ, ξένοι θα βρουν την ευκαιρία να «βάθουν πόδι στο Αιγαίο», και αλληλοσυγκρουόμενες πληροφορίες για τις προθέσεις του YEN δημιούργησαν ένα βαρύ κλίμα, και μάλιστα σε περίοδο αιχμής. Κοντά σε όλα αυτά ήρθαν να προστεθούν και οι διαμαρτυρίες παραγόντων από τα νησιά, υπερβολικές σε έκταση και περιεχόμενο, για ελλείψεις δρομολογίων στις Κυκλάδες! Φυσικά στόχος ήταν ο όμιλος της MFD, ο οποίος, αντιδρώντας με στοιχεία, έθεσε θέμα ακαταληκτικότητας του λιμανιού της Σαντορίνης να δεχθεί το Highspeed, παρουσίασε επιστολή του Π. Σφήνιά, με την οποία έδω και τρία χρόνια καθούσε τις τοπικές αρχές να κατασκευάσουν μια προβλήτα μήκους 70 μέτρων, και παρουσιάζοντας την «άλλη όψη» της ακτοπλοΐας, έδωσε με αριθμούς την εικόνα των επιβατών (10 και 20) που μεταφέρει ένα πλοίο τούς οκτώ από τους δώδεκα μήνες του χρόνου, όταν τα φώτα της δημοσιό-

τητας δεν είναι στραμμένα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Ο όρος «μονοπώλιο», που αρχικά φάνηκε να υιοθετείται από τον υπουργό Χρήστο Παπουτσή, προκαλώντας την επιδοκιμασία των ΕΠΑΤ, σχετικά γρήγορα απεσύρθη από το λεξιλόγιο του υπουργού, αλλά ήταν πλεονάζον. Η θέση της MFD, ότι «τα μονοπώλια δεν κάνουν εκπώσεις και δεν βάζουν δρομολόγια όλην το χρόνο σε άγονες γραμμές», προκάλεσε την

Η απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας έφερε νωρίτερα απ' ό,τι αναμενόταν το ζήτημα της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας

θέτηση των ΕΠΑΤ, να πάρει θέση για τα τεκταινόμενα, υπονοώντας ότι ο όμιλος της MFD υπονομεύει «την προσπάθεια της κυβέρνησης να εκσυγχρονίσει την ελληνική ακτοπλοΐα». Ποια είναι όμως η προσπάθεια της κυβέρνησης; Η απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας έφερε νωρίτερα απ' ό,τι αναμενόταν το ζήτημα της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας. Πώς την εννοεί όμως την απελευθέρωση η κυβέρνηση και πώς την οραματίζεται ο αρμόδιος υπουργός; Από την ολιγόμηνη παρουσία του στη Γρηγορίου Λαμπράκη, έδειξε ότι στόχος του είναι να επιταχυνθούν οι διαδικασίες απελευθέρωσης, ώστε ο χρόνος προσαρμογής να είναι επαρκής για την Ολυμπιάδα. Κι αυτό γιατί οι προβλέψεις είναι, ότι θα υπάρξει «έκρηξη» τουριστών. Γίνεται όμως απελευθέρωση, με το κράτος πανταχού παρόν και ουσιαστικά «συνέταιρο» της ιδιωτικής πρωτοβουλίας; Θα συνεχίσει το κράτος να καθορίζει την τιμή του εισιτηρίου και να χορηγεί άδειες σκοπιμότητας; Και τα δύο θέματα αποτελούν αντικείμενο προβληματισμού, αφού δεν



αντίδραση των ΕΠΑΤ, οι οποίες απάντησαν ότι γίνεται προσπάθεια να πεισθεί το κοινό πως τα μονοπώλια «κάνουν καλό» και ότι «αυθόρμητα» η εταιρεία (MFD) κάνει εκπώσεις και εξυπηρετεί και άγονα νησιά και ότι γι' αυτό δεν είναι μονοπώλιο. «Το επιβατικό κοινό γνωρίζει ποια είναι η πραγματικότητα και ήδη έχει αποφανθεί». Σημασία όμως έχει η δημόσια τοπο-

νοείται απελευθέρωση με την παρουσία τους. Το θέμα είναι αν το YEN θα προχωρήσει άμεσα ή στον απώτερο χρόνο στην κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας και στην ουσιαστική απελευθέρωση του κλάδου από το σφιχτό εναγκαλισμό του κράτους. Το πιο πιθανό είναι η κυβέρνηση να προχωρήσει στη σταδιακή απελευθέρωση, εφαρμόζοντας διαφορετικές δια-



Το ΥΕΝ θα προχωρήσει άμεσα ή στον απώτερο χρόνο στην κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας και στην ουσιαστική απελευθέρωση του κλάδου από το σφιχτό εναγκαλισμό του κράτους

δικασίες στην έκδοση αδειών, και επαναφέροντας μια μορφή επιδότησης - στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθεσίας - να παρατείνει την παρεμβατικότητα του κράτους στη διαμόρφωση των τιμών στα εισιτήρια, επικαλούμενη το «δημόσιο συμφέρον». Πάντως, το γεγονός είναι ότι το θεσμικό πλαίσιο βρίσκεται σε μια φάση προεργασίας και βεβαίως μόνον υποθέσεις μπορεί να γίνουν για τις τελικές αποφάσεις που θα ληφθούν, οι οποίες σε κάθε περίπτωση θα αποτελέσουν και αντικείμενο συζήτησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο «ΧΑΡΤΗΣ» ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Με τα «Λευκά Όρη», το νέο σύγχρονο πλοίο της ANEK, άνοιξε ένας νέος κύκλος καινούργιων πλοίων μαζί με το Corsaire της NEA («Αίολος»), τα δύο Highspeed της MFD και το «Blue Star 1» της Strintzis Lines. Στα εγκαίνια μάλιστα

του τελευταίου, ο υπουργός Ε.Ν. μίλησε για ένα καθαρό νομικό πλαίσιο και κατά της «άνορκης απελευθέρωσης» της εσωτερικής ακτοπλοΐας.

Πιο πριν, ο Χρήστος Παπουτσής είχε απορρίψει τη δρομολόγηση πλοίου της MFD για τη γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης. Σύμφωνα με την πολιτική που προτίθεται να ακολουθήσει ο υπουργός Ε.Ν., η απελευθέρωση «θα πρέπει να λειτουργεί προς όφελος του πλοίου». Χρειάζεται ένα καθαρό νομικό πλαίσιο» και υπογράμμισε: «Προς την απελευθέρωση βαδίζουμε με σταθερά βήματα και πάντα υπέρ του δημόσιου συμφέροντος. Στόχος μας είναι η ενίσχυση των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Σύντομα θα είναι έτοιμο το νέο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο θα δοθεί στα ενδιαφερόμενα μέρη για να εκθέσουν τις απόψεις και τις θέσεις τους».

Σε αντίθετο μήκος κύματος κινούνται οι Γερ. Στρίντζης και Περ. Παναγόπουλος, οι οποίοι τάσσονται υπέρ της πλήρους απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας. Ο

επικεφαλής των ΕΠΑΤ Περικλής Παναγόπουλος (ελέγχουν το 40% της Strintzis Lines) είπε με έμφαση ότι «πρέπει να σταματήσει η κρατική κηδεμονία βάσει απηχαιωμένων συστημάτων, τα οποία παλαιότερα εξυπηρέτησαν κάποιες σκοπιμότητες. Θέλουμε να ναυπηγήσουμε όχι 20 αλλά 40 πλοία, τα οποία να εξυπηρετούν τα ελληνικά νησιά. Αφήστε ελεύθερη την ακτοπλοΐα, όπως είναι ελεύθερες οι διεθνείς γραμμές».

Δηλαδή, πιο απλά, αφήστε την αγορά να λειτουργήσει σύμφωνα με τα επιχειρηματικά και εμπορικά κριτήρια και με τους διεθνείς κανονισμούς. Αν αυτό γίνει, ισχυρίζονται οι εκφραστές αυτής της θέσης, τότε η εξυπηρέτηση θα είναι καλύτερη και τα λεγόμενα «άγονα νησιά» (σύμφωνα με τον Π. Παναγόπουλο) θα εξυπηρετούνται με τον καλύτερο τρόπο.

Ενώ στη σύντομη ομιλία του ο Γεράσιμος Στρίντζης τόνισε: «Έχουμε κερδίσει το στοίχημα με τις γραμμές της Αδριατικής όπου το 98% του στόλου είναι ελληνικών συμφερόντων, με ελληνικά πληρώματα και αθυσιοδωτά οφέλη για τη χώρα μας. Κατά τη γνώμη μας δεν υπάρχει θέμα απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών. Οι θέσεις εργασίας είναι εξασφαλισμένες και οι ανάγκες σε ναυτεργατικό δυναμικό αυξάνονται. Ο όμιλος στον οποίο ανήκουμε απασχολεί σήμερα 2.000 Έλληνες ναυτικούς, μέχρι το τέλος του χρόνου θα απασχολούμε 2.500 και για την επάνδρωση των πλοίων, που ναυπηγούμε, θα χρειαστούμε άλλους 1.000. Θα συνεργαστούμε με την ΠΝΟ για την εξασφάλιση των θέσεων εργασίας των επαγγελματιών Ελλήνων ναυτικών».

Τι δήλωσε ο Μ. Σακέλλης

Για τις εξελίξεις ο κ. Μ. Σακέλλης, διευθυντής Πωλήσεων και Marketing της Strintzis Lines, τόνισε ότι: «Έχουμε κατ' επανάληψιν αναφέρει ότι η μόνη λύση για τα προβλήματα της ανάπτυξης και τον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας μας είναι η απελευθέρωσή της.

Έχουμε βιώσει τα τελευταία χρόνια, και συγκεκριμένα μετά το 1995, την ανάπτυξη των γραμμών Ειλλάδας - Ιταλίας που σήμερα εξυπηρετούνται από τον πιο σύγχρονο στόλο στον κόσμο. Η ανάπτυξη αυτή σαφώς βασίστηκε στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς.

Ο ελεύθερος ανταγωνισμός ενθαρρύνει τον ιδιωτικό τομέα για επενδύσεις, ενώ αντίθετα οι περιορισμοί και τα νομοθετικά πλαίσια αποθαρρύνουν τις ναυτιλιακές εταιρείες για νέες επενδύσεις, αφού δεν έχουν ελεύθερες επιλογές για την εκμετάλλευση των πλοίων τους.

Είναι χαρακτηριστικό ότι τα δρομολόγια Ειλλάδας - Ιταλίας, χωρίς την παραμικρή υποχρέωση εκ του νόμου, ανακοινώνονται ένα χρόνο πριν και τηρούνται με ακρίβεια και συνέπεια. Αντιθέτως, τα δρομολόγια των ακτοπλοϊκών μας γραμμών, που καθορίζονται με διαδικασίες θεσμοθετημένες και με νόμους που προβλέπουν επαχθείς κυρώσεις, δεν τηρούνται σε πολλές περιπτώσεις και αλλοιώνονται συνεχώς.

Με βάση όλα τα παραπάνω, συμφωνούμε απόλυτα με τη νέα πολιτική του ΥΕΝ που είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσει τις ακτοπλοϊκές γραμμές μας σε ανάπτυξη, σε αύξηση των χωρητικότητων, σε σημαντική μείωση του χρόνου ταξιδιού με παράλληλη αύξηση του αριθμού των δρομολογίων και σε ασφαλέστερα ταξίδια. Και βέβαια, όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ο υπουργός, η ανάπτυξη αυτή είναι μονόδρομος για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου σε σχέση με πλοία άλλων κρατών και την αποθάρρυνσή τους για δρομολογήσεις στις ακτοπλοϊκές μας γραμμές.

Η ενθουσιώδης ανταπόκριση του κοινού στα δρομολόγια του «Blue Star Itakli», του πρώτου μεγάλου νεότευκτου ferry υψηλής ταχύτητας της ακτοπλοΐας μας, είναι ένα παράδειγμα της αναμενόμενης εξέλιξης του ελληνικού στόλου που στα αμέσως επόμενα χρόνια θα εξυπηρετεί τα νησιά μας»



τατή, ότι ήρθε για να «ταρξεί τα νερά», μπορεί να δημιουργεί ένα κλίμα «ανασφάλειας», αλλά παρ' όλα αυτά όλοι εκτιμούν ότι το νέο θεσμικό πλαίσιο δεν θα προκα-

λέσει «απόνερα». Άλλωστε, όπως έλεγε στον υπογράφωντα σημαίνει στέλεχος της κυβέρνησης, «η απελευθέρωση είναι μονόδρομος. Η αναζήτηση των όρων και των προϋποθέσεων έχει πολλούς παραδρόμους...».

Το ευχάριστο είναι ότι επιχειρήσεις όπως η ANEK και η NEA βρίσκονται σε ανοδική πορεία και αυτό φυσικά δεν αφορά μόνο στη ναυπήγηση των υπερσύγχρονων new buildings, αλλά και στην προσπάθεια που καταβάλλουν για την αναδιοργάνωση των υπηρεσιών τους. Η επικείμενη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ANEK και η επέκταση των δραστηριοτήτων της σε

άλλους κλάδους υποδηλώνουν την ποιοτική στροφή της χανιώτικης εταιρείας.

Ο Όμιλος MFD και οι ΕΠΑΤΤ, σε συνδυασμό με τη Strintzis Lines, συνθέτουν μια εικόνα αρκετά ενδιαφέρουσα για δημοσιογραφικούς λόγους, μια και τροφοδοτεί τον Τύπο με ειδήσεις, αλλά σε κάθε περίπτωση αυτή η εικόνα λειτουργεί θετικά για την αγορά, αφού δημιουργεί υψηλούς ανταγωνιστικούς ρυθμούς. Και αυτό είναι καλό να το θυμόμαστε σε λίγα χρόνια, όταν αυτές οι επιχειρήσεις θα αισθάνονται να «ασφυκτίζουν» στο Αιγαίο και θα επεκτείνουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες και εκτός των ελληνικών χωρικών υδάτων.

Η θέση μας είναι ότι το πρόβλημα δεν το έχουν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις και κατ' επέκταση οι συγκατοικίες. Το πρόβλημα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, εντοπίζεται στις ανύπαρκτες λιμενικές εγκαταστάσεις των νησιών.

Πάντως, για να επιστρέψουμε στην εικόνα που επικρατεί αυτή την ώρα στην ακτοπλοΐα, η κατάσταση είναι αντιστρόφως ανάλογη μ' αυτή που παρουσιάζεται από τις δηλώσεις και τις «διαρροές». Η ανανέωση του στόλου έχει επιτευχθεί σ' ένα μεγάλο βαθμό, ενώ το κοινό -με εξαίρεση κάποια μεμονωμένα περιστατικά- απολαμβάνει καλύτερες υπηρεσίες απ' ό,τι στο παρελθόν. Ωστόσο, η αναμενόμενη αύξηση στην τουριστική κίνηση δεν επιτρέπει αποφάσεις «εν θερμώ», οι οποίες ειδικά αυτή την εποχή θα δημιουργούσαν σοβαρότερα προβλήματα. Η εκπνεφρασμένη θέση του Χρ. Παπου-

Ολυμπιάδα 2004

του Νάσου Πουλακίδα

Ανω των 270 δισ. δραχμών διεκδικεί το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την πλήρη υλοποίηση των στόχων του στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

Όπως αποκάλυψε ο υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσής, βάσει του προκαταρκτικού επιχειρησιακού σχεδίου του ΥΕΝ για τους Αγώνες, που ήδη κατατέθηκε στον πρωθυπουργό Κ. Σημίτη, θα απαιτηθούν συνολικά 437 δισ. δραχμές. Από το Γ' ΚΠΣ έχουν προεγκριθεί 166,7 δισ. για προμήθεια υλικού και μέσων του Λιμενικού Σώματος και για έργα σε μαρίνες και λιμάνια της χώρας. Το ποσόν αυτό καλύπτει μόλις το 40% του συνολικού κονδυλίου που διεκδικεί το ΥΕΝ, ενώ ο κ. Παπουτσής σε ερώτηση των «Ναυτικών Χρονικών» αν θα ικανοποιηθούν όλες οι ανάγκες του υπουργείου και του Λιμενικού, υποστήριξε: «Έχουμε υποχρέωση να παρουσιάσουμε τις ανάγκες που πρέπει να καλύψουμε. Η ΕΟΑ θα αποφασίσει για τις προτεραιότητες. Πιστεύουμε ότι όλα τα έργα που υπάρχουν στο φάκελό μας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες πρέπει να υλοποιηθούν».

Το υπουργείο Ναυτιλίας, το Λιμενικό Σώμα, ο ΟΛΠ και οι επιβλέποντες φορείς αναμένεται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην επιτυχή οργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων. Βάσει του επιχειρησιακού σχεδίου, σε χώρους ευθύνης του ΥΕΝ -Άγιος Κοσμάς, Σκινιάς, Φάληρο- θα διεξαχθούν αθλήματα όπως: ιστιοπλοΐα, σκι, beach volley και κωπηλασία. Απαιτείται, επίσης, μεγάλος αριθμός θέσεων παραβολής και αγκυροβολίας για τα κρουαζιερόπλοια που θα χρησιμοποιηθούν ως πλωτά ξενοδοχεία για να φιλοξενήσουν τουλάχιστον 15.000 άτομα. Κρουαζιερόπλοια ως πλωτά ξενοδοχεία χρησιμοποιήθηκαν στη Βαρκελώνη και θα χρησιμοποιηθούν και στο Σίδνεϊ.

Όπως τόνισε ο κ. Παπουτσής, για την επίτευξη στόχων θα απαιτηθεί η αύξηση των οργανικών θέσεων του Λιμενικού Σώματος από 6.006 σε 8.856 άτομα και η συμπλήρωση αυτών έως το 2003. Από τα άτομα αυτά, τα 850 θα χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη αναγκών στα υπό προμήθεια πλωτά και εναέρια μέσα.

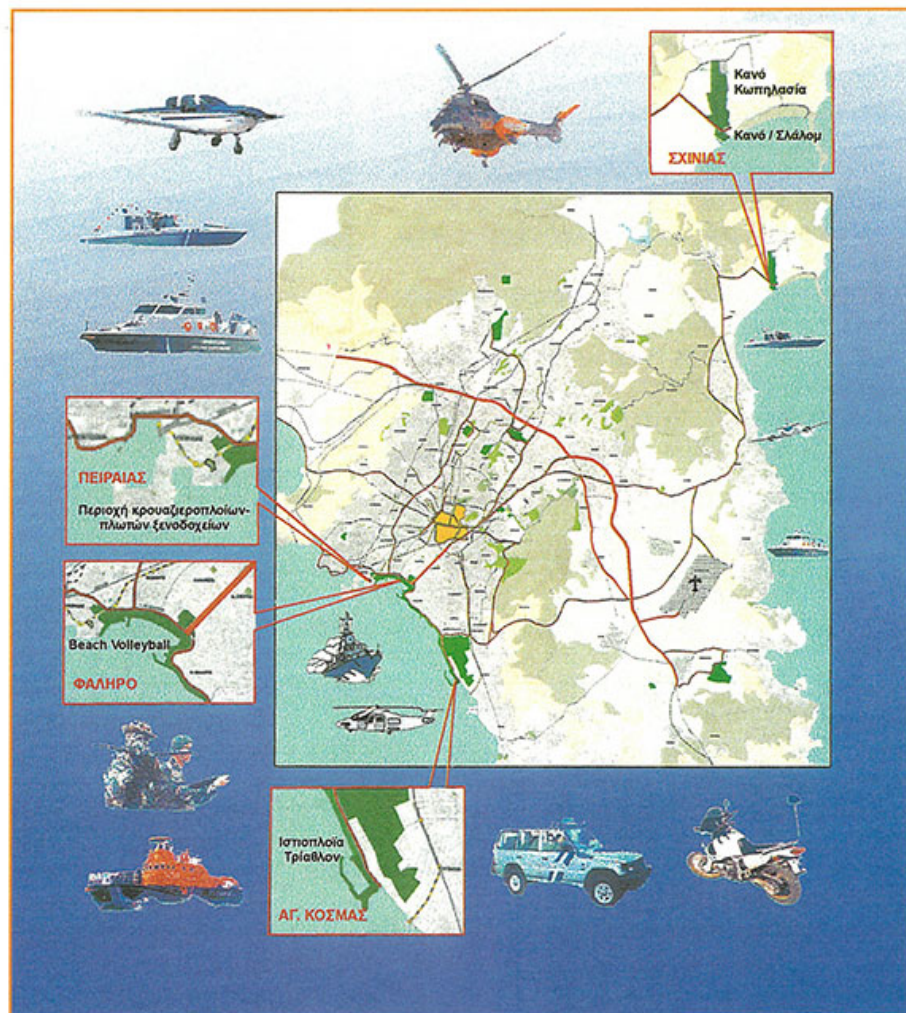
Στις «ευαίσθητες» περιοχές του Σαρωνικού και του Νότιου Ευβοϊκού θα εκτελούνται πε-

ριπολίες επί 24ωρης βάσης, είκοσι μέρες πριν από την έναρξη των Αγώνων και βέβαια καθ' όλη τη διάρκειά τους.

Κατά τη διάρκεια των Αγώνων, περισσότεροι από 2.000 αξιωματικούς και λιμενοφύλακες θα απασχοληθούν αποκλειστικά με την εφαρμογή των μέτρων τάξης και ασφάλειας. Θα απαιτηθεί η προμήθεια υλικού και μέσων (πληωτών, χερσαίων και εναέριων) ύψους 141 δισ. δρχ., εκ των οποίων έχουν προεγκριθεί 38 δισ... Οι παρεμβάσεις σε μαρίνες και λιμάνια εκτιμάται πως θα κοστίσουν 296 δισ., ενώ έχουν προεγκριθεί 128,7 δισ. δρχ. Θα πραγματοποιηθούν έργα στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά όπως βελτίωση του επιβατηγού σταθμού, κατασκευή σταθμού αυτοκινήτων, εκσυγχρονισμός του εκθεσιακού κέντρου ΟΛΠ κ.ά.

Καθ' όλη τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων

νων εκτιμάται ότι στους χώρους φύλαξης (αγωνισμάτων και διαμονής), αρμοδιότητας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, θα βρίσκονται περί τα 150.000 άτομα. Η επιβατική κίνηση σε όλη τη χώρα θα είναι ιδιαίτερα αυξημένη λόγω της μεγάλης προσέλευσης τουριστών. Αναμένεται να διακινηθούν προς τα νησιά τουλάχιστον 6 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ περίπου 45.000 σκάφη αναψυχής θα πλέουν στο θαλάσσιο χώρο. Από το Λιμενικό Σώμα απαιτούνται αυξημένα και εξειδικευμένα μέτρα ασφαλείας στους χώρους ελλιμενισμού των κρουαζιερόπλοιων-πλωτών ξενοδοχείων στον Πειραιά, στο Τροκατερό του Παλαιού Φαλήρου και στο Λαύριο. Ακόμη, μέτρα θα ληφθούν στα λιμάνια που αποτελούν πύλες εισόδου, όπως στην Κέρκυρα, την Ηγουμενίτσα, την Πάτρα, τη Ρόδο, το Ηράκλειο, την Κω και τη Θεσσαλονίκη.



1η Διεθνής Έκθεση

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ:

MAJOR CATEGORIES OF THE EXHIBITION:

1) ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΟΔΙΚΕΣ -

1) COMMERCIAL TRANSPORT ROAD -

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ - ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ,

AIR - RAIL - WATER OR SEA TRANSPORT,

ΣΥΝΔΙΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ,

COMBINED TRANSPORT,

LOGISTICS, ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ.

LOGISTICS, FORWARDERS

2) ΕΝΔΟΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ - ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ,

2) INTER-EMPLOYMENT TRAFFICKING, TRANSPORTATION

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ - ΑΡΧΕΙΟΘΕΤΗΣΗΣ - LOGISTICS

STORAGE/BALANCE SCALES/BRIDGED SCALES, LOGISTICS

3) ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΤΟΜΩΝ & ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

3) TRANSPORT OF INDIVIDUALS

TRANSPORT 2000

INTERNATIONAL
EXHIBITION

Ο.Λ.Π.

ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

OLP EXHIBITION CENTER OF PIRAEUS

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ ΤΩΝ: UNDER THE AUSPICES:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	MINISTRY OF TRANSPORT & COMMUNICATIONS
ΕΜΠΟΡΙΚΟ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ	CHAMBER OF INDUSTRY & COMMERCE OF PIRAEUS
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑΚΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	HELLENIC CHAMBERS TRANSPORT ASSOCIATION
ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ	INTERNATIONAL FORWARDERS ASSOCIATION OF GREECE
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	GREEK FORWARDERS UNION
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ LOGISTICS & MANAGEMENT	INTERNATIONAL SOCIETY OF LOGISTICS (DISTRICT GREECE)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ LOGISTICS	HELLENIC INSTITUTE OF MANAGEMENT & LOGISTICS
ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	HELLENIC UNION OF COMMERCE

ΟΡΓΑΝΩΣΗ / Organised by:

**NEW
GENESIS
GROUP**

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ - ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ - ΕΚΔΟΣΕΙΣ

TRADE SHOW - EXHIBITION ORGANISING

Λ. Βουλιαγμένης 312, Αγ. Δημήτριος 173 43,
312, Vouliagmenis Str., 173 43 Agios Dimitrios

Τηλ./Tel: +301 9734149 & 79,

9764118, 9735926, 9735940

Fax: +301 9764119

e-mail: ngenesis@acci.gr

ΕΚΘΕΣΗ
ΤΗΣ ΝΕΑΣ
ΧΗΛΕΤΙΑΣ



Τα λιμάνια της αγωνίας

Δεν εισακούονται προτάσεις της Ένωσης Πλοιάρχων

Νέα πλοία ενισχύουν τον ακτοπλοϊκό στόλο, τα λιμάνια όμως δεν εκσυγχρονίζονται...

του Νάσου Πουθακίδα
ΦΩΤΟ: Δ. Πουθακίδα

*Τώρα το καλοκαίρι, όσοι
ταξιδεύουν με τα σκάφη της
ακτοπλοΐας, όλο και
θυμούνται το λαϊκό άσμα
«κάθε λιμάνι και καημός».
Στα περισσότερα λιμάνια,
ιδιαίτερα των νησιών, οι
λιμενικές εγκαταστάσεις είναι
σχεδόν ανύπαρκτες και σε
μερικά απλώς υπάρχουν
κρηπιδώματα για να δένουν
τα σημερινά «μεγαθήρια» της
ακτοπλοΐας.*

Ταχύπλοα δεν «πιάνουν», π.χ. στη Σαντορίνη, επειδή δεν κατασκευάζεται μώλος 70 μέτρων, με αποτέλεσμα η διαδρομή από τον Πειραιά να διαρκεί 10 και πλέον ώρες, αντί 5 το πολύ 6!... Νεότευκτα όπως το «Αίοιος Εξηρές» λόγω των κατάλληλων κατασκευών δυσκολεύουν τους πλοιάρχους στο «δέσιμο» στη Σύρο ή στη Ραφήνα... Τα προβλήματα αναγνωρίζονται από το υπουργείο Ναυτιλίας, και μάλιστα ο υπουργός Χρ. Παπουτσής υποστήριξε πρόσφατα ότι στη νέα κυβερνητική τετραετία θα υλοποιηθεί μία ολοκληρωμένη εθνική λιμενική πολιτική. Έχει δεσμευτεί πως σε 5 μήνες θα παρουσιάσει έναν πλήρη πίνακα καταγραφής των λιμανιών της χώρας με τεχνική έκθεση για την υφιστάμενη κατάσταση, τα προβλήματα, τις απαιτούμενες επενδύσεις και το χρονοδιάγραμμα των παρεμβάσεων που χρειάζεται για να πραγματοποιηθούν. Για την εκτέλεση των έργων σε λιμάνια και μαρίνες απαιτούνται -σύμφωνα με την έκθεση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες- 295,7 δισ. δρχ. και έχουν προεγκριθεί τα 128,7 δισ. από το Γ' ΚΠΣ.

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού με συνεχή υποστήριξή της προς τους αρμόδιους φορείς υποβάλλει προτάσεις για βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοι-

νωνιών. Από τις προτάσεις αυτές ελάχιστες έχουν ικανοποιηθεί μέχρι και σήμερα. Μερικές από τις επισημάνσεις των πλοιάρχων στα διάφορα λιμάνια, είναι:

ΠΑΡΟΣ

1. Παρά τη σηματοδότηση των ρηχών του Αγ. Φωκά στα αριστερά και των ρηχών στα δεξιά ανοικτά της βραχονησίδας Λούμπινας, παραμένει ο κίνδυνος για τα μεγάλα βυθίσματος πλοία από την ύπαρξη ξέρας.
2. Η σήμανση των ρηχών του Αγ. Φωκά πρέπει να γίνει πληρέστερη με την τοποθέτηση ενός ακόμη ερυθρού φωτισημαντήρα.

ΝΑΞΟΣ

1. Εκβάθυνση της νότια πλευράς του λιμανιού.
3. Φωτοσήμανση του υφάλου Στυλίδα έξω από το λιμάνι.

ΔΟΝΟΥΣΑ

1. Άμεση εκβάθυνση και χαρτογράφηση του λιμανιού.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ

1. Σπάσιμο και εκβάθυνση των δύο βράχων αριστερά της εισόδου του λιμανιού.

ΑΝΔΡΟΣ

1. Σήμανση και φωτισήμανση του υφάλου Βουβή έξω από το λιμάνι Γαυρίου.

ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ

1. Άμεση χαρτογράφηση του λιμανιού.



2. Εκβάθυνση και άμεση ανακατασκευή προβλήτας.

ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ

1. Άμεση χαρτογράφηση των λιμανιών.
2. Σήμανση και φωτισήμανση αυτών.

ΣΥΡΟΣ

1. Να γίνει εκβάθυνση του λιμανιού ειδικά στις προβλήτες των επιβατηγών πλοίων.

ΠΑΤΜΟΣ

1. Η ξέρα Δράκος να ανατιναχθεί ή να σημανθεί.

ΛΕΙΨΟΙ - ΤΗΛΟΣ

1. Να γίνει εκβάθυνση των λιμανιών.
2. Να γίνει επισκευή της προβλήτας.

ΚΑΣΟΣ

1. Η προέκταση όπως έγινε στον κυματοθραύστη δυσκολεύει ακόμα περισσότερο την πρυμνοδέτηση των πλοίων, επειδή δεν υπάρχει πλέον χώρος αγκυροβολίας ώστε να κρατηθεί το πλοίο στους βόρειους πλευρικούς ανέμους.

ΙΘΑΚΗ

1. Στο λιμάνι Βαθέως είναι ανύπαρκτος ο χώρος πρυμνοδέτησης των επιβατηγών. Η Ένωση των πλοιαρχών αναφέρει ακόμη στο υπόμνημά της ότι σε πολλή λιμάνια η φωτοβολία των φανών εισόδου (πράσινο - κόκκινο) καλύπτεται από τα φώτα της πόλης

και έχει περιοριστεί σε μερικές εκατοντάδες μέτρα, όπως στην Τήνο, τη Μύκονο και τη Νάξο.

Τέλος, χαρακτηριστικές είναι οι επισημάνσεις για το λιμάνι της Ραφήνας, το οποίο τα επόμενα χρόνια φιλοδοξεί να αποτελέσει κομβικό σημείο. Όπως αναφέρουν οι πλοίαρχοι, το λιμάνι είναι εκτεθειμένο σε όλες τις καιρικές συνθήκες, με αποτέλεσμα οι προσεγγίσεις των πλοίων να γίνονται με μεγάλο ρίσκο

και κίνδυνο ατυχήματος, διότι δεν υπάρχει - όπως επισημαίνεται στην έκθεση- προστατευτικός λιμενοβραχίονας, ενώ οι προβλήτες του δεν είναι καλές με αποτέλεσμα να καταστρέφονται οι καταπέλτες των πλοίων.

Συμπέρασμα: Απαραίτητη η απελευθέρωση, αναγκαία όμως η αυτοκριτική και η απελευθέρωση από το «κρατικό σύνδρομο» μετάθεσης ευθυνών...



η ANEK στο... ύψος της!



του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Δ. Πουλιόσης

Ε/Γ-Ο/Γ «ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ»



Τα «Λευκά Όρη» αποτελούν σημείο αναφοράς για την Κρήτη και, ταυτόχρονα, γενειοσυργό αίτιο μιας σειράς συνειρμών που ταυτίζουν την Κρήτη και τους κατοίκους της με τη μεγαλοπρέπειά τους.

Η επιλογή της ονομασίας, λοιπόν, για το νεότευκτο πλοίο της ANEK κάθε άλλο παρά τυχαία έγινε, αφού το νέο πλοίο διαθέτει όχι μόνο μεγαλοπρέπεια, αλλά και όλα εκείνα τα επιμέρους στοιχεία που αναδεικνύουν το «ξεχωριστό» και προβάλλουν το «ουσιώδες» με διακριτική απλότητα. Όπως άηλυσσε και τα «Λευκά Όρη», που δεν χρειάζονται τεχνητές παρεμβάσεις για να αναδειχθεί η εξαιρετική ομορφιά τους.



Τα «Λευκά Όρη» είναι ένα πλοίο που συνδυάζει όλες τις παραμέτρους για να χαρακτηριστεί όμορφο. Ωστόσο, οι άνθρωποι της ANEK (όπως έχουν αποδείξει μέχρι σήμερα) προτίμησαν να δώσουν έμφαση στην «ψυχή» του πλοίου, εκεί δηλαδή όπου ο επιβάτης γίνεται αποδέκτης των «χαρισμάτων» της: λειτουργικοί χώροι, άνετες καμπίνες, αισθητική απλότητα και κυρίως ασφάλεια.



Το «κραυγαλιό» δεν πρόκειται να το συναντήσει κανείς και πουθενά πάνω στο πλοίο. Αντιθέτως, το «αναγκαίο» είναι διάσπαρτο παντού, με αποτέλεσμα να γίνεται οικείο ακόμα και στον πιο απαιτητικό επιβάτη, ο οποίος από την πρώτη στιγμή έχει την αίσθηση ότι βρίσκεται σε δικό του χώρο. Τα «Λευκά Όρη» είναι σίγουρα μια ξεχωριστή πρόταση στα νέα δεδομένα της ακτοπλοΐας, που φιλοδοξεί να αποτελέσει σημείο αναφοράς για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Σε κάθε περίπτωση, είναι βέβαιο ότι η ANEK μ' αυτό το πλοίο, αλήα και με τα αλήα που έρχονται, αρχίζει να στενίξει το μέλλον από ψηλά...



Η απόκτηση του «Λευκά Όρη» και η επικείμενη ναυπήγηση των δύο υπερσύγχρονων new buildings υψηλών ταχυτήτων και υπερπολυτελών προδιαγραφών, στα ναυπηγεία της Fosen, εντάσσονται στη στρατηγική ενδυνάμωσης του στόλου της ANEK. Το κόστος κτήσης του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών μετασκευής, ανέρχεται στα 19,5 δισ. δρχ. και η αγορά του κρίθηκε ιδιαίτερα συμφέρουσα για την εταιρεία.

Το πλοίο ναυπηγήθηκε τον Απρίλιο του 1992 στα ναυπηγεία της Mitsubishi, είναι αδελφό με το «Σοφοκλής Βενιζέλος» και τα βασικά χαρακτηριστικά του είναι:

Μήκος:	192 μ.
Πλάτος:	27 μ.
Ιπποδύναμη:	35.600 HP
Ταχύτητα:	25 κόμβοι
Επιβάτες:	1.600
Οχήματα:	1.100
Σήμα κλήσης:	SWBZ
Χωρητικότητα γκαράζ:	120 φορτηγά οχήματα ευρωπαϊκών διαστάσεων

Διαθέτει 650 κλίνες και πολυτελείς κοινόχρηστους χώρους. Ο επιχειρησιακός σχεδιασμός της εταιρείας προβλέπει τη δρομολόγηση του πλοίου στις γραμμές Κρήτης και Δωδεκανήσων για την κάλυψη προσωρινών αναγκών και στις αρχές Ιουλίου θα τοποθετηθεί στη γραμμή Πάτρας - Ηγουμενίτσας - Τεργέστης.





OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650



Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΣΥΓΚΛΙΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ

ΟΡΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΟΝΕ

του Σωτήρη Θεοδωρόπουλου
Επικουρου καθηγητή
Πανεπιστημίου Πειραιώς



Ύστερα από μια συστηματική προσπάθεια, της οποίας η σταθερή πορεία με θετικά αποτελέσματα ξεκινά το 1993, η χώρα φαίνεται πλέον ότι πέτυχε ένα μεγάλο εθνικό στόχο της δεκαετίας του 1990.

Δηλαδή και την τυπική επικύρωση της ένταξής μας στην Ευρωζώνη.

Η επίτευξη των ονομαστικών κριτηρίων, η ελληνική σύγκλιση, επιτρέπει στη χώρα μας να συμμετέχει ισότιμα στο μεγάλο αυτό ποιοτικό άλμα της ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης. Εκτός από τη δική μας προσπάθεια, επικουρικό ρόλο στην επίτευξη της ονομαστικής σύγκλισης έπαιξε και η ευρωπαϊκή στρατηγική που διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια και η οποία στοχεύει να εντάξει και τις 15 χώρες της Ένωσης στο δικό της κοινό νόμισμα.

Ενα νόμισμα που θα ενώνει τους λαούς και θα στηρίζει την αποτελεσματική λειτουργία της Ενιαίας Αγοράς. Η δημιουργία προβλημάτων σε οποιαδήποτε χώρα και η παρεμπόδιση ένταξής της στη Ζώνη του Ευρώ λόγω κάποιων διαφορών στα επιδιωκόμενα ονομαστικά μεγέθη μπορούσε να έχει ζημιολογικές επιπτώσεις για τη χώρα αυτή.

Οι τιμωρίες της αγοράς για μια χώρα που αδυνατεί να πετύχει τα κριτήρια της ονομαστικής σύγκλισης, τόσο στο νομισματικό τομέα -επιτόκια, συναλλαγματική ισοτιμία- όσο και στη γενικότερη οικονομική σταθερότητα και πρόοδο, μπορούσε να είναι πολύ ακληρές.

Η κοινή πορεία και συνοχή της Ένωσης δεν θα επέτρεπε μια τέτοια εξέλιξη.

Έτσι, η διευκόλυνση της ονομαστικής σύγκλισης των χωρών που εντάσσονται στην ΟΝΕ, είτε με διασταθμικές ερμηνείες των

όπου δεν υπάρχει χώρος για εστίες σπατάλης και αναποτελεσματικότητας, οι οποίες με όποια μορφή και αν εμφανίζονται θα πρέπει να εξαφανιστούν το ταχύτερο δυνατόν.

Η διατηρησιμότητα και η ανταγωνιστικότητα απαιτούν ισχυρά βάρη, γερά θεμέλια, διαρθρωτικού χαρακτήρα αλλαγές και μεταρρυθμίσεις. Γιατί στο νέο ευρωπαϊκό αήλιά και διεθνές περιβάλλον με την ανεμπόδιση κινητικότητα αγαθών, ανθρώπων και κεφαλαίων, κανένα αναποτελεσματικό και αναχρονιστικό σύστημα οργάνωσης θεσμών και τρόπων λειτουργίας δεν μπορεί να επιβιώσει μακροχρόνια. Από εδώ και εμπρός, ο μόνος σταθερός μηχανισμός βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, η οποία έπαψε ήδη να στηρίζεται σε νομισματικά εργαλεία. Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου και η θέση της χώρας μας στο διεθνές χώρο και στην περιοχή μας

μας δεν εμπόδισε την πολύ σημαντική αύξηση της ανεργίας, που σήμερα ξεπερνάει το 11,5%.

Στη νέα πραγματικότητα, τα προβλήματα της διατηρησιμότητας των κριτηρίων και της ανταγωνιστικότητας του συνόλου της οικονομίας αναγορεύονται σε κύρια προβλήματα της οικονομικής πολιτικής.

Ανώλεις και αποκλίσεις στους τομείς αυτών μπορούν να αντιμετωπιστούν πλέον μόνο με εργαλεία διαρθρωτικής πολιτικής. Προσαρμογή στην πραγματικότητα αυτή σημαίνει πως η ονομαστική σύγκλιση που έχει επιτευχθεί θα στηρίζεται ολόένα και περισσότερο, χωρίς καθυστερήσεις, στην πραγματική σύγκλιση.

Διαφορετικά οι ζημιολογικές επιπτώσεις στην οικονομία εις βάρος της απασχόλησης και της ανάπτυξης θα είναι σημαντικές, ενώ τα οφέλη της ένταξης στην ΟΝΕ θα συρρικνώνονται.

Στη νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα, ο νέος εθνικός στόχος κάθε χώρας λέγεται ανταγωνιστικότητα

κριτηρίων είτε με τον επικουρικό χαρακτήρα της ανοχής στον ακριβή λογιστικό προσδιορισμό των επιτευχθέντων μεγεθών σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, έκανε εφικτή την πραγματοποίηση του μεγάλου αυτού ευρωπαϊκού στόχου σε λογικό χρονικό ορίζοντα.

Σημαντικό στοιχείο της ονομαστικής σύγκλισης κάθε χώρας αποτελεί ο διατηρησιμότητας χαρακτήρας της. Η **διατηρησιμότητα των κριτηρίων** αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της ηγεγόμενης μετά ΟΝΕ εποχής και του ισχυρού ευρωπαϊκού νομίσματος. Στις χώρες όπου η ονομαστική σύγκλιση στηρίχθηκε και υπήρξε αποτέλεσμα πραγματικής σύγκλισης, δηλαδή μεγάλων διαρθρωτικών αλλαγών, η διατηρησιμότητα εγγυάται μια πορεία με τεράστια οφέλη.

Στη νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα, ο νέος εθνικός στόχος κάθε χώρας λέγεται ανταγωνιστικότητα. Η **ανταγωνιστικότητα** του συνολικού οικονομικού οικοδομήματος μιας χώρας, αήλιά και λειτουργίας της κοινωνίας της, απαιτεί την απομάκρυνση των πεπαλιωμένων δομών και αναχρονισμών του παρελθόντος.

Σημαίνει αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων και δυνατοτήτων μιας οικονομίας

θα στηριχθεί σε δικές μας ικανότητες και παραγωγική προσπάθεια, χωρίς την παθητικότητα και τον εφελσυχασμό που φέρνει η εξάρτηση του μέλλοντός μας από τους κοινοτικούς πόρους και τις αποφασιζόμενες από αήλού πολιτικές επιλογές.

Κανείς, εξάλλου, δεν μπορεί να γνωρίζει πόσοι κοινοτικοί πόροι θα είναι διαθέσιμοι στο μέλλον, με δεδομένες τις πολλαπλές προτεραιότητες της Ένωσης στην οποία σύντομα θα συμμετέχουν πάνω από είκοσι χώρες. Σίγουρο είναι, όμως, πως δεν θα μπορούσαν να αποτρέψουν μια οικονομική μας στασιμότητα και αυξανόμενη ανεργία, αν η δική μας παραγωγική ικανότητα συρρικνωθεί και η χώρα μας περιθωριοποιηθεί.

Οι κοινοτικοί πόροι μόνον επικουρικό ρόλο μπορούν να παίξουν στην αντιμετώπιση τέτοιων φαινομένων και προβλημάτων.

Η οικονομική μας πρόοδος και σταθερότητα, η πραγματική μας σύγκλιση, θα εξαρτάται πάντα από την ικανότητά μας να διευρύνουμε την παραγωγική μας βάση ιδιαίτερα με νέα προϊόντα, θα εξαρτάται από τις εξελίξεις και το βαθμό ανάπτυξης όλων των παραγωγικών κλάδων της οικονομίας μας.

Η πρόσφατη εμπειρία της ραγδαίας αύξησης των εισροών κοινοτικών πόρων στη χώρα

Αποτελεί πλέον κοινή διαπίστωση η μεγάλη υστέρηση της χώρας μας στον τομέα των διαρθρωτικών αλλαγών και μεταρρυθμίσεων. Η προσπάθειά μας στον τομέα αυτόν το τελευταίο διάστημα έχει χαλαρώσει αισθητά, κυρίως λόγω εφελσυχασμού από την ένταξή μας στην ΟΝΕ και χωρίς αυτές, δηλαδή δίχως την πίεση απ' έξω...

Μέσα στην ΟΝΕ, τα διαρθρωτικά μας προβλήματα είναι πολλά και μεγάλα, όχι μόνο σε σχέση με τις ανεπτυγμένες χώρες της Ένωσης, αήλιά και με τις μεσογειακές που μετέχουν σε αυτήν, γεγονός που δημιουργεί σοβαρό ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σχέση με τις τελευταίες.

Συμμετέχουμε στην ΟΝΕ με σοβαρές δημοσιονομικές εκκρεμότητες, οι οποίες για να αντιμετωπιστούν απαιτούν τη συνέχιση μιας αυστηρής δημοσιονομικής πολιτικής και θα απορροφήσουν σημαντικό μέρος από τα οφέλη των χαμηλών επιτοκίων του ευρώ. Η λογιστικώς αποδεκτή επίτευξη των δημοσιονομικών κριτηρίων -ελλειμμάτων και χρέους- απέχει από τα πραγματικά δεδομένα. Μια προσπάθεια προσαρμογής των ονομαστικών στα πραγματικά δεδομένα, είτε λόγω των επιταγών του Σύμφωνου Σταθερότητας είτε λόγω αναγκών για αποτελεσματικότερη



χρήση
των δημό-
σιων πόρων,

δεν θα μπορεί πλέον να στηρίζεται σε εργα-
λεία δημιουργικής λογιστικής, όπως π.χ. με-
τονομασίες, αναβολές, αποκρύψεις δαπα-
νών κ.τ.λ.

Θα πρέπει αποκλειστικά να στηριχθεί σε
πλήθος διαρθρωτικών αλλαγών και μεταρ-
ρυθμίσεων που θα μειώσουν το κόστος λει-
τουργίας του δημόσιου τομέα και θα περιο-
ρίσουν τη δημόσια σπατάλη που έχει κύρια
πηγή την κρατική αναποτελεσματικότητα.
Εκτός από τις ευνοϊκές επιπτώσεις στα δη-
μόσια οικονομικά, την απελευθέρωση πό-
ρων για την οικονομική και κοινωνική ανά-
πτυξη, τεράστιες θα είναι οι ευνοϊκές επι-
πτώσεις στην αξιοποίηση των κοινοτικών
πόρων και στην ποιότητα ζωής του Έλληνα
πολίτη.

Δεν είναι οι πόροι που λείπουν στις περισσό-
τερες δραστηριότητες του δημόσιου τομέα,
αλλά η αποτελεσματική χρήση που συνδέε-
ται με νέες οργανωτικές δομές και λειτουρ-
γίες, χωρίς τις οποίες η διάθεση πρόσθετων
πόρων δίνει πενιχρά αποτελέσματα.
Εκτός από τη σημαντική καθυστέρηση στη

μεταρ-
ρύθμιση του
ασφαλιστικού μας συ-
στήματος, που υποδεικνύεται
από παντού, και το πρόβλημα της αυξανό-
μενης ανεργίας, ο κατάλογος με τα πραγμα-
τικά μας ελλείμματα, που συνιστούν σοβα-
ρότητα και χρόνια προβλήματα της ελληνι-
κής κοινωνίας αλλά και την ουσία της πραγ-
ματικής υστέρησης απέναντι στις άλλες ευ-
ρωπαϊκές χώρες, είναι μακρύς.
Ενδεικτικά θα μπορούσαμε να αναφέρουμε
ορισμένα από αυτά όπως: Το σπάταλο και
αναποτελεσματικό Σύστημα Υγείας, την παι-
δεία των ιδιωτικών φροντιστηρίων και της
φοιτητικής μετανάστευσης, το αναχρονιστι-
κό καθεστώς λειτουργίας και διοίκησης του
συνόλου των ΔΕΚΟ, τις συνθήκες υπερκορε-
σμού και υπερευαγένησης στην περιοχή
της πρωτεύουσας, την απουσία κάθε στρα-
τηγικής αποκέντρωσης και χωροταξικού σχε-
διασμού, τις εκατόμβες των τροχαίων ατυ-
χημάτων, την υπερευαγένηση στο σύστημα
απονομής δικαιοσύνης, την ανασφάλεια και
εγκληματικότητα σε συνδυασμό με τη ρα-
γδαία εξάπλωση των ναρκωτικών στη νεο-
λαία, το μεγάλο δημογραφικό μας πρόβλη-

**Μέσα στην ΟΝΕ,
τα διαρθρωτικά μας
προβλήματα είναι
πολλά και μεγάλα,
όχι μόνο σε σχέση
με τις ανεπτυγμένες
χώρες της Ένωσης,
αλλά και με τις
μεσογειακές
που μετέχουν
σε αυτήν**

μα, μια δημόσια διοίκηση γεμάτη αγκυλώ-
σεις, νομικισμό, απαρχαιωμένη διοικητική
κουλούρα και λειτουργία κ.ά.
Απαιτείται ένα νέο πλαίσιο κανονιστικών
ρυθμίσεων που καταργεί όλες τις εστίες
αναποτελεσματικότητας και στη θέση τους
χτίζει το απλό και το αποτελεσματικό. Ο κα-
τάλογος των πραγματικών μας ελλειμμά-
των-προβλημάτων είναι μακρύς, αλλά και
γνωστός παρά την απουσία του από το επί-
κεντρο της δημόσιας προβληματικής.
Η είσοδος της χώρας μας στο έντονα αντα-
γωνιστικό περιβάλλον της ΟΝΕ, όπου κυ-
ριαρχούν οι συνεχείς σαρωτικές αλλαγές και
η μεγάλη κινητικότητα σε όλους τους το-
μείς, συμπίπτει με μεγάλα και χρόνια ελλεί-
μματα διαρθρωτικών αλλαγών και μεταρ-
ρυθμίσεων. Η είσοδος στην ΟΝΕ δεν αποτε-
λεί την κατάληξη ενός δρόμου όπου μας
περιμένει το βόλεμα και η μοιρασιά. Αποτε-
λεί το ξεκίνημα μιας νέας εθνικής προσπά-
θειας από νέο βόθρο, απαλλαγμένη το τα-
χύτερο δυνατόν από τα παραπάνω βάρη και
τις δουλειές του παρελθόντος.
Έπαψε από καιρό να υπάρχει χρόνος για
υπεκφυγές, εφησυχασμούς, αναβολές. Μό-
νον η σύγκρουση με τα πραγματικά προβλή-
ματα της χώρας, που συνιστά την ουσία του
εκουγχρονισμού, θα δώσει περιεχόμενο
στην πολιτική, θα αναδείξει την αξία της και
θα αξιοποιήσει τις μεγάλες δυνατότητες της
χώρας στην περιοχή της.
Μια χώρα στρατιωτικά ισχυρή και οικονομικά
αυτονομήσιμη της περιοχής, που θα συμμετά-
σχει ισότιμα στη διαμόρφωση της εξελισσό-
μενης ευρωπαϊκής πραγματικότητας.

Being a Shipbroker...

... is NOT a matter of nice premises, fancy and "ultra modern" equipment, excessive noise and superficial impressions.

... is NOT a matter of being just "smart", of struggling for earnings, of concluding the "deal" at whatever sacrifice.

... is NOT a matter of just claiming you are, of merely standing between the "Principals", of being an "Intermediary".

Being a Good Shipbroker...

... is a matter of solid background, intact name, fine business record, wide recognition & international reputation.

... is a matter of well educated, highly qualified, laborious, sober Staff entirely/heartily devoted to its duty.

... is a matter of being accurately informed of developments and able to proceed with correct analysis and action.

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

- ✓ Sale & Purchase of second hand tonnage
- ✓ Newbuilding contracting



- ✓ Demolition
- ✓ Chartering
- ✓ Repairs & conversions
- ✓ Special projects



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

167, ALKIVIADOU STR., 185 35 PIRAEUS - GREECE, P.O. BOX: 80324 - 185 10 • PHONE: (01) 4297090

S & P - Newbuildings

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

Repairs & Conversions

Fax: (01) 4297810

Telex: 213484 SOGE GR

Chartering

Fax: (01) 4297191

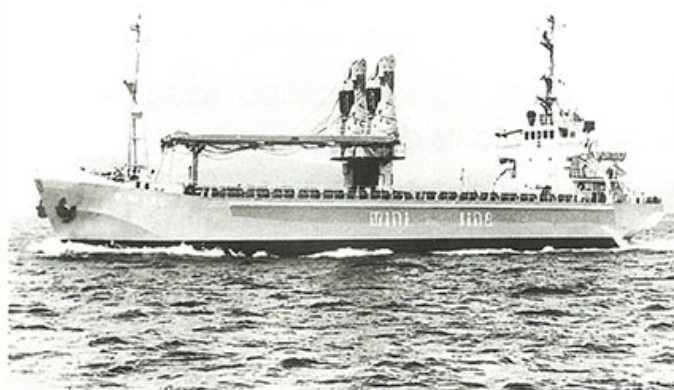
Telex: 212744 SOGE GR

Ship-financing

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

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



Ένα από τα μίνι μπαλκ κάριερ που αποτελούσαν περί τα τέλη της δεκαετίας του '60 μια πρωτοποριακή πρωτοβουλία για τη διευκόλυνση των μεταφορών σε περιοχές με αναπεπταμένο νησιωτικό σύμπλεγμα, όπως το Ιαπωνικό αρχιπέλαγος, ή σε περιοχές όπου είναι δύσκολη η προσπέλαση μεγάλων σκαφών. Ο Οίκος Γ. Π. Λιβανού υπήρξε πρωτοπόρος στην κατασκευή και στην εκμετάλλευση των σκαφών αυτού του τύπου.



Και ένα στιγμιότυπο από ένα μη ναυτιλιακό αλλά εθνικό γεγονός. Κύπριοι δήμαρχοι φθάνουν στην Αθήνα από το Λονδίνο, όπου είχαν μεταβεί για να ενημερωθούν για τις συμφωνίες που αφορούσαν την τύχη της Μεγαλονήσου και που κατέληξαν στη γνωστή Συμφωνία της Ζυρίχης.

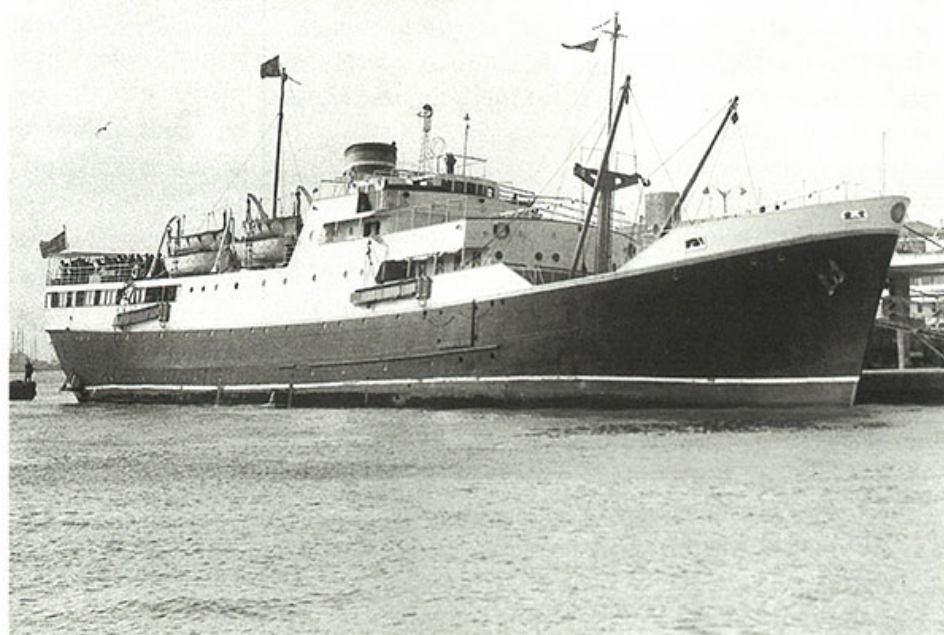


Μοιάζει με πρωτόγονο εξοπλισμό, σε σύγκριση με τις σημερινές δυνατότητες που διατίθενται στην αγορά, χάρις στη νέα τεχνολογία. Για την εποχή εκείνη, πάντως, προ σαράντα ενός ετών ακριβώς, δηλαδή το 1959, ο ναυτικός αυτός πυρσός που είχε εμπνευσθεί ο πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού Γεώργιος Αχής, είχε τιμηθεί με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας από το υπουργείο Εμπορίου.



Στιγμιότυπο από την καθιερωμένη τελετή που γίνεται στην Κάλυμνο, όταν αναχωρούν τα σπογγαλιευτικά σκάφη για τις ακτές της Αφρικής. Έτος 1961: Μετά τον αγιασμό και τους συγκινητικούς αποχαιρετισμούς των αλιέων και των συγγενών τους, τα σπογγαλιευτικά ξανοίγονται στο πέλαγος υπό τους ήχους των κωδωνοκρουσιών, ενώ νέες της Καλύμνου χορεύουν τοπικούς χορούς, φορώντας τις παραδοσιακές ενδυμασίες.

Το επιβατηγό πλοίο «Ήπειρος», το οποίο τις πρωινές ώρες της 30ής Ιανουαρίου του 1970 προσάραξε κοντά στη Σκύρο και στη συνέχεια, αφού καταστράφηκε από πυρκαγιά, βυθίστηκε. Οι επιβάτες και το πλήρωμα ευτυχώς διεσώθησαν άπαντες.



Πριν από 72 χρόνια



Κατά την άποψη του προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, η ελληνική ναυτιλία δεν θα είναι δυνατό να συναγωνισθεί τις ξένες ναυτιλίες εφόσον το 70% των πλοίων της είναι ηλικίας άνω των 20 ετών. Κατά τη γνώμη του, η εφαρμογή περιορισμού αγοράς παλαιών πλοίων και η κατάλληλη διαφώτιση των ενδιαφερομένων για τους κινδύνους που θα αντιμετωπίσουν αγοράζοντας παλαιού τύπου πλοία, θα έχει αγαθά αποτελέσματα και θα συντελέσει στη δημιουργία συνεταιρισμών μεταξύ των εφοπλιστών ή και στη σύσταση ανωνύμων εταιρειών για την κατασκευή πλοίων νέου τύπου.

- Κατά τον περασμένο μήνα ελάχιστες ναυλώσεις έγιναν από τη Βόρειο Αμερική με διαρκώς ελαττωμένους ναύλους. Επίσης η απεργία της Νοτίου Αμερικής επηρέασε τις φορτώσεις, αλλά χάρη στις μικρές προσφορές πλοίων για φόρτωση, οι ναύλοι κρατήθηκαν οπωσδήποτε σταθεροί στις ανατολικές ακτές. Συνολικά η παγκόσμια ναυλαγορά χαρακτηρίζεται, από άποψη προσφορών, ασταθής.

Ναυλώσεις ελληνικών φορτηγών:

α/π «Μαρία» 6.500 τ. από Λα Πλάτα για Αγγλία/Ηπειρωτική Ευρώπη, βαριά σιτηρά 21/3, αν εκφόρτωση σε Αδριατική ή Ελλάδα έξτρα 3/9, α/π «Αρτεμισία» 6.200 τ. από Άγιο Λορέντζο για Αγγλία/Ηπειρωτική Ευρώπη, βαριά σιτηρά 21/9 Ιούνιος 20-30, α/π «Νικοκλής» 5.700 τ. από Καρατσι για Χάβρη/Αμβούργο, επί χωρητικότητας σε φορτίο βάρους, Μάιος-Ιούνιος.

- Σύμφωνα με το από 9 Μαΐου 1928 Προεδρικό Διάταγμα, τα ξένα αεροσκάφη που ανήκουν σε κράτη που έχουν υπογράψει τη Διεθνή Σύμβαση Αεροπλοΐας της 13/10/1919, έχουν το δικαίωμα να διασχίζουν τον εναέριο χώρο υπεράνω της Ελλάδας χωρίς να προσγειώνονται, συμμορφούμενα με τις διατάξεις της εν λόγω σύμβασης. Η κυκλοφορία υπεράνω ελληνικών εδαφών κάθε αεροσκάφους που ανήκει σε κράτος που δεν έχει προσχωρήσει στη Διεθνή Σύμβαση, απαγορεύεται χωρίς ειδική άδεια. Η αίτηση για τη χορήγηση άδειας πτήσης ή προ-

σγείωσης στο ελληνικό έδαφος πρέπει να απευθύνεται στο υπουργείο των Εξωτερικών τουλάχιστον 15 ημέρες νωρίτερα.

- Σοβαρές συγχωνεύσεις γιουγκοσλαβικών ατμοπλοϊκών εταιρειών πραγματοποιήθηκαν πρόσφατα στην εν λόγω χώρα. Έτσι, η ατμοπλοία Katchelanska συγχωνεύτηκε με την αδριατική ατμοπλοία Yadranska, στην οποία εξάλλου συγχωνεύτηκαν οι εταιρείες Polytska και Douba.

Επίσης η ατμοπλοία Hour, που έχει την έδρα της στη δαλματική νήσο Κούρτσολα, συγχωνεύτηκε με τη ραγουζιανή ατμοπλοία Dubrontska. Μετά τις συγχωνεύσεις των ανωτέρω εταιρειών, το κράτος προτίθεται να τις ενισχύσει με επιχορηγήσεις ώστε να διευκολυνθεί και η ανανέωση του στόλου τους.

- Στις 14 Μαΐου κατέπλευσε στο λιμάνι της Βάρνας το νέο βουλγαρικό επιβατηγό α/π «Ευδοκία», ιδιοκτησία της Βουλγαρικής εμπορικής ατμοπλοϊκής εταιρείας. Το πλοίο ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία του Ρέντεσμπουργκ της Γερμανίας, έχει ολική χωρητικότητα 705 τόνων, ταχύτητα 12 μιλίων και μπορεί να μεταφέρει 300 τόνους φορτίο και 250 επιβάτες.

Την 28η Μαΐου τελέσθηκαν επισήμως στη Βάρνα τα εγκαίνια της δεξαμενής και των ναυπηγείων του εργοστασίου ατμομηχανών. Στα εγκαίνια παρέστη και ο βασιλιάς της Βουλγαρίας.

- Η τουρκική κυβέρνηση μετακάλεσε τον γεν. διευθυντή του λιμένος της Κοπεγχάγης κ. Μοργκ να αναλάβει τη διοικητική οργάνωση των τουρκικών λιμένων. Όπως είναι γνωστό, ο λιμένας της Κοπεγχάγης θεωρείται από τους καλύτερα οργανωμένους ευρωπαϊκούς λιμένες. Ο μετακληθείς οργανωτής θα μετέχει με συμβουλευτική ψήφο στη διυπουργική επιτροπή που συγκροτήθηκε για τον καθορισμό του μέρους εγκατάστασης της Ελευθέρως Ζώνης Κων/πόλεως.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



*For you who appreciate the
finest things in life*

PETER'S collection
Jewels, Arts & Furs

HYDRA 180 40
GREECE
TEL.FAX:
0298 54105

Για τους λάτρεις της θάλασσας που κατοικούν στο Λεκανοπέδιο Αττικής αποτελεί τη δημοφιλέστερη διεξόδο, καθώς οι περισσότεροι από εμάς στο Σαρωνικό κολυμπάμε, κάνουμε ιστιοπλοΐα, ψαρεύουμε ή βγαίνουμε για βόλτα με το σκάφος μας. Τα τελευταία χρόνια έχουμε αντιληφθεί ότι τα νερά του, ειδικά κοντά στη Σαλαμίνα είναι «πιο καθαρά», έτσι όπως συνηθίζουμε με πολύ απλό τρόπο να διατυπώνουμε την αλλαγή που συντελείται.



Υποθαλάσσια λιβάδια του φυτού Ποσειδωνία (φυκιάδες).



Πώς επιδρά το κέντρο επεξεργασίας Ήυμάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον

της Ερίδας Μπαρμπουζάνη

Το θέμα αυτό είναι αναδημοσίευση του περιοδικού Boating.

Τι ακριβώς συμβαίνει όμως;

Ήταν ή είναι ο Σαρωνικός μια «νεκρή θάλασσα» όπως πολλές φορές λέγεται; Τι είναι ο πρωτοβάθμιος καθαρισμός που γίνεται στην Ψυττάλεια (και όχι βιολογικός όπως λανθασμένα έχει επικρατήσει) και πώς επιδρά στο θαλάσσιο περιβάλλον του Σαρωνικού; Επικοινωνήσαμε με την Δρα Ι. Σιώκου - Φράγκου, Βιολόγο, Ωκεανογράφο - Ερευνήτρια στο Ινστιτούτο Ωκεανογραφίας του Εθνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών αναζητώντας τις απαντήσεις για όλα αυτά τα ερωτήματα που μας αφορούν όλους, παίρνοντας πραγματικά ενδιαφέρουσες πληροφορίες.

Τι έδειχναν οι μετρήσεις πριν από τη λειτουργία του πρωτοβάθμιου καθαρισμού της Ψυττάλειας

Πρώτα απ' όλα θα πρέπει να καταρριφθεί ο μύθος ότι ο Σαρωνικός είναι μια «νεκρή θάλασσα». Το Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών, που συλλέγει πολλά χρόνια υλικό και το εξετάζει, είναι σε θέση να μας διαβεβαιώσει ότι ο Σαρωνικός -όπως και οι περισσότερες

ελληνικές θάλασσες- έχει πολλούς οργανισμούς και ποτέ δεν υπήρξε «νεκρός». Απλώς, ο Σαρωνικός παρουσιάζει διαφοροποίηση κατά περιοχές, καθώς δεν εμφανίζεται παντού η ίδια εικόνα σε ό,τι αφορά τις βιοκοινωνίες. Κατ' αρχάς ξεχωρίζει ο κόλπος της Ελευσίνας, μια περιοχή «κλειστή» μορφολογικά, με δύο μόνο διαύλους επικοινωνίας

νίας στα ανατολικά και στα δυτικά. Χαρακτηριστικό επίσης του κόλπου αυτού είναι το μικρό βάθος, 30 μέτρα περίπου στα βαθιά σημεία, σε αντίθεση με τον κυρίως Σαρωνικό, όπου το μέσο βάθος είναι 100 μέτρα, ενώ πιο δυτικά στην τάφρο της Επιδάουρου φτάνει και τα 400 μέτρα.

Ο κόλπος της Ελευσίνας, ως γνωστόν, δεχόταν μεγάλο όγκο αποβλήτων, τα οποία λόγω της μορφολογίας του εγκλωβίζονται εκεί. Αντίθετα, στον κυρίως Σαρωνικό κόλπο τα απόβλητα μπορούν να διαχυθούν σε πολύ μεγαλύτερο όγκο νερού, ενώ συγχρόνως τα νερά ανανεώνονται πιο γρήγορα απ' ό,τι στον κόλπο της Ελευσίνας. Η διαφορά αυτή είναι πολύ βασική για την επίδραση της ρύπανσης σε μια περιοχή. Εύκολα καταλαβαίνει κανείς ότι στον κόλπο της Ελευσίνας η επίδραση είναι πολύ πιο έντονη απ' ό,τι στον υπόλοιπο Σαρωνικό.

Εδώ και χρόνια έχει διαπιστωθεί ότι κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού δεν υπάρχει οξυγόνο στο βαθύ στρώμα νερού (κάτω από τα 15 -20 μέτρα) του κόλπου της Ελευσίνας. Αυτό συμβαίνει γιατί συνεργούν δύο λόγοι: Κατ' αρχήν το μεγαλύτερο ποσοστό της ρύπανσης στην περιοχή οφείλεται στο οργανικό φορτίο, δηλαδή την οργανική ύλη που προέρχεται από τα αστικά και βιομηχανικά λύματα. Η οργανική ύλη, όταν αποσυντίθεται, καταναλώνει το οξυγόνο που είναι διαλυμένο στο θαλασσινό νερό. Όταν το φορτίο είναι μεγάλο είναι αυξημένη και

η κατανάλωση οξυγόνου και μάλιστα όσο περισσότερο φορτίο αποσυντίθεται κοντά στον πυθμένα, τόσο το οξυγόνο λιγοστεύει. Κατά δεύτερο λόγο συντελεί η έντονη στρωμάτωση του νερού κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, πράγμα που αποτελεί όμως μια φυσική κατάσταση, με αποτέλεσμα να έχουμε ζε-



Πλούσια και ποικίλη βλάστηση στις νότιες ακτές της Σαλαμίνας (Περιοστέρια)



Χαρακτηριστικές όψεις της βλάστησης στα βράχια. Στη φωτο. (Αγ. Νικόλαος Ανοβυσσού) επικρατούν τα μεγάλα φαιοφύκη που είναι δείκτες oligotροφικών, καθαρών -δηλαδή- νερών. (σημ. Οι φωτογραφίες πάρθηκαν σε συνθήκες κατώτατης ρηχίας.)



Επικρατούν τα χλωροφύκη που είναι δείκτες ευτροφισμού (σωτερικός Σαρωνικός, Ελληνικό, Αγ. Κοσμάς).

στά νερά στην επιφάνεια και κύρια πιο βαθιά, που δεν ανακατεύονται μεταξύ τους. Κατά συνέπεια τα βαθιά νερά δεν εμπλουτίζονται με οξυγόνο, που όπως είπαμε είναι λίγο λόγω της αποσύνθεσης της οργανικής ύλης. Έτσι παρατηρούνται ανοξικές συνθήκες - όπως λέγονται- στα βαθιά νερά του κόλπου της Ελευσίνας και λόγω της έλλειψης οξυγόνου το ζωοβένθος, τα ζώα που ζουν στο βυθό σε περισσότερο από 20 μέτρα, πεθαίνουν. Αντίθετα στα ρηχά δεν δημιουργείται τέτοιο πρόβλημα.

Σύμφωνα με τις μελέτες του ΕΚΘΕ υπάρχουν ενδείξεις ότι ανοξικές συνθήκες πρέπει να επικρατούσαν στον κόλπο της Ελευσίνας από παλιά, ίσως και από την αρχαιότητα, πράγμα που σημαίνει ότι η περιοχή αυτή ανέκαθεν ήταν «ευαίσθητη» και θα έπρεπε να μην συγκεντρωνόταν τόσο μεγάλη βιομηχανική δραστηριότητα ούτε και τόσο πλοία στην περιοχή. Επίσης στον κόλπο της Ελευσίνας το φυτοπλάγκτον (μικροί φυτικοί οργανισμοί που «πλανάονται») συχνά παρουσίαζε υπερβολική ανάπτυξη. Εξάρσεις -δηλαδή- πληθυσμιακές, που δίνουν στη θάλασσα χρώμα κόκκινο ή καφετί. Κατά το θάνατο μιας τόσο μεγάλης ποσότητας φυτοπλάγκτου δημιουργείται - όπως είναι φυσικό- έλλειψη οξυγόνου από την αποσύνθεση, με αποτέλεσμα να πεθαίνουν τα ψάρια, γι αυτό και ο κόλπος της Ελευσίνας θεωρείται μια περιοχή διαταραγμένη από τη ρύπανση.

Διαταραγμένος επίσης -και μάλιστα έντονα- ήταν και ο όρμος του Κεραταίνιου, που δεχόταν τον τεράστιο όγκο των αποβλήτων της Αθήνας και του Πειραιά.

Πώς επιδρά η λειτουργία του κέντρου επεξεργασίας λυμάτων στην Ψυττάλεια

Μετά την κατασκευή του κέντρου επεξεργασίας λυμάτων στην Ψυττάλεια, υπάρχει εμφανής διαφορά στα νερά του Σαρωνικού. Τα λύματα διοχετεύονται σε δεξαμενές, ώστε να καθιζάνουν τα αιωρούμενα υλικά και να απομακρύνονται τα ανόργανα υλικά (χώματα - λάσπες) αλλά και μέρος του οργανικού φορτίου των λυμάτων. Με τον τρόπο αυτό μειώθηκε ένας από τους δείκτες ρύπανσης, το BOD, δηλαδή το βιολογικώς απαιτούμενο οξυγόνο για τη διάσπαση των οργανικών ουσιών.

Η επεξεργασία αυτή λέγεται πρωτοβάθμιας καθαρισμός και έχουν ήδη αρχίσει έργα στην Ψυττάλεια, ώστε να πραγματοποιηθεί και το επόμενο στάδιο επεξεργασίας που είναι ο βιολογικός καθαρισμός.

Καθώς το ΕΚΘΕ έχει κάνει μετρήσεις πριν, αλλά και κατά τη λειτουργία του κέντρου επεξεργασίας λυμάτων της Ψυττάλειας, παρατήρησε ορισμένες αλλαγές στο οικοσύστημα του Σαρωνικού.

Κατ' αρχάς τα νερά δεν είναι τόσο θολά -όσο και παλαιότερα- στο Κεραταίνι, γύρω από την Ψυττάλεια, ακόμα και μέσα στον κόλπο της Ελευσίνας. Η διαύγεια των νερών είναι βασικός παράγοντας για τους κολιμβητές και οφείλεται στο γεγονός ότι τώρα τα λύματα διοχετεύονται σε βάθος 60 μέτρων, ενώ πριν διοχετεύονταν στην επιφάνεια. Το καλοκαίρι, μάλιστα, τα λύματα παγιδεύονται στο βαθύ στρώμα νερού (κάτω από τα 50 μέτρα), καθώς δημιουργείται η στρωμάτωση κι έτσι δεν υπάρχουν τα κοιλοβακτηρίδια και οι παθογόνοι μικροοργανισμοί κοντά στην επιφάνεια, πράγμα που ενδιαφέρει τους κολιμβητές. Μόνο κατά τη διάρκεια του χειμώνα τα λύματα έρχονται στην επιφάνεια και διαχέονται μεν γρήγορα με τα ρεύματα, όμως η περιοχή στα 3 - 4 χλμ. νότια της Ψυττάλειας είναι μο-

λυσμένη από κοιλοβακτηρίδια. Παρατηρήθηκε επίσης ότι μετά τη λειτουργία του νέου αγωγού δεν σημειώθηκαν εξάρσεις του φυτοπλάγκτου (κόκκινα ή καφετιά νερά) στην περιοχή της Ψυττάλειας ή στον κόλπο της Ελευσίνας. Αυτό φυσικά φανερώνει βελτίωση του οικοσυστήματος, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την τροφική κατάσταση της περιοχής.

Οι βιοκοινωνίες των φυκιών που ζουν στα βράχια, ένα μέτρο από την επιφάνεια της θάλασσας, είναι πιο ισορροπημένες στις ακτές της Σαλαμίνας απ' ό,τι ήταν πριν από 10 χρόνια κοντά στην Ψυττάλεια, όμως εξακολουθούν να είναι διαταραγμένες. Αντίθετα οι βιοκοινωνίες του ζωοβένθους που ζουν στην Ψυττάλεια σε βάθος 70 -90 μέτρων (σκουλήκια, αχιβάδες) είναι πιο διαταραγμένες σε σχέση με το έτος 1989. Το φαινόμενο αυτό ήταν αναμενόμενο, γιατί επηρεάζονται από τα λύματα που διαχέονται πλέον βαθιά. Στον όρμο του Κεραταίνιου και στον κόλπο της Ελευσίνας, πάντως, οι βιοκοινωνίες βελτιώθηκαν, αφού η πηγή των λυμάτων απομακρύνθηκε (από το Κεραταίνι στην Ψυττάλεια). Στον κόλπο της Ελευσίνας φυσικά η κατάσταση είχε αρχίσει να βελτιώνεται από τις αρχές του '90 και να είναι πολύ καλύτερα σε σχέση με τη δεκαετία του '80. Αυτό συμβαίνει γιατί μειώθηκε ο όγκος των βιομηχανικών λυμάτων (ελάττωση των βιομηχανικών), ενώ σε πολλές περιπτώσεις άρχισε να γίνεται και επεξεργασία τους.

Το κέντρο επεξεργασίας λυμάτων στην Ψυττάλεια λειτουργεί από το 1994, πλήρως όμως μόλις από το 1997. Αν γίνει και ο βιολογικός καθαρισμός τα αποτελέσματα θα είναι εντυπωσιακά. Παρ' όλα αυτά είναι σαφές ότι το κέντρο επεξεργασίας θα έπρεπε να είχε γίνει μία με δύο δεκαετίες νωρίτερα και ασφαλιώς με καλύτερο σχεδιασμό.

Χαρόγεδα και τον Μάιο για το ελληνικό νηολόγιο Αυξήθηκε η δύναμη σε πλοία και χωρητικότητα

Δεύτερος μήνας υπουργίας του Χρήστου Παπουτσή στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και η «άνθηση» του ελληνικού νηολογίου συνεχίστηκε.

Μετά τον Απρίλιο, οπότε η δύναμη του νηολογίου αυξήθηκε και σε πλοία -12 εγγραφές έναντι 2 διαγραφών- και σε χωρητικότητα περίπου κατά 500.000 εγγραφές κόρους, η αύξηση της δύναμης του νηολογίου συνεχίστηκε και τον Μάιο.

Με βάση επίσημα στοιχεία των διμενικών αρχών και των υπηρεσιών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά τον περασμένο μήνα ύψωσαν την ελληνική σημαία 14 πλοία, συνοδικής χωρητικότητας 286.986 κόρων και την υπέστειλαν 10 πλοία, χωρητικότητας 267.035 κόρων. Εκτός από την αύξηση κατά 4 πλοία, παρατηρήθηκε αύξηση και στη χωρητικότητα κατά 32.108 κόρους. Από τα στοιχεία προκύπτει ότι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων

που ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο ήταν μόλις 7 έτη, ενώ τα σκάφη που υπέστειλαν την ελληνική σημαία είχαν μέσον όρο ηλικίας τα 28 χρόνια. Από τα πλοία που ύψωσαν την ελληνική σημαία ξεχωρίζουν τα νεότευκτα (ναυπήγησης 2000) δεξαμενό-πλοία «Κρουτ 3» και «Στεμνίτσα» και το φορτηγό «Σήληντ Νιου Γιρκ». Από τα επιβατηγά ξεχωρίζει το «Blue Star Ithaki» της Strintzis Lines, ναυπήγησης 1999.

Να σημειωθεί ότι ο κ. Παπουτσή, από την ημέρα της ανάληψης των καθηκόντων του, τονίζει πως χρειάζεται η ενίσχυση της ελληνικής σημαίας με συνεχή αύξηση των πλοίων που θα φέρουν την ελληνική σημαία. «Να αυξήσουμε τα πλοία. Να κατοχυρώσουμε τη σημαία μας στο μέλλον ως σημαία ποιότητας. Αυτή είναι η πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπίσουμε», υποστηρίζει χαρακτηριστικά.

ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΜΑΙΟΥ 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	ΣΗ ΣΤΑΡ	Ν.Π. 10728	1989	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΙΩΝ	ΣΗΛΑΝΤ ΝΙΟΥ ΓΙΟΡΚ	Ν.Π. 10726	2000
Φ/Γ-Ψ/Γ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Ν.Π. 7369	1993	Δ/Ε	ΤΑΛΩΣ	Ν.Π. 10727	1972
Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΙΘΑΚΗ	Ν.Π. 10731	1999	Δ/Ε	ΑΖΦΑΛΤΑΡ	Ν.Π. 10729	1969
ΠΛ.ΓΕΡΑΝ.	ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ν.Π. 10732	1982	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΣΤΕΛΙΟΣ Β	Ν.Π. 10735	1984
Ε/Γ	ΔΙΟΓΕΝΗΣ Β	Ν.Π. 10733	1984	Δ/Ε	ΚΡΟΥΝΤ ΤΡΙΑ	Ν.Π. 10736	2000
Ε/Γ	ΓΚΟΥΑΠΑ	Ν.Π. 10734	1981	Δ/Ε	ΣΤΕΜΝΙΤΣΑ	Ν.Π. 10737	2000
Ε/Γ	ΑΓΓΕΛΑ	Ν.Π. 10740	1969	Φ/Γ	ΑΛΙΑΝΣΑ ΑΜΒΟΥΡΓΟ	Ν.Π. 10741	1999
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 12.157 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 15 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 286.986 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 11 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Φ/Γ	ΜΑΝΩΛΗΣ	Ν.Π. 8617	1956	ΠΑΛΙΒΕΡΙΑ	Φ/Γ	ΧΑΝΙΑ II	Ν.Π. 2656	1947	ΔΙΑΛΥΣΗ
Δ/Ε	ΙΜΠΡΟΣ	Ν.Π. 10622	1970	ΠΑΙΠΑΝΑΜΑΣ	Φ/Γ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	Ν.Π. 9090	1977	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΜΑΙΝΑ	Ν.Π. 5974	1962	ΠΑΛΙΒΕΡΙΑ	Φ/Γ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	Ν.Π. 9091	1977	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
					Δ/Ε	ΩΚΕΑΝΙΔΑ	Ν.Π. 10639	1980	Π.Α. (ΚΟΡΟΙ)
					Φ/Γ ΕΜΠ/ΤΙΩΝ	ΜΠΡΕΜΕΝ ΕΞΠΡΕΣ	Ν.Π. 10612	1972	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
					Δ/Ε	ΡΑΜΠΟΚ ΜΠΕΥ 3	Ν.Π. 7644	1977	Π.Α. (ΜΑΥΡΙΤΙΟΣ)
					Δ/Ε	ΣΕΡ ΤΖΩΝ	Ν.Π. 7868	1976	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 5.513 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 37 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 261.522 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 28 ΕΤΗ				

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		
SWSV 3/4/00	ΕΤΖΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ AEGEAN LEGEND	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10715	ΜΕΚ(1) 16.680 BHP	1999	58.243	30.994	USD 37.492.500	ALFA HELLENIC MAR. Αντίκλ.: Β. ΠΑΡΙΜΟΥΣΓΑΣ τηλ.: 41.33.709
SX8209 3/4/00	ΠΗΓΑΣΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ PEGASUS PIRAEUS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10716	ΜΕΚ(2) 3.600 BHP	1999	163	103	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡ.	ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΕΡΤΣΟΣ Γ. τηλ.: 41.74.669
SX8229 6/4/00	ΚΑΡΤΕΡΙΑ KARTERIA	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10717	ΜΕΚ(2) 2X883 KW	1982	345	106	USD 500.000	ΠΟΡΤΟΛΟΣ ΡΥΜ. ΝΑΥΓ. Αντίκλ.: ΠΟΡΤΟΛΟΣ Γ. τηλ.: 42.94.253
SX8217 6/4/00	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ NIKOLAOS II	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7304	ΜΕΚ(1) 600 BHP	1996	187	56	-	ΑΝΑΣΤΑΣΑΚΗΣ Σ. 35% ΑΝΑΣΤΑΣΑΚΗΣ Ε. 25% ΚΥΡΙΑΖΗΣ Β. 20% SOUCEK KATHARINA ORBITAL MARINE S.A. Αντίκλ.: ΤΟΥΡΗ ΟΥΡ. τηλ.: 42.87.300
SXPJ 11/4/00	ΕΛΛΑΣ ΣΙΜΦΩΝΥ HELLAS SYMPHONY	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10718	ΜΕΚ(1) 10.440 BHP	1999	27.645	15.110	USD 30.716.315	ΣΠΥΡΟΣ Β. Ν.Ε. Αντίκλ.: ΒΑΜΒΑΚΑΣ Σ. τηλ.: 42.83.978
SXDP 11/4/00	ΣΠΥΡΟΣ Β SPYROS B	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10719	ΜΕΚ(1) 10.940 BHP	1985	27.589	15.110	USD 7.470.000	VENUS BEACH HOL. S.A. Αντίκλ.: ΓΚΑΡΔΙΑΚΟΣ Γ. τηλ.: 45.23.011
SXYE 17/4/00	ΑΣΤΡΟ ΛΕΩΝ ASTRO LEON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10720	ΜΕΚ(1) 23.470 KW	1992	153.427	85.873	ΔΟΛ. ΗΠΑ 10 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡ.	SHERWOOD INVESTMENT CO. Αντίκλ.: ΓΚΑΡΔΙΑΚΟΣ Γ. τηλ.: 45.23.011
SXZG 17/4/00	ΑΣΤΡΟ ΛΥΡΑ ASTRO LYRA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10721	ΜΕΚ(1) 24.200KW	1995	153.429	71.472	ΔΟΛ. ΗΠΑ 10 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡ.	JOMAR SHIPPING TR. INC Αντίκλ.: ΓΚΑΡΔΙΑΚΟΣ Γ. τηλ.: 45.23.011
SXPL 18/4/00	ΑΣΤΡΟ ΛΙΜΠΑ ASTRO LIBRA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10723	ΜΕΚ(1) 23.493KW	1992	153.437	85.877	ΔΟΛ. ΗΠΑ 10 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡ.	POWR TRANS/TION Αντίκλ.: Ροσσοδύμος Σ. τηλ.: 45.20.811
SXJE 25/4/00	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ ANTZOULETTA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10724	ΜΕΚ(1) 14.610 PS	2000	39.783	25.329	ΓΙΕΝ ΙΑΠΩΝΙΑΣ 3.045.064.230	I.M. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΔΑΛΛΗΣ Ι. τηλ.: 40.82.581
SX8304 25/4/00	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ι ALEXANDROS I	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10725	ΜΕΚ(1) 675 HP	1964	490	218	ΔΡΧ. 8.500.000	ΙΓΝΑΤΙΟΣ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΙΓ. τηλ.: 46.20.862
SX8319 26/4/00	ΧΡΗΣΤΟΣ VIII CHRISTOS VIII	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7349	ΜΕΚ(1) 960 BHP	1962	164	49	ΔΡΧ. 11.862.000	N.E.L. ΜΥΤΙΛΗΝΗ
SYAK 4/4/00	ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ AEOLUS EXPRESS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΜΥΤΙΛΗΝΗ MITILINI	37	ΜΕΚ(4) 4X11.019 BHP	2000	3.536	1.848	ΓΑΛΛ. ΦΡΑΓΚΑ 243.000.000	

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		
SX8209 3/4/00	ΠΗΓΑΣΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ PEGASUS PIRAEUS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10716	ΜΕΚ(2) 3600 BHP	1999	163	103	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡΟΧ.	ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ Ν.Ε. Αντίκλ.: Γ. ΕΡΤΣΟΣ τηλ.: 41.74.669

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			
SXMT	ΑΜΑΛΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10698	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.783	25.329
7/4/00	AMALIA	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.783	25.329
SX8166	NTIBINA	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10690	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	97	75
11/4/00	DIVINA	PASS. YACHT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	121	75
SYLZ	ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΙΛΕΝΙΟΥΜ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10702	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	87.407	56.768
18/4/00	ANANGEL MILLENIUM	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	87.407	56.768
SXOT	ΑΣΤΡΟ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10714	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	156.537	99.420
24/4/00	ASTRO CENTAURUS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	156.565	97.134
SYZJ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10668	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	3.200	1.594
25/4/00	EKATERINI P	PASS. F/B	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	3.250	1.595
SX7730	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10658	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1.371	574
27/4/00	CHRISTINA K	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.371	565
SYLP	ΠΑΤΡΙΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10701	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	157.496	108.701
27/4/00	PATRIS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	157.496	108.701

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	
SXSX 4/4/00	ΕΞΠΡΕΣ ΑΝΕΜΟΣ EXPRESS ANEMOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9465	MEK(4) 8.000 BHP	1975	3.484	1.878	Μετονομάστηκε σε ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ Renamed to MIRTIDIOTISSA
SX3468 27-4-00	ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ Ο ΚΩΟΣ IPPOKRATIS O KOOS	Ε/Γ-Υ/Γ PASS. HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6385	MEK(2) 2.000 BHP	1978	134	48	Μετονομάστηκε σε ΧΡΗΣΤΟΣ Λ. Renamed to CHRISTOS L.
SX2772 27/4/00	ΑΣΚΛΗΠΕΙΟΣ ASKLIPIOS	Ε/Γ-Υ/Γ PASS. HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6226	MEK(2) 2.000 BHP	1983	138	49	Μετονομάστηκε σε ΠΕΤΡΟΣ Λ. Renamed to PETROS L.
SYRG 21/4/00	ΙΛΙΑΝΤ ILIAND	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	531	MEK(1) 20.300 BHP	1975	43.578	30.324	Μετονομάστηκε σε ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ Renamed to AFRICAN AODAX
SYDL 4/4/00	ΠΡΕΒΕΛΗ PREVELI	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. F/B	ΡΕΘΥΜΝΟ RETHIMNO	6	MEK(2) 2X7.800 BHP	1980	9.851	6.745	Μετονομάστηκε σε ΠΡΕΒΕΛΗΣ Renamed to PREVELIS

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ
DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYWD 10/4/00	ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ OMIKRON VENTURE L	ΜΕΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9439	ΜΕΚ(1) 20.380 BHP	1987	59.850	31.108	USD 16.500.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWGA 12/4/00	ΛΙΚΑ LIKA	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	347	ΜΕΚ(1) 23.900 BHP	1976	64.627	39.353	USD 4.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

5/7/2000

Φ/Γ «ΙΑΣΩΝ», Ν. ΧΙΟΥ 368, 728 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ, 41.78.710
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δρχ. 3.000.000

12/7/2000

Φ/Γ «ΡΑΛΛΙΑ», ΣΗΜ. ΚΥΠΡΟΥ, 10.858 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ, 38.14.449
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ, ΣΑΛΑΜΙΝΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δοβ. ΗΠΑ 110.000

Δ/Ξ «ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ», ΝΠ 4249, 463,19 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦ. ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ, 41.78.710
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δρχ. 3.200.000

Φ/Γ «ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ», ΣΗΜ. ΒΕΛΙΤΕ, 708 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ, 41.78.710
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δρχ. 6.000.000

Φ/Γ «ΚΑΝΟ ΜΑΤΑΡΑΣ», ΣΗΜ. ΜΑΛΤΑΣ, 16.145 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΥ, 41.83.990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΙΧΑΗΛ ΛΕΒΕΝΤΗΣ, 41.72.596

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δοβ. ΗΠΑ 2.000.000

Φ/Γ «ΚΑΝΟ ΜΑΛΕΑΣ», ΣΗΜ. ΜΑΛΤΑΣ, 16.145 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΥ, 41.83.990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΙΧΑΗΛ ΛΕΒΕΝΤΗΣ, 41.72.596
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δοβ. ΗΠΑ 2.000.000

19/7/2000

Δ/Ξ «ΣΛΟΠΣ 3», ΝΠ 9812, 349,06 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, 36.22.752
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΝΑ ΤΣΑΦΑΡΑ (Ιηποκράτους 10, Αθήνα)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ, ΣΑΛΑΜΙΝΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δοβ. ΗΠΑ 60.000

26/7/2000

Δ/Ξ «ΣΛΟΠΣ 2», ΝΠ 8555, 654,71 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, 36.22.752
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΝΑ ΤΣΑΦΑΡΑ (Ιηποκράτους 10, Αθήνα)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δοβ. ΗΠΑ 5.000

26/7/2000

Θ/Γ «ΚΑΙΤΗ Ν. ΚΟΡΙΝΘΟΥ» 01, 97,40 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ, 52.29.868
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΔΗΜΗΤΡΕΛΛΟΥ (Ακαδημίας 62, Αθήνα)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δρχ. 40.000.000

Ολυμπιακή τριλογία:

Η άνοδος, η πτώση και η κάθαρση του εθνικού μας αερομεταφορέα

του Ηλία Μπίσια

Η ιστορία επαναλαμβάνεται και οι προοπτικές παραμένουν δυσοίωνες για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Η ελληνική κυβέρνηση έχει τοποθετήσει στην ΟΑ 26 διαφορετικές διοικήσεις στα 25 χρόνια που ελέγχει την εταιρεία. Τον τελευταίο μήνα η ΟΑ απέμεινε και πάλι ακυβέρνητη, αφού η βρετανική διοίκηση της εταιρείας παρέδωσε πίσω τη σκυτάλη στο ελληνικό Δημόσιο, επιβεβαιώνοντας τις πραγματικές και αρχικές διαθέσεις των ελληνικών «εργοδοτών» τους στο Λονδίνο. Για μία ακόμα φορά, οι μεγαληπήβολες εξαγγελίες της ελληνικής κυβέρνησης οδηγήθηκαν στο απόλυτο κενό, στοιχίζοντας στο ελληνικό Δημόσιο τέσσερα εκατομμύρια δολλάρια για την αμοιβή των Βρετανών. Η εταιρεία Speedwing -θυγατρική της κολλοσιαίας και

πανίσχυρης British Airways- ανέλαβε τα νήια της ΟΑ τον Ιούνιο του 1999 με τις ευλογίες τόσο του πρωθυπουργού όσο και των τότε υπουργών Μεταφορών και

Η ελληνική κυβέρνηση αρνείται να εγείρει απαιτήσεις αποζημίωσης για την πρόσφατη κακοδιαχείριση της ΟΑ

Εθνικής Οικονομίας. Ιδιαίτερα ο υπουργός Μεταφορών κ. Μαντέλης εμφανίστηκε ως ο απόλυτος υπέρμαχος της ανάθεσης της διοίκησης στους Βρετανούς, προβλέποντας άμεσα κέρδη για την εταιρεία. Οι προοπτικές των σχεδίων των Βρετανών φάνηκαν από την αρχή εξαιρετικά απογοητευτικές. Ο μάντζερ Rod Lynch και οι συνεργάτες του θα λάμβαναν υπέρο-

γκα ποσά χωρίς καμία ουσιαστική δέσμευση. Οι προοπτικές για συνεργασία με την British Airways αλλιά και η συμμετοχή της ΟΑ στον όμιλο Oneworld -που ίδρυσε και ελέγχει η BA- φάνηκαν από την αρχή ότι δεν θα πραγματοποιούνταν ποτέ. Πολλοί τώρα μιλούν για διαφορετικές διαθέσεις της BA που δεν συνέπεσαν ποτέ με αυτές του κ. Μαντέλη. Οι Βρετανοί φάνηκε να ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για την ανανέωση του γηρασμένου πια στόλου της ΟΑ και όχι για άλλα επίσης ουσιαστικά προβλήματα της εταιρείας. Ιδιαίτερα ενδιαφέρον παρουσίασε μάλιστα ο κ. Lynch για την εκμίσθωση πολυαριθμίων Boeing 757 από την BA στην ΟΑ που είχαν μόλις αποσυρθεί από το στόλο της πρώτης. Ήταν εμφανές ότι ο Βρετανός μάντζερ ενδιαφερόταν ιδιαίτερα για τα συμφέροντα της BA, μια κατάσταση που είχε επισημάνει και ο νομικός σύμβουλος της ΟΑ κ. Β. Αναγνωστόπουλος. Ο κ. Αναγνωστόπουλος είχε γνωματεύσει ότι το καταστατικό της ΟΑ απαγορεύει ρητά την τοποθέτηση προσώπων στο Δ.Σ. της ΟΑ που είναι συνδεδεμένα με άλλους αερομεταφορείς. Επίσης, η συμμετοχή των δύο μελών της Speedwing στο Δ.Σ. δημιουργούσε, σύμφωνα με τον κ. Αναγνωστόπουλο, προϋποθέσεις σύγκρουσης εξουσιών, αφού οι Βρετανοί απολάμβαναν τόσο τη διοικητική όσο και την ελεγκτική εξουσία του συνόλου των δραστηριοτήτων της ΟΑ.

Σήμερα, 11 μήνες μετά την ανάθεση της διοίκησης στους Βρετανούς, τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας παραμένουν εξαιρετικά απογοητευτικά. Για το 1999 η εταιρεία παρουσίασε έλλειμμα 25 δις. δρχ., ενώ για το 2000 το έλλειμμα θα ξεπεράσει τα 16 εκατ. Οι Βρετανοί δηλώνουν ότι το έλλειμμα πρόκειται



Το Dornier 228 συνδέει επιτυχώς, την τελευταία δεκαετία, την ηπειρωτική με τη νησιωτική Ελλάδα



Η Ολυμπιακή Αεροπορία ανέπτυξε τα δρομολόγια της εντός και εκτός Ελλάδας με την απόκτηση των ATR 42 και 72

Ο Αριστοτέλης Πανάσης, ιδρυτής της ΟΑ, σε μια επίσκεψή του στο τότε υπερσύγχρονο Boeing 707



Το 1997 η ΟΑ περνάει μια από τις δυσκολότερες οικονομικές περιόδους της. Πρόεδρος του Δ.Σ. ήταν ο καθηγητής Ν. Μιλιάδης, διευθύνων σύμβουλος ο Ι. Καρατζάς και γενικός διευθυντής ο Ι. Τσαγκαράκης

να μειωθεί σε σχέση με το '99 λόγω των μέτρων που εφάρμοσε η διοίκηση. Η ίδια διοίκηση δήλωσε ότι το έλλειμμα θα ξεπερνούσε τα 27 δισ. δρχ. εάν δεν εφάρμοζε συγκεκριμένες πρωτοβουλίες. Το παράδοξο είναι ότι ικανοποιητικά αποτελέσματα παρουσιάζει η κίνηση της ΟΑ για το 2000. Τα αποτελέσματα λειτουργίας του πρώτου τετραμήνου (σε σύγκριση με τα αποτελέσματα του αντιστοίχου διαστήματος 1999) λόγω της αναδιάρθρωσης του δικτύου πτήσεων, της βελτίωσης στην ακρίβεια των αναχωρήσεων (punctuality) και της ένταξης του νέου προϊόντος της Business Class στις πτήσεις εσωτερικού συνετέλεσαν στα ακόλουθα: Στο διεθνές δίκτυο ο αριθμός των πτήσεων αυξήθηκε κα-

τά 13,8%, ενώ συνολικά ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε κατά 7,6% και η συνολική επιβατική κάλυψη (συντελεστής πληρότητας) βελτιώθηκε από 54,1% σε 56,6%.

Αξίζει να επισημανθεί ότι από τις πωλήσεις του διεθνούς δικτύου προέρχεται το 80% περίπου των συνολικών εσόδων από το πτητικό έργο της εταιρείας.

Στις πτήσεις εσωτερικού η εισαγωγή της νέας διακεκριμένης θέσης (Olympic Club), υποστηριζόμενη για πρώτη φορά από διαφημιστική καμπάνια, βρήκε ανταπόκριση από το επιβατικό κοινό, με αποτέλεσμα να παρουσιαστεί σημαντική αύξηση της τάξης του 75,5% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 1999.

Η εταιρεία προκειμένου να αυξήσει τα έσοδά της από τις πτήσεις εξωτερικού προχώρησε σε αναδιάρθρωση του

Διαφήμιση της ΟΑ στα τέλη του 1970. Η εταιρεία άρχισε ήδη να αντιμετωπίζει τα πρώτα σημάδια «γήρανσης»



OLYMPIC AIRWAYS
half the fun is getting there

Αυξημένη κίνηση επιβατών αλλά μειωμένα έσοδα: τα παράδοξα αποτελέσματα των Βρετανών

προγράμματος πτήσεων, μειώνοντας κατά 6,9% τις πτήσεις εσωτερικού και δίνοντας μεγαλύτερο βάρος στην ενίσχυση (μεγαλύτερη συχνότητα πτήσεων) του δικτύου εξωτερικού. Συνέπεια της πολιτικής ήταν η μείωση κατά 12,4% που παρατηρήθηκε στο σύνολο των μεταφερθέντων επιβατών εσωτερικού. Στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών υπήρξε επίσης αύξηση του μεταφερθέντος φορτίου (τόνοι), τόσο στο διεθνές δίκτυο όσο και στο εσωτερικό. Στο διεθνές δίκτυο η αύξηση ήταν 10,0% ενώ στο εσωτερικό 7,4%. Συνολικά η αύξηση στον εμπορευματικό τομέα ήταν 9,1%.

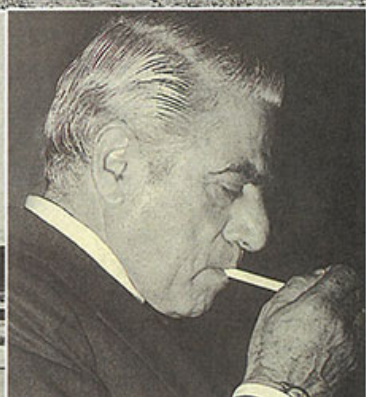
Η σημερινή απογοητευτική κατάσταση, όσον αφορά τα οικονομικά της εταιρείας, έχει προκαλέσει την έκρηξη όχι μόνο της αντιπολίτευσης που ζητεί επίμονα την εξέταση του θέματος από την αρμόδια κοινοβουλευτική ομάδα, αλλά και του κ. Θ. Πάγκαλου ο οποίος είχε διατελέσει στο παρελθόν υπουργός Μεταφορών. Ο κ. Πάγκαλος μίλησε για συνεχόμενες αναταράξεις στον εθνικό μας αερομεταφορέα που εστιάζονται τόσο στους χειρισμούς των αρμοδίων υπουργών όσο και στους εργαζομένους. Ο κ. Πάγκαλος δήλωσε χαρακτηριστικά ότι οι εργαζόμενοι με τις προθέσεις τους καταστρέφουν τον αερομεταφορέα, ενώ βήλεπει αναγκασία την πώλησή του στο άμεσο μέλλον. Ο ίδιος θεωρεί μέγιστο λάθος του, τότε, το 1994, ως υπουργός Με-



Το Boeing 707 εκτέλεσε με επιτυχία για τρεις δεκαετίες τη σύνδεση της Αθήνας με την Αμερική και τη Νότια Αφρική



Τη δεκαετία του 1950 η ΟΑ υπό την ιδιοκτησία του Αρ. Γνώση ανοίγει τα φτερά της με ένα μικρό στόλο ελικοφόρων αεροσκαφών



Η Ολυμπιακή Αεροπορία εξακολουθεί να προσφέρει ένα σημαντικό κοινωνικό έργο

της Air Greece, με αποτέλεσμα να κατέχει γνώσεις αληθιές και εμπειρία ως προς τη διαχείριση ενός ελληνικού αερομεταφορέα. Οι Βρετανοί μάλιστα υστερούσαν σημαντικά και στα δύο αυτά σημεία, με αποτέλεσμα να λειτουργούν παρορμητικά αδιαφορώντας για την ελληνική πραγματικότητα.

Αυτή τη στιγμή, η ΟΑ χρειάζεται άμεσα το ποσό των 300 δισ. δρχ., τόσο για την ανανέωση του γηρασμένου στόλου της όσο και για τη μετακίνησή της στο νέο αεροδρόμιο στα Σπάτα. Είναι πλέον αμφίβολο εάν η ΟΑ θα μπορέσει να κατακτήσει τον πολυπόθητο τίτλο του κορυφαίου αερομεταφορέα στην Ανατολική Μεσόγειο, τίτλο που θα μπορούσε να αποκτήσει με τη νέα της βάση στα Σπάτα. Ήδη οι δύο κορυφαίες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες στην Ελλάδα, Cronus Airlines και Aegean, ανακοίνωσαν τη συνεργασία τους στις πτήσεις εσωτερικού, γεγονός που θα κλονίσει την παντοδυναμία της ΟΑ στο εσωτερικό δίκτυό της. Παράλληλα, νέοι αερομεταφορείς, όπως η Hellenic Star, ήδη κερδίζουν επιβάτες σε πτήσεις εσωτερικού όπου η ΟΑ μέχρι πρόσφατα είχε το μονοπώλιο. Σε μιαν έκρηξη ανταγωνισμού, η ΟΑ αναγκάστηκε να μειώσει σε υπερβολικά επίπεδα τους ναύλους, με αποτέλεσμα τη

δυσανασχέτηση των υπόλοιπων αερομεταφορέων. Οι χαμηλοί ναύλοι της ΟΑ σαφώς αύξησαν την κίνηση, όπως προαναφέρθηκε, αλλά συρρίκνωσαν τα οικονομικά αποτελέσματά της.

Ο κ. Βερελής διατύπωσε πρόσφατα την άποψη ότι η ΟΑ έχει άμεση ανάγκη από έναν στρατηγικό επενδυτή που θα τονώσει οικονομικά τον πολύπαθο αερομεταφορέα. Εν πρώτοις, ο υπουργός θα ζητήσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή την αποδοχή της ΕΕ που αφορά εγγυήσεις από το ελληνικό Δημόσιο (έως 50 δισ. δρχ.) για δάνεια της εταιρείας με σκοπό τη μετεγκατάστασή της στα Σπάτα. Ο υπουργός γνωρίζει ότι το νέο Δ.Σ. της εταιρείας θα πρέπει να «ανακαλύψει» άμεσα τρόπους χρηματοδότησής της, έτσι ώστε να αντιμετωπίσει τα τεράστια οικονομικά προβλήματα που θα ανακύψουν σε λίγους μήνες, και είναι διατεθειμένος να παραχωρήσει ύστερα από διεθνή διαγωνισμό τόσο το μόνιμο όσο και ένα ποσοστό των μετοχών σε πιθανούς επενδυτές.

Ο κύκλος της ΟΑ φαίνεται να κλείνει. Τα περιθώρια στένισαν και τα λάθη δεν μπορεί να συνεχιστούν. Ο νέος επενδυτής της ΟΑ δεν θα αγοράσει τίποτε περισσότερο από έναν κλονισμένο εταιρικό τίτλο και μερικά προνόμια που η Ε.Ε. φαίνεται σαφώς διατεθειμένη να εξαλείψει. Η ιδιωτικοποίηση της ΟΑ, σύμφωνα με τα σχέδια της κυβέρνησης, σίγουρα θα σημάνει και την τελική κήρυξή της.

ταφορών, την ανοχή του ως προς την επιβίωση της ΟΑ. Είναι όμως εμφανές ότι ούτε ο κ. Πάγκαλος ούτε κάποιος άλλος αρμόδιος υπουργός θα έπαιρνε μια τέτοια απόφαση που θα είχε αποτέλεσμα ένα τεράστιο προσωπικό πολιτικό κόστος.

Σήμερα, ο υπουργός Μεταφορών κ. Βερελής δεν φαίνεται διόλου διατεθειμένος να υποκύψει στις πιέσεις τόσο των εργαζομένων όσο και «εξωγενών» παραγόντων. Η τοποθέτηση ως προέδρου αληθιά και διευθύνοντα συμβούλου της ΟΑ του κ. Καλόφωνου υπήρξε μια ώριμη κίνηση που δείχνει την υπευθυνότητα του νέου υπουργού στην αντιμετώπιση πιστικών καταστάσεων. Ο κ. Καλόφωνος έχει διατελέσει διοικητής της πολύπαθης Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με συνέπεια να γνωρίζει εξαιρετικά τις δυσκολίες, τις αντιπαραθέσεις αληθιά και τις «τρικλοποδιές» στο χώρο αυτόν. Επίσης έχει διατελέσει πρόεδρος

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

Επισκεφθείτε το Grand Canyon

Η APG Hellas ανέλαβε πρόσφατα γενικός αντιπρόσωπος πωλήσεων για τη Scenic Airlines μετά την υπογραφή σχετικής συμφωνίας. Η Scenic Airlines αποτελεί τη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία του κόσμου που ειδικεύεται στις εναέριες ξεναγήσεις στην ευρύτερη περιοχή του Grand Canyon.

Η ξενάγηση γίνεται μέσω ψηφιακής τεχνολογίας από ατομικά ακουστικά σε 16 γλώσσες, συμπεριλαμβανομένης και της ελληνικής, ενώ, κατά τη διάρκεια της πτήσης, είναι δυνατή η σύνδεση βίντεο και κάμερας με σκοπό την καταγραφή της εκδρομής στην αντίστοιχη γλώσσα που θα επιλεγεί από τον επιβάτη. Η Scenic Airlines κατά τη διάρκεια των 30 ετών λειτουργίας της έχει εξυπηρετήσει πάνω από 9.000.000 τουρίστες, εκσυγχρονίζοντας διαρκώς τις υπηρεσίες της, εναέριες και επίγειες.

Για περισσότερες πληροφορίες ή κρατήσεις μπορείτε να απευθυνθείτε στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή στα γραφεία του γενικού αντιπροσώπου APG Hellas στο τηλ.: 36.03.120.



Νέο αεροσκάφος δρομολογεί η Virgin Atlantic στις γραμμές Αθήνας-Λονδίνου

Το νέο αεροσκάφος «Hellenic Beauty» ανήκει στην κατηγορία Airbus A321-211. Διαθέτει συνολικά 155 καθίσματα στην Οικονομική Θέση και 26 στην Business Class. Το «Hellenic Beauty» είναι αεροσκάφος μεγαλύτερης χωρητικότητας από το A320 που χρησιμοποιούσε μέχρι τώρα η εταιρεία. Όλα τα καθίσματα της Οικονομικής Θέσης προσφέρουν μεγαλύτερη άνεση αφού η απόσταση μεταξύ τους έχει αυξηθεί. Επί πλέον, οι επιβάτες απολαμβάνουν πλούσιο τηλεοπτικό πρόγραμμα που περιλαμβάνει διεθνείς ειδήσεις και τις νέες ταινίες με ελληνικούς υπότιτλους. Το ραδιοφωνικό πρόγραμμα διπλοσιδίστηκε με 14 κανάλια, εκ των οποίων δύο με σύγχρονη ελληνική μουσική. Η χαρακτηριστική άνεση της Business Class εμπλουτίζεται με την αξεπέραστη εξυπηρέτηση της Virgin Atlantic και το νέο πρόγραμμα Freedom, που προσφέρει τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ μιας ποικιλίας πλούσιων εδεσμάτων!

Ο κ. Jonathan Harding, διευθυντής της εταιρείας στην Αθήνα, δήλωσε: «Η αγορά νέου αεροσκάφους για το δρομολόγιο Αθήνα-Λονδίνο έγινε στο πλαίσιο του προγράμματος ανακίνησης του στόλου και ανανέωσης της εικόνας της Virgin Atlantic διεθνώς. Το «Hellenic Beauty» ξεχωρίζει με το ασπρόχρωμο του αεροσκάφους και τα νέα χρώματα της Virgin Atlantic, κόκκινο και μοβ».

Η Vasp συρρικνώνεται

Η βραζιλιάνικη αεροπορική εταιρεία συρρικνώνεται, αφού εγκαταλείπει το διεθνές δίκτυό της προς Ευρώπη και Βόρεια Αμερική. Ο λόγος αυτής της κίνησης είναι η κατάσχεση τεσσάρων αεροσκαφών MD 11 από την εταιρεία που εκμίσθωνε τα παρωμένα αεροσκάφη στη Vasp. Η βραζιλιάνικη αεροπορική εταιρεία είχε αθετήσει συστηματικά

κατά το 1999 τις οικονομικές της υποχρεώσεις προς τον εκμισθωτή όπως επίσης και προς την εταιρεία διαχείρισης των βραζιλιάνικων αεροδρομίων. Τα χρέη της εταιρείας ξεπερνούν σήμερα το 1,5 δισ. δολλάρια, από

τα οποία τα περισσότερα οφείλονται στη βραζιλιάνικη ΥΠΑ και στους εργαζομένους της εταιρείας.

Η Vasp συνέδεε μέχρι πρόσφατα την Αθήνα με τη Βραζιλία, αλλά λόγω του χαμηλού αυ-

τελεστού πληρότητας στις συγκεκριμένες πτήσεις αναγκάστηκε να διακόψει τη μοναδική αεροπορική σύνδεση μεταξύ των δύο χωρών. Παρά τη διακοπή πολλών εσωτερικών πτήσεων, τη μείωση των ναύλων και τον περιορισμό των γενικών εξόδων της εταιρείας, η Vasp βρίσκεται στα πρόθυρα της χρεοκοπίας.



Η Thai έγινε 40 χρόνων

Σαράντα χρόνια πετυχημένης λειτουργίας συμπλήρωσε την 1η Μαΐου 2000 η Thai Airways International Pcl., από την ημέρα που εγκαινίασε την πρώτη της πτήση -την 1η Μαΐου 1960- με ένα ελικοφόρο αεροσκάφος Douglas DC-6B, το οποίο απογειώθηκε από το Διεθνές Αεροδρόμιο της Μπανγκόκ με προορισμό το Χονγκ Κονγκ, την Ταϊπέι και το Τόκιο. Κατά τη διάρκεια του περασμένου οικονομικού έτους, η Thai μετέφερε 16,3 εκατ. επιβάτες, είχε λειτουργικά έσοδα ύψους 2.832,9 εκατ. δολλαρίων και λειτουργικό κέρδος 451,7 εκατ. δολλ. Το περασμένο οικονομικό έτος ήταν για την εταιρεία η 35η στη σειρά κερδοφόρα χρονιά, γεγονός που θεωρείται ρεκόρ για την αεροπορική βιομηχανία. Πρόσφατα ο κ. Θεόδωρος Α. Μάντζιος ανέλαβε καθήκοντα περιφερειακού διευθυντή πωλήσεων Ελλάδας, Τουρκίας,



Ισραήλ, Κύπρου, Αιγύπτου και Βορείου Αφρικής στην Thai Airways International Pcl., αντικαθιστώντας τον κ. Νίκο Μπόλια, ο οποίος ύστερα από συνεργασία τριών ετών αποχώρησε από την εταιρεία. Ο κ. Μάντζιος διατέθηκε διευθυντής πωλή-

σεων στη Lyhra Tours & Services S.A. και στέλεχος πωλήσεων στη Sabena. Από το 1998 μέχρι να αναλάβει τα σημερινά του καθήκοντα στην Thai, ήταν υπεύθυνος πωλήσεων στην αεροπορική εταιρεία Austrian Airlines.



Οι επενδύσεις της British Airways

Η British Airways επένδυσε 600 εκατομμύρια στερλίνες προκειμένου να αναβαθμίσει τις προσφερόμενες υπηρεσίες και τα προϊόντα της, τόσο στην πρώτη όσο και στη διακεκριμένη θέση. Οι αλλαγές θα επενδυθούν σταδιακά σε όλη την στόλη σε διάστημα δύο ετών, αφού ο στόλος των αεροσκαφών της British Airways είναι πολυάριθμος. Η επένδυση είναι η μεγαλύτερη του είδους στην ιστορία των αερομεταφορών και έγινε εφικτή χάρη στο πρόγραμμα εξοικονόμησης πόρων και μείωσης των εξόδων της εταιρείας, το οποίο ξεκίνησε το 1996. Συγκεκριμένα, με μία επένδυση 50 εκατομμυρίων στερλινών αναβαθμίζεται η Club Europe (business class για πτήσεις εντός Ευρώπης). Η νέα Club Europe θα προσφέρει νέα δερμάτινα καθίσματα και βελτιωμένη εσωτερική διακόσμηση της καμπίνας, μεγαλύ-

τερη χωρητικότητα στα ντουλάπια για τοποθέτηση αποσκευών και αναθεωρημένο πρόγραμμα πτήσεων, που δίνει στον επιβάτη περισσότερες επιλογές και πιο ευέλικτο προγραμματισμό στα ταξίδια του.

Επίσης, θα ανακαινιστούν 26 ειδικές αίθουσες αναμονής σε όλη την Ευρώπη καθώς και νέες Ειδικές Ζώνες Ταχύτητας στα check-in του αεροδρομίου Heathrow.

Μοναδικές καινοτομίες θα προσφέρονται εξάλλου και στους επιβάτες της Club World (business class για πτήσεις εκτός Ευρώπης). Οι επιβάτες θα απολαμβάνουν την πολυτέλεια και την άνεση των καθισμάτων που μετατρέπονται σε κανονικά κρεβάτια.

Η επένδυση κόστισε 200 εκατομμύρια στερλίνες. Τα νέα προϊόντα της Club World παρουσιάστηκαν στο περίπτερο της British Airways στην έκθεση «Ποσειδώνια 2000».



ΤΡΙΜΕΛΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

(Τμήμα Α')

Αρ. απόφασης 513/1999

Πρωτοδίκης Δ.Δ.: Η κ. Ζαχαρένια Μαθιουδάκη
Δικηγόροι: Οι κ. Ιωάννης Φωτόπουλος
και Στυλιανός Μαρκογιαννάκης

Με την κρινόμενη προσφυγή-αίτηση διοικητικής επίλυσης της διαφοράς, η προσφεύγουσα ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία στρεφόμενη κατά της .../1998 μερικής πράξης προσδιορισμού ΦΠΑ του προϊσταμένου ΔΟΥ Β' Ηρακλείου, ζητούσε την ακύρωση ή τροποποίησή της. Με την πράξη αυτή είχε προσδιοριστεί χρεωστικό υπόλοιπο ΦΠΑ εις βάρος της ύψους 7.680.538 δρχ. για τη χρονική περίοδο 1.1.89 έως 31.12.89, με ισόποση προσαύξηση λόγω ανακριβείας, αφού υπολογίσθηκε από τον έλεγχο ο φόρος εκροών σε 263.081.219 δρχ., αντί του ποσού των 254.814.662 στο οποίο ο φόρος αυτός είχε δηλωθεί, και δεν αναγνωρίσθηκε από τη φορολογική αρχή το δικαίωμα της προσφεύγουσας προς έκπτωση φόρου εισροών ύψους 2.837.952 δρχ., που αφορούσε το κόστος τροφοδοσίας των πληρωμάτων γραμμών εσωτε-

ρικού, το οποίο η προσφεύγουσα είχε δηλώσει ως εκπιπόμενο. Ήδη, όπως προκύπτει από το πρακτικό .../1998 της Επιτροπής του άρθρου 70 παρ. 5 του ν. 2238/94, η οποία επιλήφθηκε κατόπιν του αιτήματος διοικητικής επίλυσης της διαφοράς εκ μέρους της προσφεύγουσας, επήλθε συμβιβασμός προς τα υπόλοιπα θέματα του ΦΠΑ, πλην του αφορώντος την έκπτωση του φόρου εισροών που είχε επιβαρύνει το κόστος τροφοδοσίας πληρωμάτων. Επομένως το αίτημα της παρούσας προσφυγής παροδεκτός (άρθρο 42 παρ. 4 εδ. 2 του ν. 1642/86, σύμφωνα με το οποίο το πρακτικό συμβιβασμού επέχει θέση αμετάκλητης δικαστικής απόφασης) περιορίσθηκε, ως προς την προσαλλήσιμη πράξη .../1998, σε αίτημα τροποποίησης της πράξης αυτής, μόνον κατά το κεφάλαιό της με το οποίο δεν έγινε δεκτή η έκπτωση του

φόρου εισροών του αντιστοιχούντος επί του κόστους τροφοδοσίας πληρωμάτων. Περαιτέρω, με την ίδια προσφυγή στρέφεται η προσφεύγουσα κατά της .../1998 πράξης επιβολής προστίμου άρθρου 47 παρ. 2 περ. β' ν. 1642/1986, του προϊσταμένου Β' ΔΟΥ Ηρακλείου, ποσού 7.680.538 δρχ. και κατά της .../1998 πράξης επιβολής προστίμου άρθρου 47 παρ. 6 ν. 1642/86, του ίδιου προϊσταμένου, ύψους 50.000 δρχ.

Σύμφωνα με το άρθρο 23 του ν. 1642/86, όπως το άρθρο αυτό ίσχυε κατά την ελεγχόμενη χρήση: «1. Ο υποκείμενος δικαιούται να εκθέσει από το φόρο που αναλογεί στις ενεργούμενες από αυτόν πράξεις παράδοσης αγαθών και παροχής υπηρεσιών, το φόρο με τον οποίο έχουν επιβαρυνθεί η παράδοση αγαθών και η παροχή υπηρεσιών που έγιναν σε αυτόν και η εισαγωγή αγαθών που

πραγματοποιήθηκε από αυτόν. Η έκπτωση αυτή παρέχεται κατά το μέρος που τα αγαθά και οι υπηρεσίες χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση πράξεων που υπάγονται στο φόρο. (...)

4. Δεν παρέχεται δικαίωμα έκπτωσης του φόρου με τον οποίο έχουν επιβαρυνθεί οι δαπάνες: α) ... δ) στέγασης, τροφής, ποτών, μετακίνησης και ψυχαγωγίας για το προσωπικό ή τους εκπροσώπους της επιχείρησης...». Με το άρθρο αυτό μεταφέρεται στην ελληνική νομοθεσία το άρθρο 17 της Έκτης Οδηγίας για το ΦΠΑ (77/388 ΕΟΚ, όπως έχει τροποποιηθεί) και ο θεμελιώδης κανόνας σύμφωνα με τον οποίο ο υποκείμενος στο φόρο δικαιούται να εκπνέει από τον οφειλόμενο φόρο εκροών, το φόρο εισροών, μόνο κατά το μέτρο που τα αγαθά ή υπηρεσίες που αγοράζονται, χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση των φορολογητέων πράξεων (Ν. Σκληρά, Κοινοτικό Φορολογικό Δίκαιο, σελ. 452). Στην περίπτωση κατά την οποία, εξάλλου, τα αγαθά και οι υπηρεσίες που εισρέουν στην επιχείρηση δεν χρησιμοποιούνται ή δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν καθόλου για την πραγματοποίηση φορολογητέων πράξεων, διασπάται η αλυσίδα των εκπτώσεων και η αγορά του αγαθού ή η παροχή της υπηρεσίας θεωρείται ότι γίνεται από τον τελικό καταναλωτή, ο οποίος φέρει εξ ολοκλήρου το σχετικό φορολογικό βάρος (όπ. παρ. σελ. 475).

Εξάλλου, στην παρ. 110 της Ερμηνευτικής Εγκυκλίου του υπουργείου Οικονομικών Π. 4336/10-7-1987 αναφέρεται, ως προς τις εξαιρέσεις από το δικαίωμα έκπτωσης, ότι εξαιρούνται οι δαπάνες στέγασης, τροφής κ.λπ. για το προσωπικό και τους εκπροσώπους της επιχείρησης, επειδή αυτές δεν θεωρούνται άμεσα λειτουργικές για το σύστημα του ΦΠΑ. Στην ίδια εγκύκλιο αναφέρεται επίσης ότι από την πιο πάνω εξαίρεση «εξαιρούνται οι δαπάνες που γίνονται σε εκτέλεση αναγκαστικής υποχρέωσης της επιχείρησης που πηγάζει από θετική διάταξη νόμου ή από σχετική εθνική συλλογική σύμβαση εργασίας, όπως π.χ. η χορήγηση ειδικού κράνους στους τεχνίτες της ΔΕΝ ή η χορήγηση γάλακτος στους εργαζόμενους σε τυπογραφεία κ.λπ.» Εν συνεχεία, στην 520/8.7.88 γνωμοδότηση της Νομικής Διεύθυνσης του υπουργείου Οικονομικών (ΔΦΝ 1989.732), αναφέρεται ότι όταν τα τροφειοφόδια και τα λοιπά αγαθά χρησιμοποιούνται για την τροφοδοσία, αναψυχή κ.λπ. του πληρώματος των οσκαφών, δεν παρέχεται δικαίωμα έκπτωσης του αναλογούντος σε αυτά φόρου εισροών, δυνάμει της διατάξεως

του άρθρου 23 παρ. 4 περ. δ του ν. 1642/86. Εξάλλου, στην 10045458/1570/Πορ/1109/27-3-89 (ΔΦΝ 1989.732) εγκύκλιο του υπουργείου Οικονομικών, με την οποία κοινοποιήθηκε η προαναφερόμενη γνωμοδότηση, αναφέρεται μόνον ότι η παρόδοση τροφειοφοδίων σε πλοία δεν εμπίπτει στις απαλλοττιτικές του ΦΠΑ διατάξεις. Τέλος, με την 1089960/6432/1650/Α0014/21-10-91 απάντησή του, το υπουργείο Οικονομικών, σε ερώτημα των φορολογικών αρχών, ανέφερε ότι για να υπάρχει δικαίωμα έκπτωσης πρέπει οι σχετικές δαπάνες να έχουν σχέση με την εξασφάλιση της υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων και να μην αποτελούν προσαύξηση οδοδοχών. Περαιτέρω, στο άρθρο 101 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ορίζονται τα εξής: «1. Το πλήρωμα του πλοίου δικαιούται τροφή καθ' όλο το διάστημα της παραμονής του επί του πλοίου. Η τροφοδοσία βαρύνει τον εφοπλιστή, παρέχεται δε επιμελεία και ευθύνη του πλοιάρχου, απαγορευμένης της αναθέσεως ταύτης κατ' αποκοπήν εις τον πλοίαρχον ή οιονδήποτε αξιωματικόν του πλοίου. 2. Το ημερήσιον εδεσματολόγιον, κατά κατηγορίας πλοίων, καθορίζεται δι' υπουργικών αποφάσεων, μετά γνώμην του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού». Στο άρθρο 102 του ίδιου νομοθετήματος αναφέρεται ότι ο έλεγχος της επάρκειας και καταλληλότητας των τροφίμων ανατίθεται στις λιμενικές και προξενικές αρχές και στο άρθρο 103 προβλέπεται το δικαίωμα υποβολής παραπόνων εκ μέρους των μελών του πληρώματος, προς τις λιμενικές ή προξενικές αρχές για θέματα σχετικά με την εφαρμογή του εδεσματολογίου. Ακόμη, με τον ν. 1163/1981 κυρώθηκε η 68/1946 Διεθνής Σύμβαση Εργασίας «περί τροφοδοσίας των πληρωμάτων», στο άρθρο 5 παρ. 1 της οποίας ορίζεται ότι κάθε κράτος-μέλος οφείλει να θέσει σε ισχύ νομοθεσία η οποία θα απαιτεί την προμήθεια ειδών τροφής.

Από τις παραπάνω διατάξεις συνάγεται ότι τίθεται ως προϋπόθεση για την έκπτωση του φόρου των εισροών με τον οποίο έχει επιβαρυνθεί η δαπάνη, η τελευταία να είναι λειτουργική για την επιχείρηση, ενώ δεν παρέχεται δικαίωμα έκπτωσης για δαπάνες που δεν βρίσκονται σε λειτουργική σχέση με την επιχείρηση, αλλά μέσω αυτών θα ήταν δυνατή η κάλυψη ατομικών κ.λπ. πολυτελών δαπάνων των μελών της επιχείρησης. Αυτό είναι και το πνεύμα των εγκυκλίων του υπουργείου Οικονομικών, με τις οποίες

δίνονται οδηγίες να αποκλειστούν δαπάνες πολυτελείας, ψυχαγωγίας κ.λπ. αλλά να υπάρχει δικαίωμα έκπτωσης για τις δαπάνες που είναι άμεσα λειτουργικές για το σύστημα ΦΠΑ. Στην τελευταία αυτή κατηγορία ανήκουν και οι δαπάνες τροφοδοσίας των πληρωμάτων των πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, δεδομένου ότι η σχετική υποχρέωση των εφοπλιστών πηγάζει ευθέως εκ του νόμου (βλ. σχετικές διατάξεις που ήδη παρατέθηκαν), προφανώς επειδή η τροφοδοσία των πληρωμάτων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους παρίσταται απολύτως αναγκαία για την πραγματοποίηση του ταξιδιού αυτού, δεδομένου ότι, κατά τα κοινώς γνωστά, τα πληρώματα, λόγω της φύσεως της εργασίας τους και του τόπου αυτής, βρίσκονται εντός των πλοίων συνεχώς. Επομένως είναι απαραίτητη η χορήγηση τροφής στα μέλη των πληρωμάτων αυτών, προκειμένου να εργαστούν και να αποδώσουν, ενώ, λόγω της φύσεως της δουλειάς τους και του τόπου στον οποίο αυτή παρέχεται, είναι αδύνατον να προμηθευθούν την τροφή τους διαφορετικά ή να την παρασκευάσουν οι ίδιοι. Οι δαπάνες αυτές εξάλλου διαφοροποιούνται από το κόστος τροφοδοσίας το οποίο συναρτάται προς την ψυχαγωγία, όπως π.χ. τα οινόπνευμα, ποτά, τα αναψυκτικά, γλυκίσματα κ.λπ. είδη διατροφής, τα οποία προφανώς υπάγονται στην περ. δ του άρθρου 23 του ν. 1642/1986. Η ερμηνεία αυτή εξάλλου είναι σύμφωνη και προς τη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους που μνημονεύθηκε ήδη, όπου αναφέρονται ως αποκλειόμενες του δικαιώματος έκπτωσης του αναλογούντος σε αυτές ΦΠΑ οι δαπάνες τροφοδοσίας, ψυχαγωγίας κ.λπ. συναρτώμενες μεταξύ τους στη σχετική διατύπωση του κειμένου, ενώ η ΕΥΟ με την οποία η γνωμοδότηση αυτή κοινοποιήθηκε, αφορά μόνον τις απαλλοττισόμενες του ΦΠΑ δαπάνες και όχι αυτές για τις οποίες επιτρέπεται έκπτωση του φόρου, όπως στην προκειμένη περίπτωση. Εξάλλου, αυτή η ερμηνεία είναι σύμφωνη και με το άρθρο 17 παρ. 6 της Έκτης Οδηγίας, όπου αναφέρονται ως αποκλειόμενες του δικαιώματος έκπτωσης οι δαπάνες, οι οποίες δεν έχουν χαρακτήρα αυστηρά επαγγελματικό, όπως οι δαπάνες πολυτελείας, ψυχαγωγίας ή κοινωνικής παροστάσεως.

Στο άρθρο 47 παρ. 2, όπως ίσχυσε κατά την κρινόμενη περίοδο, ορίζεται ότι «οι υπόχρεοι που υποβάλλουν ανακριβή προσωρινή δήλωση υπόκεινται: α) Σε πρόσθετο φόρο που

ορίζεται ισόποσος του τμήματος του κυρίου που δεν δηλώθηκε, β) σε πρόστιμο ανάλογο με τη διαφορά του φόρου που προσδιορίσθηκε από τον οικονομικό έφορο και το οποίο ορίζεται μέσα στα όρια της περίπτωσης β της προηγούμενης παραγράφου». Σημειώνεται ότι τα όρια αυτά είναι: όχι μικρότερο από το 1/5 και μεγαλύτερο από το διπλάσιο του ποσού του καταλογιζόμενου κυρίου φόρου. Ακόμη, στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου, ορίζεται ότι οι διατάξεις της παραγράφου 2 εφαρμόζονται αναλόγως και για την εκκαθαριστική δήλωση, ενώ στην παράγραφο 5 προβλέπεται ότι η ανακρίβεια του περιεχομένου της εκκαθαριστικής δήλωσης συνεπάγεται την επιβολή προστίμου 10.000 έως 50.000 δρχ. και στην παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου ότι οι πρόσθετοι φόροι και τα πρόστιμα επιβάλλονται χωρίς να εξετάζεται η ύπαρξη δόλου ή αμέλειας του υποχρέου στο φόρο.

Από τα στοιχεία της δικογραφίας της κρινόμενης υπόθεσης, ανάμεσα στα οποία η από 16-2-1998 έκθεση ελέγχου του εφοριακού, προκύπτουν τα εξής: Για την κρινόμενη χρήση 1.1.1989 - 31.12.1989 υποβλήθηκε από την προσφεύγουσα εκκαθαριστική δήλωση ΦΠΑ στην οποία δηλώθηκε ως γενικό σύνολο φόρου εισροών το ποσό των 257.898.958 δρχ. Από τον έλεγχο το τελευταίο αυτό ποσό υπολογίσθηκε σε 258.238.633 δρχ., από το οποίο όμως δεν αναγνωρίστηκε ποσό ύψους 2.837.952 δρχ. για έκπτωση από το φόρο εκρών με την αιτιολογία ότι είχε επιβαρύνει το κόστος τροφοδοσίας των πληρωμάτων, ήτοι δαπάνη εξαιρούμενη από τη δυνατότητα έκπτωσης του αναλογούντος σε αυτήν φόρου. Εν συνεχεία εκδόθηκε η προσβαλλόμενη πράξη προσδιορισμού ΦΠΑ με την οποία το ποσό αυτό αφαιρέθηκε από τον εκπιπόμενο φόρο εισροών και προσδιορίστηκε χρεωστικό υπόλοιπο 7.680.538 δρχ. Επίσης εκδόθηκε και η .../98 πράξη επιβολής προστίμου άρθρου 47 παρ. 2 περ. β' ν. 1642/1986, με την οποία επιβλήθηκε εις βάρος της προσφεύγουσας πρόστιμο δρχ. 7.680.538 δρχ., ήτοι ίσο με το 100% του καταλογιζόμενου με την πράξη (προ της επελεύσεως συμβιβασμού) φόρου, καθώς και η 6/98 πράξη επιβολής προστίμου ανακρίβειας 50.000 δρχ. άρθρου 47 παρ. 5 και 6 ν. 1642/1986.

Μετά τα παραπάνω το δικαστήριο λαμβάνει υπόψη του ότι, σύμφωνα με την ερμηνεία που προηγήθηκε στη μείζονα σκέψη της παρούσας απόφασης, το κόστος τροφοδοσίας των

πληρωμάτων των πλοίων είναι νόμιμη υποχρέωση του εφορπιστή και αποτελεί δαπάνη η οποία δεν εντάσσεται στην εξαίρεση της παρ. 4 περ. δ του άρθρου 23 του ν. 1642/86, η οποία αφορά δαπάνες τροφής, όπως αυτές ήδη ερμηνεύθηκαν. Επομένως, νομίμως η προσφεύγουσα είχε περιλάβει το φόρο, ο οποίος βαρύνει τη δαπάνη του κόστους τροφοδοσίας των πληρωμάτων των πλοίων στον εκπιπόμενο από αυτήν φόρο εισροών, ενώ είναι μη νόμιμη η αντίθετη κρίση του ελέγχου.

Περαιτέρω, ως προς το ύψος του φόρου αυτού, το δικαστήριο λαμβάνει υπόψη του ότι το δικαίωμα προς έκπτωση του φόρου εισροών από το φόρο εκρών παρέχεται βάσει τιμολογίων στα οποία αναγράφεται ο ΦΠΑ, ο οποίος καταβλήθηκε επί ετών εισροών (άρθρο 25 παρ. 1 του ν. 1846/86 και Ν. Σκλήα όπ. παρ. σεθ. 456 επ.). Στην κρινόμενη υπόθεση, όπως αναφέρεται στην έκθεση ελέγχου, δεν τηρούνται χωριστά βιβλία και στοιχεία για τις εισροές που αφορούν το κόστος τροφοδοσίας πληρωμάτων των πλοίων και για το λόγο αυτόν ο έλεγχος προέβη σε εξωλογιστική μέθοδο για τον εντοπισμό του φόρου εισροών που βάρινε το κόστος τροφοδοσίας πληρωμάτων, χρησιμοποιώντας ως βάση το προκύπτον από την ισχύουσα συλλογική σύμβαση εργασίας νόμιμο αντίτιμο τροφής που θα παρείχε ο εργοδότης για την ένδικη χρονική περίοδο εάν δεν παρείχε τροφή σε είδος στο πλήρωμα και το οποίο ανέρχεται σε 900 δρχ. ημερησίως ως εξής: Από το ποσό αυτό αφαιρεί μικτό κέρδος 20% (το οποίο θα εισέπραττε ο προμηθευτής τροφής) και από το απομένον 80%, εκτιμά ότι μόνον 60% καθύπεται από υλικά υπαγόμενα σε ΦΠΑ, ενώ το 40% αφορά υπηρεσίες μη επιβαρυνόμενες με το φόρο αυτό. Με τη μέθοδο αυτή ο έλεγχος κατέληξε ότι για την ελεγχόμενη περίοδο ο αφορών το κόστος τροφοδοσίας πληρωμάτων ΦΠΑ ανήλθε στο ποσό των 2.837.952 δρχ., το οποίο και αφαίρεσε από τον εκπιπόμενο φόρο εισροών. Εν όψει των παραπάνω το δικαστήριο κρίνει ότι η μέθοδος εντοπισμού του ένδικου φόρου εισροών είναι μεν εξωλογιστική, στηρίζεται όμως σε υπάρχοντα παραστατικά, τιμολόγια κ.λπ. τα οποία ο έλεγχος ήλεγξε, όπως προκύπτει από τη σχετική έκθεσή του, επομένως, η μέθοδος αυτή είναι σύμφωνη με το άρθρο 24 παρ. 1 του ν. 1642/86. Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό το αριθμητικό αποτέλεσμα της αφού μάλιστα η προσφεύγουσα όχι μόνον δεν αντέλεξε ως προς το ύψος του, αλλά το αποδέ-

χθηκε, όπως προκύπτει από τη διατύπωση του αιτήματός της με το υπόμνημά της (μετά το συμβιβασμό), όπου αποδέχεται το προαναφερόμενο ποσό των 2.837.952 δρχ. ως αντιστοιχούν στο ΦΠΑ κόστους τροφοδοσίας πληρωμάτων.

Εν όψει των παραπάνω, το δικαστήριο κρίνει ότι πρέπει να τροποποιηθεί η προσβαλλόμενη πράξη προσδιορισμού ΦΠΑ και να προσδιορισθεί εκ νέου το προκύπτον υπόλοιπο ΦΠΑ της προσφεύγουσας για τη χρήση 1.1.1989 έως 31.12.1989, αφού προστεθεί στο φόρο εισροών της προσφεύγουσας, ο οποίος μπορεί να εκπέσει από το φόρο εκρών της, το ποσό των 2.837.952 δρχ., του φόρου επί του κόστους τροφοδοσίας πληρωμάτων, σύμφωνα με την προηγούμενη σκέψη αυτής της απόφασης. Εν συνεχεία, βάσει της παραπάνω προσθήκης εκπιπόμενου φόρου εισροών, πρέπει να υποχρεωθεί ο προϊστάμενος ΔΟΥ να προβεί σε νέο προσδιορισμό του προκύπτοντος υπολοίπου, ο οποίος δεν είναι δυνατόν να γίνει από το δικαστήριο, δεδομένου ότι από το προσκομιζόμενο πρακτικό συμβιβασμού ως προς τα υπόλοιπα θέματα ΦΠΑ δεν προκύπτουν τα ποσά επί των οποίων επήλθε συμβιβασμός. Εξάλλου, το ποσό των 5.655.704 δρχ., που αντιστοιχεί στο ΦΠΑ έτους 1989 για τα θέματα στα οποία επήλθε συμβιβασμός μεταξύ φορολογικής αρχής και προσφεύγουσας, δεν πρέπει να προστεθεί εκ νέου στο πιο πάνω πιστωτικό υπόλοιπο, δεδομένου ότι έχει ήδη συνυπολογισθεί στο φόρο εκρών για το ύψος του οποίου συμβιβάστηκε η προσφεύγουσα, επομένως πρέπει να απορριφθεί ως ουσία αβάσιμο το σχετικό αίτημα της προσφεύγουσας. Εν όψει των παραπάνω, πρέπει να τροποποιηθεί η προσβαλλόμενη πράξη προσδιορισμού ΦΠΑ, κατά μερική αποδοχή των σχετικών λόγων της προσφυγής.

Περαιτέρω, το δικαστήριο λαμβάνει υπόψη του ότι σύμφωνα με την από 28.12.1998 απόφαση του ελέγχου, από το ποσό 7.680.538 δρχ., στο οποίο είχε προσδιοριστεί με την προσβαλλόμενη πράξη το χρεωστικό υπόλοιπο της προσφεύγουσας, ποσό 5.655.704 δρχ. αναλογεί στα θέματα για τα οποία συμβιβάστηκε και το υπόλοιπο 2.024.834 δρχ., σε αυτά για τα οποία άσκησε την παρούσα προσφυγή, επομένως, η ίδια αναλογία προφανώς ισχύει τόσο για την προσαύξηση 100% λόγω ανακρίβειας, όσο για το ένδικο ποσό προστίμου. Ήδη, βάσει του συμβιβασμού, η αναλογούσα στα θέματα για τα οποία επήλθε συμβιβασμός

προσαύξηση ανακρίβειας, ύψους 5.655.704 δρχ., μειώθηκε στο 1/2, ήτοι σε 2.827.852 δρχ. Εν όψει των παραπάνω, το δικαστήριο κρίνει κατ' αρχάς ότι από την επιβληθείσα με την προσβαλλόμενη πράξη προσαύξηση ανακρίβειας, όπως ήδη έχει αυτή προσδιοριστεί, πρέπει να διαγραφεί ποσό 2.024.834 δρχ., που αφορά την ανακρίβεια της έκπτωσης του φόρου κόστους τροφοδοσίας πληρωμάτων, δεδομένου ότι ήδη κρίθηκε με αυτή την απόφαση ότι η εκκαθαριστική δήλωση της προσφεύγουσας δεν ήταν ανακριβής ως προς την έκπτωση αυτή, η οποία έγινε νομίμως. Περαιτέρω, για τον ίδιο λόγο, από το πρόστιμο ανακρίβειας 7.680.538 δρχ., που επιβλήθηκε με την 16/1998 απόφαση επιβολής προστίμου, πρέπει να διαγραφεί ποσό 2.024.834 δρχ. και να ακυρωθεί εν μέρει η σχετική πράξη κατά το κεφάλαιό της αυτό. Εξάλλου, ως προς το πρόστιμο αυτό, είναι νόμιμος ο ισχυρισμός της προσφεύγουσας ότι επιβάλλεται μόνον επί προσωρινών πράξεων, δεδομένου ότι στην παρ. 4 του άρθρου 47 του ν. 1642/86, η οποία παρτέθηκε στη μείζο-

να σκέψη, ορίζεται ότι το πρόστιμο αυτό επιβάλλεται και επί ανακρίβειας εκκαθαριστικών δηλώσεων. Για τον ίδιο λόγο με τον οποίο κρίθηκε εν μέρει ακυρωτέα η πιο πάνω πράξη επιβολής προστίμου, το δικαστήριο κρίνει ότι πρέπει να αφαιρεθεί ποσό 37.000 δρχ. από το πρόστιμο των 50.000 δρχ., που επιβλήθηκε και με την .../1998 πράξη επιβολής προστίμου και να ακυρωθεί αυτή εν μέρει. Τέλος, το δικαστήριο κρίνει ότι δεν έχει αρμοδιότητα να υπεισέλθει στα υπόλοιπα κεφάλαια των προσβαλλόμενων αποφάσεων επιβολής προστίμου, δεδομένου ότι αυτά αφορούν ανακρίβεια η οποία υπήρξε αντικείμενο της διοικητικής επίλυσης της διαφοράς, άρα ανήκει στην αρμοδιότητα της φορολογικής αρχής (άρθρο 42 παρ. 4 ν. 1642/1986).

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Δέχεται εν μέρει την προσφυγή.
Τροποποιεί την .../16.2.1998 μερική πράξη προσδιορισμού ΦΠΑ, χρονικής περιόδου 1.1.89 έως 31.12.89 του προϊσταμένου ΔΟΥ Β' Ηρακλείου.
Αποφαίνεται ότι ποσό δραχμών δύο εκατομ-

μυρίων οκτακοσίων τριάντα επτά χιλιάδων εννιακοσίων πενήντα δύο (2.837.952) πρέπει να προστεθεί ως εκπιπτόμενος φόρος εισροών.

Υποχρεώνει τον προϊστάμενο της Β' ΔΟΥ Ηρακλείου να προβεί σε νέα εκκαθάριση του προκύπτοντος υπολοίπου ΦΠΑ, αφού συνυπολογισθεί ο πιο πάνω εκπιπτόμενος φόρος εισροών.

Διαγράφει την προσαύξηση ανακρίβειας ύψους δραχμών δύο εκατομμυρίων είκοσι τεσσάρων χιλιάδων οκτακοσίων τριάντα τεσσάρων (2.024.834).

Ακυρώνει εν μέρει την .../16.2.1998 πράξη επιβολής προστίμου άρθρου 47 παρ. 2 περ. β ν. 1642/86 του προϊσταμένου της Β' ΔΟΥ Ηρακλείου κατά το κεφάλαιό του που αφορά ποσό δραχμών δύο εκατομμυρίων είκοσι τεσσάρων χιλιάδων οκτακοσίων τριάντα τεσσάρων (2.024.834), το οποίο διαγράφεται.

Ακυρώνει εν μέρει την .../16.2.1998 πράξη επιβολής προστίμου άρθρου 47 παρ. 5 και 6 ν. 1642/86 του προϊσταμένου της Β' ΔΟΥ Ηρακλείου κατά το κεφάλαιό του που αφορά ποσό δραχμών τριάντα επτά χιλιάδων (37.000), το οποίο διαγράφεται.

At Argentina... HELLAS MAR S.A.

(Est. in 1965)

1127 San Martin Street, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
STEVEDORING
OFFSHORE SALVAGE
BUNKERING
REPAIRS - SURVEYS

SHIPBROKERS
REPRESENTATIONS
P & I ALL MATTERS ASSIST.
«SPECIAL SERVICES»
TRADING - IMPORT & EXPORT

CHAIRMAN, CHIEF EXECUTIVE: CONST. VALAOURIS

AOH: 54(11)43271371 - 43270226

Telex: 26621 HELLAS AR.

Cables: HELLASMAR BAIREs

Direct Operation: 54(11) 43116163, 43121843

Switchboard: 54(11)43111384, 43121616

Telefax: 54(11) 43136683, 43134155

E-MAIL HELLAS@FIBERTEL.COM.AR

ATTENDING ALL ARGENTINE/URUGUAY PORTS

Ομαδική εικαστική έκθεση



Τέχνη και κάτι...

Πραγματοποιήθηκαν με μεγάλη επιτυχία τα εγκαίνια της εκδήλωσης με θέμα: «Τέχνη & κάτι...» που διοργάνωσαν το ΤΕΕ Ξυνή και το ΙΕΚ Ξυνή, φορείς-μέλη του Εκπαιδευτικού Ομίλου Ξυνή. Η επιτυχία της εκδήλωσης επισφραγίστηκε με τα εκθέματα, τις παρουσιάσεις και τις επιδείξεις των σπουδαστών, τη σημαντική προσέλευση κοινού καθώς και την αξιόλογη παρουσία των προσωπικοτήτων από τον πολιτικό χώρο.

Τα εγκαίνια κήρυξε η νομάρχης Πειραιά Μαίρη Σορώτου-Τσανάκη, ενώ με την παρουσία τους τίμησαν την εκδήλωση ο δήμαρχος Πειραιά Χρήστος Αγραπίδης, οι βουλευτές της Ν.Δ. Γεώργιος Καλός και Παναγιώτης Μελάς, ο καθηγητής αντινομάρχης πολιτισμού Πειραιώς και Νήσων Άγγελος Καστάνης, νομαρχιακοί και δημοτικοί σύμβουλοι, εκπρόσωποι τοπικού τύπου και στελέχη επιχειρήσεων.

Τα πρωτοποριακά έργα εντυπωσίασαν τους επισκέπτες, που ξεναγήθηκαν στους χώρους και ενημερώθηκαν από τους ίδιους τους σπουδαστές.

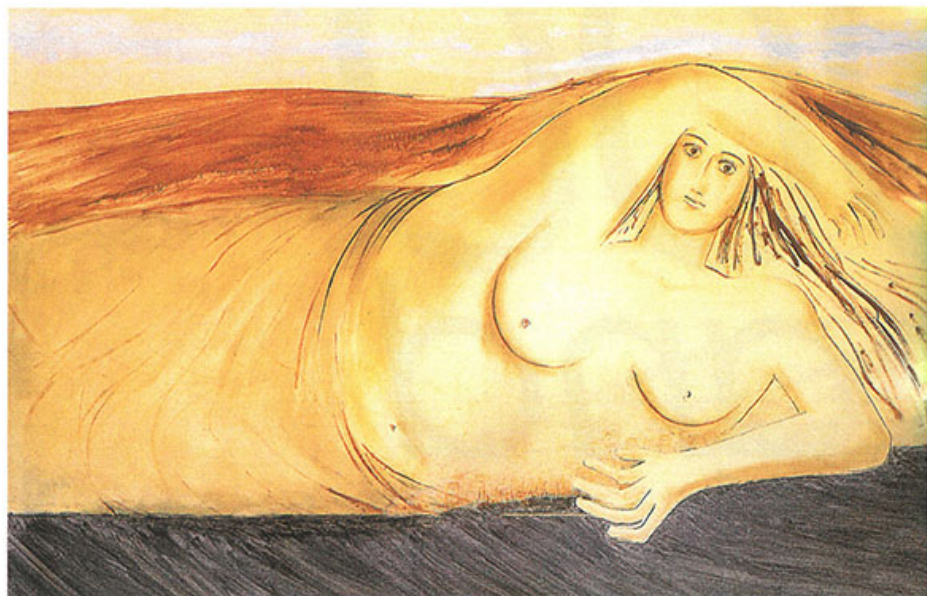
Η έκθεση θα λειτουργεί για το ευρύ κοινό έως τις 10 Οκτωβρίου 2000.

Στο Κέντρο Τέχνης στην Καστέλλη έγινε η ομαδική έκθεση τέχνης με τίτλο «Bleu outremer». Η έκθεση οργανώθηκε από τις ιστορικούς τέχνης Ίριδα Κρητικού και Flavia Nessi Γιαζιτζόγλου της εταιρείας Gain design & communication σε συνεργασία με το αρχιτεκτονικό γραφείο της Έλενας Ζερβουδάκη και χορηγό τη γαλλική τράπεζα Credit Agricole Indosuez.

Η έκθεση οργανώθηκε στο πλαίσιο της παράλληλης λειτουργίας της διεθνούς έκθεσης «Ποσειδώνια 2000», με την οποία και συνέπεσε χρονικά.

Η έκθεση αποτελούνταν από 6 μέρη: Το πρώτο μέρος είχε τίτλο «Θαλάσσια τέρατα και άηλοι μύθοι...». Επρόκειτο για τρισδιάστατες, κυρίως, κατασκευές από τους Μαρία Γρηγορίου, Χριστίνα Δάρρα, Νικομάχη Καρακωστανόγλου, Αντώνη Καστρινάκη, Αφροδίτη Λίτη, Γιάννη Παπαδόπουλο, Σπύρο Παπαχρήστου, Γιάννη Παυλίδη, Εβίτα Φραντζολά. Το δεύτερο μέρος είχε τίτλο «20.000 λεύκες υπό τη θάλασσα» και αποτελούνταν από μια σειρά υποβρύχιων φωτογραφιών και εγκαταστάσεων από τη Μαρία Μιτζάλη, τη Σου Παπαδάκου και τον Αλέξανδρο Φραντζή, ενώ δύο αυτόνομες εικαστικές εγκαταστάσεις στο χώρο πρότειναν ο Τάκης Ζερδεβάς και ο Μάριος Σπηλιόπουλος.

Το τρίτο μέρος ήταν ένα λεύκωμα από νίνακες μικρών διαστάσεων, πάνω στους οποίους γνωστοί καλλιτέχνες (Γιάννης Αδαμάκης, Στέφανος Δασκαλάκης, Γιάννης Κόττης, Κώστας Παπατριανταφυλλόπουλος, Παύλος Σάμιος, Νίκος Στρατάκης, Δημήτρης Φαμελιάρης, Πάρος Φειδός, Μαρία Φιλοπούλου) είχαν ζωγραφίσει την ανατομία θαλάσσιων φυτών και ζώων. Το τέταρτο μέρος περιελάμβανε 4 διαφορετικούς χώρους τους οποίους οι καλλιτέχνες Έλενα Ζερβουδάκη, Νίκος Στεφάνου, Αλέξης Βερούκας, Δανάη Στράτου και Philippe Thebaud είχαν αναλάβει να διαμορφώσουν σε Swim me, Μπάνιο στα βοτσαλάκια, Horizons και MER αντίστοιχα. Το πέμπτο μέρος ήταν αφιερωμένο στον ελληνικό κινηματογράφο. Πρωταγωνιστές στο κομμάτι αυτό ήταν οι φιγούρες των ηθοποιών των ταινιών με αξεσουάρ από επώνυμους καλλιτέχνες και designers όπως η Δάφνη Βαθέντη, η Χριστίνα Δάρρα, η Λητώ Καρακωστανόγλου, ο Νίκος-Γιώργος Παπουτσίδης και ο Μανώλης Χάρος. Το Κέντρο Τέχνης Καστέλλης είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός, που σκοπό έχει να φέρει το κοινό πιο κοντά στη σύγχρονη τέχνη. Ιδρυτής του Κέντρου είναι ο κύριος Νίκος Α. Βερνίκος.



«Υδρες»

Οι «Υδρες» του Νίκου Νικολαΐδου εκτίθενται ως ενότητα για πρώτη φορά. Την σημαντική αυτή έκθεση στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης επιμελείται ο ιστορικός τέχνης Χάρης Καμπουρίδης. Ο Νίκος Νικολαΐδης (1909-1986) υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους Έλληνες ζωγράφους της γενιάς του τριάντα και ένας δημοφιλής δάσκαλος στην Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών. Το πλούσιο έργο του είναι ευρύτατα γνωστό, συνδυάζει τις ανησυχίες και τις εμπειρίες της μοντέρνας τέχνης με την κληρονομιά της αρχαιοελληνικής, της ελληνιστικής και της βυζαντινής τέχνης, με έναν τρόπο ιδιαίτερο και προσωπικό, έχοντας κυρίαρχο θέμα τη γυναικεία φιγούρα. Ζώντας και δουλεύοντας σχεδόν μόνιμα στην Αίγινα -όπως και ο στενός παιδικός του φίλος Γιάννης Μόραλης- δεν είχε ξεχάσει τη γενέτειρά του Ύδρα, η οποία τον καθόρισε και ως ανάμνηση και ως εικαστικό ερέθισμα. Στη δεκαετία του 1950 είχε ήδη δημιουργήσει μια μεγάλη ενότητα έργων με θέμα τον γενέθλιο τόπο του, έργα στα οποία επικρατεί η χαρακτηριστική αρχιτεκτονική των κτιρίων του νησιού.

Στους πίνακες αυτούς η Ύδρα παρουσιάζεται ως ξαπλωμένη γυναικεία μορφή, της οποίας το σώμα και το πρόσωπο γίνονται ένα και το αυτό με τους βράχους του νησιού.



Για την προβολή του αφιερώματος ο ζωγράφος Πάνος Φειδάκης ζωγράφισε το θερινό κινηματογράφο και το έργο του θα κοσμήσει και το εξώφυλλο του προγράμματος.

Το φεστιβάλ κινηματογράφου πρόκειται να προσλάβει μόνιμο χαρακτήρα και θα πραγματοποιείται κάθε χρόνο στη διάρκεια της θερινής περιόδου.

Ο Χρήστος Μποκόρος εκθέτει στην Άνδρο

Το Ίδρυμα Πέτρου και Μαρίκας Κυδωνιέως της Άνδρου παρουσιάζει φέτος το καλοκαίρι, τους Πλόες VI. Πρόκειται για ένα θεσμό που έχει καθιερώσει το ίδρυμα εδώ και έξι χρόνια, ενώ κατά τους φετινούς καλοκαιρινούς μήνες θα εκτεθούν μια σειρά αντιπροσωπευτικών παλαιότερων αλλά και νεότερων έργων του ζωγράφου Χρήστου Μποκόρου, με τίτλο «Τοπία της ενδοχώρας».

Συνεχίζοντας την επισήμανση των διάφορων μεταπολεμικών εκδοχών του ρεαλισμού, ιδιαίτερα από τη δεκαετία του '60 και μετά, οι εκθέσεις αυτές ρίχνουν το βάρος τους στις σημασίες που έχει η εικόνα, χωρίς τα παρουσιαζόμενα έργα των καλλιτεχνών να ακολουθούν απαραίτητα μια δεσμευτική ιστορική διαδοχή. Μέσα από τις εκθέσεις εμφανίζονται διαπραγματεύσεις υλικών μορφών και εκφραστικών τρόπων που παραπέμπουν σε ιδεολογίες αλλά και σε κριτικές κοινωνικές παραμέτρους, με διάμεσο πάντα τη «ρεαλιστική εικόνα».

Την επιμέλεια της έκθεσης έχει η κ. Αθηνά Σχοινά. Τα εγκαίνια της έκθεσης θα γίνουν το Σάββατο 22 Ιουλίου 2000 και η διάρκειά της θα είναι μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου.



2000

and

beyond

by Frank August

as we progress into the 21st century, the times are changing fast - and nowhere more so than at Inmarsat. The past year has seen us make the transition, after 20 years, from an inter-governmental organisation to a commercial company. Last December, our Board of Directors agreed to proceed with our proposed fourth-generation system of satellites, to be known as Inmarsat I-4.

And, from being the sole provider of global mobile satellite communications for almost two decades, we now face competition from a number of companies which have entered the field in the last few years to provide mobile global hand-held satellite services.

But one thing has not changed - our commitment to providing distress and safety services for ships.

Inmarsat was established in 1979 as the result of an initiative by the International Maritime Organisation (IMO)¹. The IMO decided that maritime safety would be better served if the future global maritime distress and safety system relied principally upon ship-to-shore rather than ship-to-ship communications

so, in the 1970s, a satellite-based global search and rescue system was initiated.

The IMO convention on the safety of life at sea (SOLAS) was adopted in 1974, with Inmarsat later being created and named in the convention as the provider of maritime satellite services for the GMDSS. We began service in 1982, first by fulfilling this public service obligation to provide distress and safety communications to the maritime industry, and later evolving to provide communication for all kinds of businesses (on land and in the air as well as at sea) which needed reliable telephone and data communication. But the maritime industry remains our main business and safety at sea our priority.

Although Inmarsat is now a commercial company, our public service obligations ensure our absolute commitment to the provision of maritime safety services. We are continuing to look at ways in which our provision of these can be improved and strengthened.

In 1992, 10 years after Inmarsat began commercial service, a further

advance was made when the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) became operative. This entered fully into force on 1 February 1999. The GMDSS means that a ship in distress anywhere in the world can be virtually guaranteed assistance, even if its crew does not have time to radio for help, as the distress alert will be transmitted automatically.

New initiatives on safety

To ensure high quality maritime distress, urgency and safety services requires an availability rate of 99.9 per cent. As Steve Huxley, District Staff Officer at Falmouth Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) says, "Any delay in receiving a distress alert can mean the difference between rescuing survivors and recovering bodies". Inmarsat safety services include the provision of maritime safety information (MSI) and a fast-responding and highly accurate Inmarsat-E emergency position indicating radio-beacon (EPIRB). The latter has already been responsible for saving lives at sea and has been widely praised by the international maritime rescue services.

Maritime safety services remain of paramount importance to Inmarsat. But the company's systems are also invaluable for ship management and crew and passenger communications. Frank August of Inmarsat takes an overview of current services and new developments



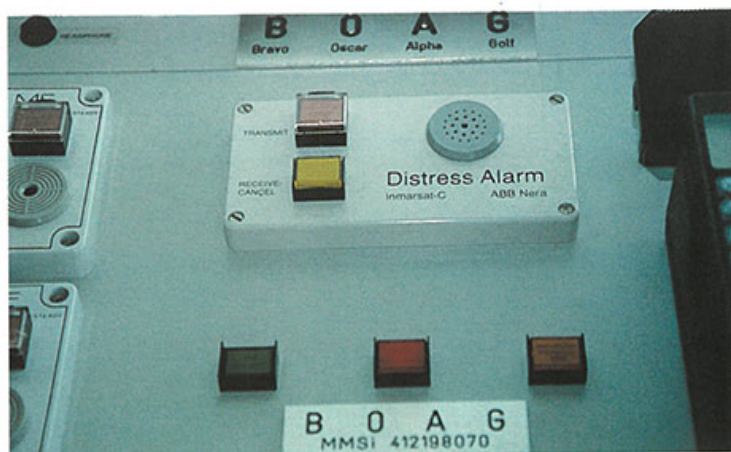
INMARSAT

Now that Inmarsat is a private company, it is essential that our public service obligations to the maritime community are closely monitored by an independent entity. For this purpose, the International Mobile Satellite Organisation (IMSO) was set up when Inmarsat made its transition last April. We provide IMSO with regular reports on the performance of our public service obligations and IMSO has open access to all relevant Inmarsat information. IMSO's monitoring is proof that continuing provision of maritime safety services remains high on our agenda - both now and in the future. The 21st session of the IMO Assembly, held last November, adopted new criteria for the provision of mobile satcom systems in the GMDSS. Inmarsat, through participation in all relevant IMO meetings leading up to the Assembly, was involved in developing those criteria. All future Inmarsat systems intended for use within the GMDSS will meet these new criteria in every respect. Should any new mobile satellite system provider wish to be considered by the IMO as a provider of maritime safety services for the GMDSS, it will also have to meet the

same stringent requirements. In order to provide access to the widest possible public information, a new initiative is the introduction mid-year of a regularly updated maritime safety services section on our website. This is located at www.inmarsat.com/safety and offers the latest information on all matters concerning the GMDSS and our role in providing the satellite element of it. There is a page of frequently-asked questions (FAQs) and a glossary of terms

associated with maritime safety services. Links to other relevant websites are also listed. The new and more powerful Inmarsat I-4 satellites, which will be in service by the end of 2004, will offer customers a full range of personal multi-media communications (PMC) at lower cost data rates of 144-432 kbit/s. They will operate in Inmarsat's existing MSS L-band allocations in the 1.5/1.6 GHz band and in conjunction with the existing Inmarsat-3 satellites to provide fully global coverage for the company's existing and evolving services. With this coverage,





Inmarsat will continue to support the Global Maritime Distress and Safety System and the other public service obligations.

The sea-going office

Of course, Inmarsat is a provider of much more than just the vital maritime safety services. Today, a ship at sea can enjoy the same telecommunications infrastructure that can be found in any shore-based office, the only difference being the cost of using those services. This cost, however, is constantly falling as a result of bandwidth-saving technologies and increasing competition. Evidence of this is that it's now cheaper to make an international phone call via Inmarsat than to make the same call from many hotels. There is a wide variety of systems to suit all markets within the maritime industry, and the latest terminals are smaller, lighter, cheaper, more reliable and have far greater capabilities than ever before. Inmarsat's range of communications media includes voice, fax, telex, Internet e-mail and various data speeds from 2.4kbit/s to 64kbit/s. Applications based on the transmission and receipt of data are increasingly being used to improve the operational efficiency of vessels as well as to reduce the administrative overheads imposed by reduction in crew sizes and maritime legislation.

Today Inmarsat-A, B, C, M and mini-M are used extensively to provide e-mail communication between vessels at sea and their head offices. Without any

modification, Inmarsat-C is capable of sending and receiving Internet e-mail through certain land earth stations. An Inmarsat-C Internet e-mail guide has been developed by Inmarsat and is available from our customer care department or our Web site (www.inmarsat.com). Other Inmarsat products use software provided by third party integrators, facilitating communication with a shore-based hub system which can either be located at head office or be facilities-managed. Such systems invariably support terrestrial gateways to fax, telex and Internet, thus reducing messaging costs by as much as 60 per cent. Many LESOs have implemented simplified two-digit Internet access, providing robust Internet connectivity, a free Internet account and e-mail delivery. Microsoft Windows '95TM is supplied with bundled programs that can be used to connect to the Internet over Inmarsat. A free and simple-to-use instruction guide covering the most popular terminals within the Inmarsat-A, B, M and mini-M service range is also available, which enables users to configure standard off-

the-shelf Microsoft modules (such as Internet Explorer, Microsoft Messaging and Dial-Up Networking), set up their Inmarsat terminal, and connect to the Internet via their chosen Inmarsat land earth station.

A variety of onboard applications

Fleet managers can utilise Inmarsat-A, B, M and mini-M data channels to pass operational information between computer systems aboard ships at sea and centralised systems in head offices or third party bureaux. Typical ship management applications (SMAs) include inventory monitoring and control, engine and hull performance monitoring, weather routing information, container bay plans, personnel information and planned maintenance reports. In many cases, the implementation of computerised systems has eased the burden of ISM compliance as well as enabling shore superintendents to have better control of information flow. Chart corrections in electronic format can be accessed over Inmarsat-A and B systems, using set-top decoders which are tuned into special Inmarsat channels. These systems are constantly fed with the latest chart corrections which can be printed out and transcribed to paper charts in the usual way. Several organisations are working on the provision of the latest electronic charts to

vessels at sea through the World Wide Web.

A number of Inmarsat Partner organisations offer packages which facilitate the transmission of real-time video or still images from vessels via Inmarsat data channels. It's simplicity itself to take a still image of damage or repair work using a digital camera,



download it to a PC, compress the file to reduce transmission costs and send it to head office as an attachment to an e-mail. Depending on the resolution selected, a typical still image from a digicam in JPG format is no larger than 35\60kb. Using such techniques, superintendents and fleet managers are now able to view vessel or cargo damage sooner than would otherwise be possible, thereby speeding up assessment, repair and insurance claims. Indeed, some companies are already developing low-cost image transmission systems facilitating real-time monitoring of critical areas of vessels in the instance of pirate attack.

Inmarsat-C supports the transmission at pre-arranged intervals of basic data, such as position, heading and speed. Integrated with output from data loggers, additional information such as fuel stocks and consumption can be added. Alternatively, the operator can interrogate the ship earth station (SES) at any time, triggering an automatic update. This application is used extensively in the fishing industry to monitor the whereabouts of vessels in national Exclusive Economic Zones (EEZs). Many Inmarsat LESOs provide a facilities-managed solution embracing an entire fleet, being accessed graphically over secure pages on the Web.

Crews and passengers on many vessels around the world have access to Inmarsat services through a variety of credit-card and smart-card phones and cabin calling services. Several LESOs are implementing systems whereby an individual can have his or her own account, activated through a Personal Identification Number (PIN) — which can be either pre-paid or billed to a credit card.

The Inmarsat-C Enhanced Group Call (EGC) capability and the International SafetyNETSM Service allow weather analyses, warnings and predictions to be broadcast to vessels in selected geographical areas. Commercial information and subscription services can be supplied to fleets by means of the FleetNETSM system. Using FleetNETSM, an important communicate can be sent to an entire fleet (or subset) for the cost of a single message — a powerful

and cost-effective fleet management tool for promulgating bulletins. Typical applications include fleet or company broadcasts, news broadcasts, commercial weather services, localised medical information, market quotes and government broadcasts to a country's register.

Extending Inmarsat's portfolio

As a private company, Inmarsat Holdings Ltd has recently acquired two companies which will enable it to offer a greater range of services to customers.

Its first acquisition, on February 1, was part of the Aberdeen offshore systems integrator EAE Limited, this segment now having been renamed Invsat. The company has designed a data communications solution based on an Inmarsat maritime mini-M, which will benefit the gas drilling industry by continually monitoring gas pressure levels at Shell Expro's 12 sub-sea wellheads across the Shell Shearwater development and enabling the swift transfer of data and trend analysis collated in the previous 24 hours. The project management team onshore will be able to monitor and evaluate the regular flow of information from the field as it is transmitted.

The second acquisition, on March 9, was of Rydex Industries Corporation of Vancouver, Canada. Rydex is a leading provider of wireless electronic mail and automated data communications systems to the maritime industry.

Its public and private hub e-mail technology is in use on more than 1,000 deep-sea vessels world-wide. Rydex has developed its own proprietary e-mail and data communications software which incorporates specialised protocols optimised for use over the Inmarsat satellite system, and its products use a range of Inmarsat services, including Inmarsat-A, B and mini-M. Rydex offers stand-alone and LAN-based users, using RMS-PC or RMS Exchange software, the ability to connect to a Rydex Mail Manager which performs advanced message routing, seamlessly linking the communications of ship-based users with various shore-based e-mail

systems and third party networks such as the Internet, MCI, AT&T, GN Comtext and Xpedite.

Rydex's flagship AME product provides its customers with sophisticated automated remote file transfer and scripting capabilities facilitating the integration of customers' office and shipboard applications and remote shipboard support.

Rydex technology will continue to be sold and supported from its office in Vancouver and through its agents in Norway, Greece, Japan and Germany. The acquisition of related companies such as these, while Inmarsat continues to work with its Partnership of manufacturers, distributors and software integrators, will enable Inmarsat to offer increased added value by providing maritime customers with the products and solutions they need in order to do business — efficiently, cost-effectively and safely.

For further information, contact Customer_Care@inmarsat.com or see our Website: www.inmarsat.com



About the author

Frank August is manager, maritime

marketing, at Inmarsat. He has more than 25 years' experience in the maritime industry.

During the last 12 years he has managed marketing and sales of technical solutions utilising mobile satellite communications, first for Comsat, in Washington, DC and, since 1995, at Inmarsat in London. He sailed as a marine engineer for several years after graduating from the US Merchant Marine Academy in 1978 with a Bachelor of Science degree in Marine Engineering

the maritime scene

NEWS

LONDON CLUB WARNING ON VESSEL ARRESTS IN EGYPT

BP AMOCO SHIPPING AND BIMCO DEVELOP A NEW TANK CHARTERPARTY

BP Amoco Shipping and BIMCO have co-operated in the development of a new charterparty, as the BIMCO Documentary Committee gave its approval to a new standard tank time charterparty, code named BPTIME3. BP Amoco Shipping, which has a long tradition of developing tank charterparties, saw it as its objective to draft a new time charterparty applying clear language and striking a good balance between the two parties. BIMCO and BP Amoco Shipping have worked hard to ensure that the new form not only meets the stringent expectations of the industry, but will also conform to the high standards required of all documents which gain BIMCO's stamp of approval. Particular attention has been paid by BIMCO and BP Amoco Shipping to the often contentious issues of cancellation, speed and performance, delivery/redelivery, and dispute resolution, with a fresh and innovative approach taken to these provisions.

THE London P&I Club has warned its members about a spate of vessel arrests in Egypt, and in particular the port of Suez, in respect of claims for unsettled invoices in respect of supplies and/or services which have supposedly been provided to vessels.

Writing in the latest issue of its StopLoss Bulletin, the Club says that, although suppliers have submitted false invoices with apparently authentic signatures of ship's staff and the ship's stamp, in most instances the master has been unable to explain how these have been affixed to the invoice.

In other cases, invoices have been completely forged. Suppliers and their lawyers have also ordered the arrest of vessels as security in some instances. The London Club's correspondent in Alexandria, Eldib Advocates, has applied to the Egyptian ministry of justice to have vessel arrests limited to those cases involving only known and established suppliers. It has also asked the ministry to support the creation of a system whereby arrested vessels can be released immediately upon submission of a bank guarantee.

The Club says masters should not sign any blank papers, particularly while in the Suez Canal area, and should not leave any blank spaces above their signature on legitimate documents which they do sign.

The Club has also reminded its members that the Suez Canal Authority is the only organisation in Egypt which is authorised to take measures to protect the marine environment in the port of Suez, and to impose fines. Other agencies, such as the Society Marine Environment Protection Committee, are alleging that they are empowered to carry out such tasks.

EMMF PREDICTS BUNKER PRICE RISE FOLLOWING NEW EU LAWS

ExxonMobil Marine Fuels (EMMF), the world's largest supplier of marine fuels, believe prices are likely to increase significantly for low sulphur HFO sold in Europe when current EU guidelines become law.

Speaking at the 21st Norwegian Shipping Academy/Port of Rotterdam International Bunker Conference in Rotterdam, Sowmi Krishnamurthy, EMMF's general manager Europe, Africa and Middle East, said, "We face a European Council Directive 1999/32/EC which stipulates maximum sulphur contents for industrial fuels. HFO will be limited to 1 per cent sulphur by Jan 1, 2003 and distillate fuels to 0.2 per cent by July 1, 2000 and half that by Jan 1, 2008. Our customers, shipowners, will have to run auxiliary engines on gas oil, and ISO spec fuels DMX, DMA and B&C will not be allowed unless they are produced to a reduced sulphur content. I have to tell you that refineries in Europe face a major challenge in meeting this requirement."

ExxonMobil Marine Fuels has a network of over 150 ports in sixty countries, through which more than 15m tonnes of marine fuel are supplied annually. EMMF provides a dedicated third-party bunker purchasing service.

BUREAU VERITAS IN E-COMMERCE PUSH

PARIS-based Bureau Veritas says that a group-wide move into e-commerce is expected to underpin a projected 9 per cent growth in revenues and 15 per cent growth in profits for 2000.

Speaking during the Posidonia trade fair, Bureau Veritas chairman Bernard Renard said, "Growing by acquisitions is one part of our programme. The other is to grow organically by developing our e-commerce strategy. Our industry sectors, global, flexible and diverse, are ideally suited to harnessing the power of the Internet, and BV has invested heavily in IT over the last few years to position itself for this move."

Bernard Anne, executive vice president and head of BV's marine division, said, "E-commerce is already part of our business, and will be more so in the future. We are first in e-class, and intend to stay that way."

"In shipping, using VeriSTAR Info, shipowners can already book and track surveys over the Internet. We were the first classification society to put our surveyors on-line on the job. Fourteen thousand reports of classification surveys are already available online. Equipment online gives shipowners, equipment manufacturers and shipyards the facility to follow manufacture and certification of equipment over the web, cementing BV's leading role in equipment certification."

"Coming soon are specific web-based advisory and consultancy services and the ability to download rules and technical publications or guidelines for specific requirements."

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.

EVERGREEN ANNOUNCES ENHANCEMENTS TO ITS FAR EAST ? NORTH AMERICAN SERVICES

Evergreen has announced that it will call at New York, Norfolk and Savannah with its new AUE all-water service between ports in Asia and the Atlantic Coast of North America. In addition, the carrier will phase out its service between Japan, Korea and the US West Coast (KJW) over the next six weeks with most ports of call to be covered by other Evergreen vessel routings.

The AUE service will eventually utilise six L-type vessels of 1810TEU capacity and three G-types of 2728TEU capacity, each on a 63-day round trip voyage. Vessel rotation will be Hong Kong, Kaohsiung, Colon (Panama), New York (Port Elizabeth, NJ), Norfolk, Savannah, Colon, Hong Kong.

The KJW service, which has been using the L-type ships, will transfer the vessels to the AUE service as they arrive in Asia from the US West Coast. The KJW service called at Hakata, Pusan, Yokkaichi, Shimizu, Tokyo, Los Angeles, Portland, Hakata. Calls at Shimizu and Pusan will now be covered by the Round-the-World Eastbound service, which will drop its call at Rotterdam for improved transit times.

CYGNUS RANGE UPGRADED FOR THE MARINE INDUSTRY

Multiple echo ultrasonic thickness gauges from Cygnus Instruments have long been favourites of the marine industry. Using the multiple echo technique means that readings can be taken confidently through coatings up to 6mm thick. In addition, even on uncoated materials readings will only be displayed as long as all three back wall echoes are equal to each other which means that all measurements are verified prior to display.

Due to new electronics, Cygnus have been able to maintain the benefits of multiple echo as well as include features such as selectable probe frequency, an extended measuring range up to 250 mm, more sophisticated error checking facilities and, in the Cygnus 1, a reduction in the length of the gauge. Selecting the probe frequency of the probe in use ensures the readings remain stable irrespective of the condition of the material being measured.

As with previous models, the gauges are extremely easy to use and are supplied as complete kits including probe, couplant and spare parts in their own carry cases and they come with a two year warranty.



**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

INFOMARINE ON-LINE, ONE OF THE WORLD'S LARGEST MARITIME INDUSTRY INTERNET SEARCH ENGINES, RECEIVES "FACE LIFT"

Infomarine On-line, a successful global search engine which has become a hub for marine professionals world-wide, has been given a "face lift" in order to meet the increasing needs of its visitors. Owned and managed by Infomarine SSP, a fast-growing shipping software development and multimedia firm based in Athens, Infomarine On-line is located at <http://www.infomarine.gr/>. Infomarine On-line is user friendly due to the fact that every single visitor of this highly specialised maritime search engine is able to search for information by typing any technical key word or words related to the maritime industry. "Our income mainly comes from maritime companies that wish to have their own 'home page' on Infomarine, from sponsorships as well as from banner

advertising campaigns.

Today, Infomarine has the full support from various well-known shipping firms throughout the world, such as Jotun Paints (Norway) and Dubai Drydocks (U.A.E.). Information on Infomarine On-line, which has been on-line since August 1999, is free of charge. The portal site is designed to cater to the needs of marine professionals from around the world and contains detailed information on:

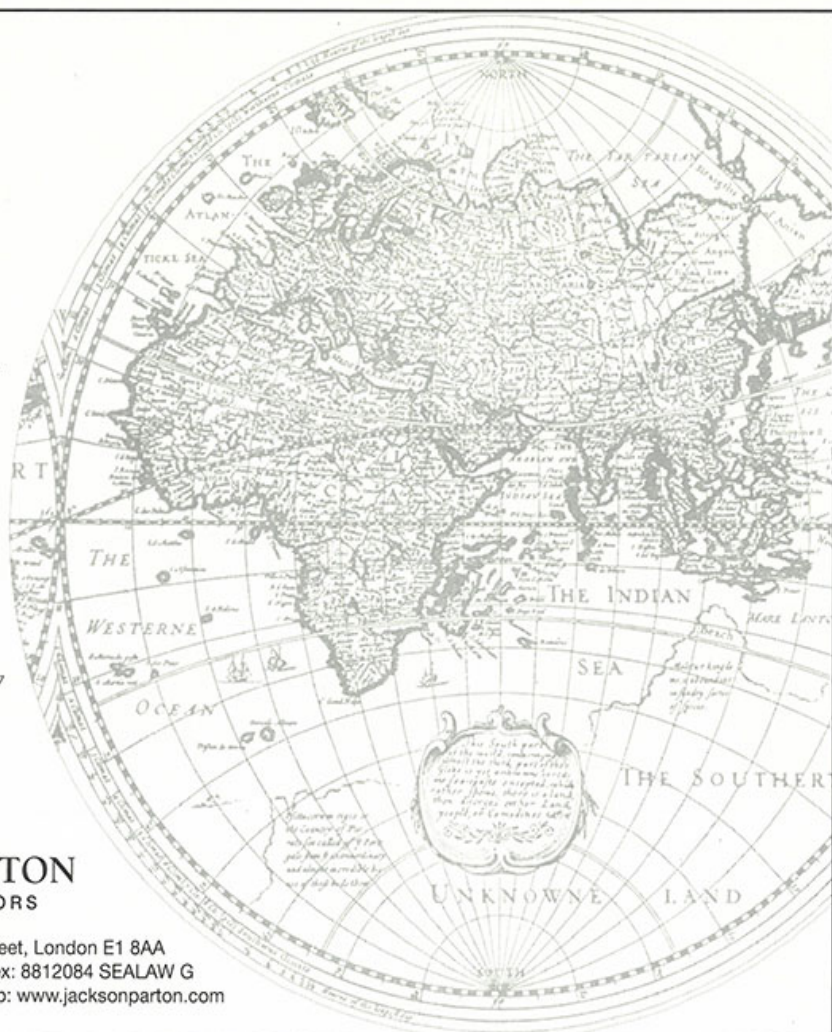
- " Marine companies from around the world.
 - " Ship owners
 - " Ship repairers
 - " Ship suppliers
 - " Companies that are generally related to the world's shipping industry Furthermore, Infomarine publishes various value-added services, such as:
 - " Global sales and purchases of ships, machinery and equipment, and cargoes.
 - " Maritime employment opportunities.
- Infomarine SSP also creates and hosts shipping and shipping-related companies on its server through the use of sub domain names (e.g. <http://www.infomarine.gr/your-company-name/>).

*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 jpselaw@aol.com Web: www.jacksonparton.com



IBIA AND INFOSPECTRUM ANNOUNCE JOINT CONFERENCE

THE International Bunker Industry Association (IBIA) and Oxford-based marine, energy and commodity credit information provider Infospectrum will be organising a joint conference in Athens, Greece, in June 2001.

"The conference, which will incorporate IBIA's 2001 members' meeting, will have 'Bunkering in the New Millennium' as its theme. The programme of topics will include an overview of the development of the internet as a marketing tool in bunkering. The picture is quite fluid at the moment, with new web-based initiatives coming on-line all the time. We will be in a good position in a year's time to assess the success of the various internet-based trading and auction options being introduced now," says IBIA chairman Ivar Tonnesen.

While IBIA will have responsibility for the conference programme, Infospectrum will take charge of organising and marketing the conference.

Founded in 1993, IBIA is the trade association of the global bunker industry. Its membership is drawn from bunker buyers, traders, brokers, suppliers and service companies worldwide. IBIA is dedicated to promoting quality and professionalism in international bunkering, and is engaged in a series of long-term initiatives designed to raise standards in the industry. Earlier this year, IBIA reached an agreement with the Institute of Petroleum following which the institute is now marketing IBIA publications.

INDUSTRY POLL ELECTS HONG KONG AS LOCATION FOR TOC ASIA 2001

Key figures within the terminal operations and port industry have nominated Hong Kong as the preferred location for TOC Asia 2001, the world's leading Terminal Operations Conference and Exhibition. Beating off competition from Thailand, Singapore, Dubai, Malaysia and China, the fifth TOC Asia will take place on 20-22 February 2001 at the Hong Kong Convention and Exhibition Centre. TOC Asia 2001 will enjoy the full support of the Port of Hong Kong. The event also includes a fully dedicated exhibition featuring leading port equipment suppliers and service providers showing everything from quayside cranes to IT systems, from bulk handling equipment to crane control and drive systems.

TOC Asia 2000, held in Dubai, received the full support of Dubai Ports Authority and attracted industry delegates and visitors from over 35 countries throughout the Middle East, Indian Sub Continent, Far East, Europe and the Americas. Emphasising the importance of the event - one delegate, Alan Middleton, PT Terminal Petikemas Surabaya, commented that TOC Asia provided "an opportunity to stand back and view the industry through other people's perspectives." Other reactions included Ronald Janssens, Logion BV, who stated that there was "good attendance by senior officials from the port industry?"

DIARY OF EVENTS

JULY 2000

6-7 July 2000, The Park Lane Hotel, London
Ship Finance Forum 2000

Organised by the Lloyds List Events

<http://www.lloydslistevents.com/1m1251/?source=news3>

9-12 July, Bruges, Bruxelles
Summer Academy of European Business Law

Organised by AEA/EAL

Fax: +322 538 1378

10-11 July 2000 Claridges Hotel, London
Port State Control: Managing Safety and Quality in Shipping

Organised by the Lloyds List Events

<http://www.lloydslistevents.com/1m1255/?source=news3>

10-11 July 2000, London

Aircraft Leasing and Pooling

Tel.: +4420 7252 2222

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

20-22 July, Phoenix

Airlines International 2000

Marriott Camelback Inn Resort

Tel.: + 602 993 8276

Η ναυτιλία έχει το δικό της περιοδικό

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ



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

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

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

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ / METHOD OF PAYMENT

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

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/COMPANY:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΔΟΥ: ΛΦΜ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS:

..... Τ.Κ./POST CODE:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ/TELEPHONE: FAX:

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

Ημερομηνία/Date .../.../...

Υπογραφή/Signature

TURBO TECNICA LTD

D. & Th.

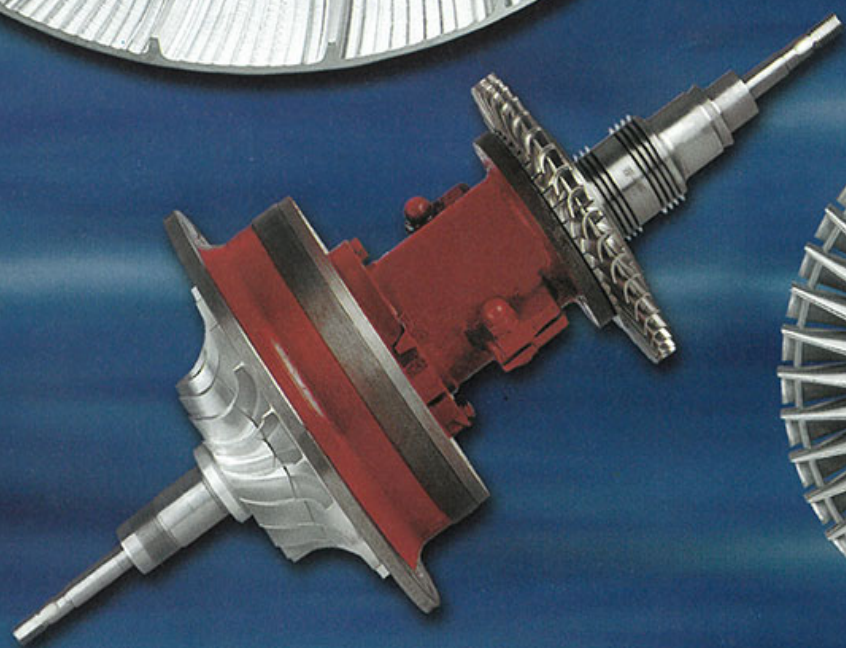


PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS

IN THE HEART OF THE SHIP



239-DIMOKRATIAS Av.GR. 18863 PERAMA Tel: [01] 4415-963 Fax:[01]4414-104 TLX: 240582 PTS GR. GREECE

e-mail:turbopis@hol.gr

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 υπεσύγχρονο 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

