



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 30 • ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2000 • ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ:

**5 ερωτήσεις
ζητούν
απάντηση**

Αρχηγός Α.Σ.:

**Επικίνδυνες
αποστολές**

**Εκρηξη
στην αγορά
των τάνκερ**

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

**Η κόντρα
Σημίτη και Σιράκ**





MAERSK AIR



*Daily Direct
flights
to Copenhagen*

COPENHAGEN

Dep 11.00

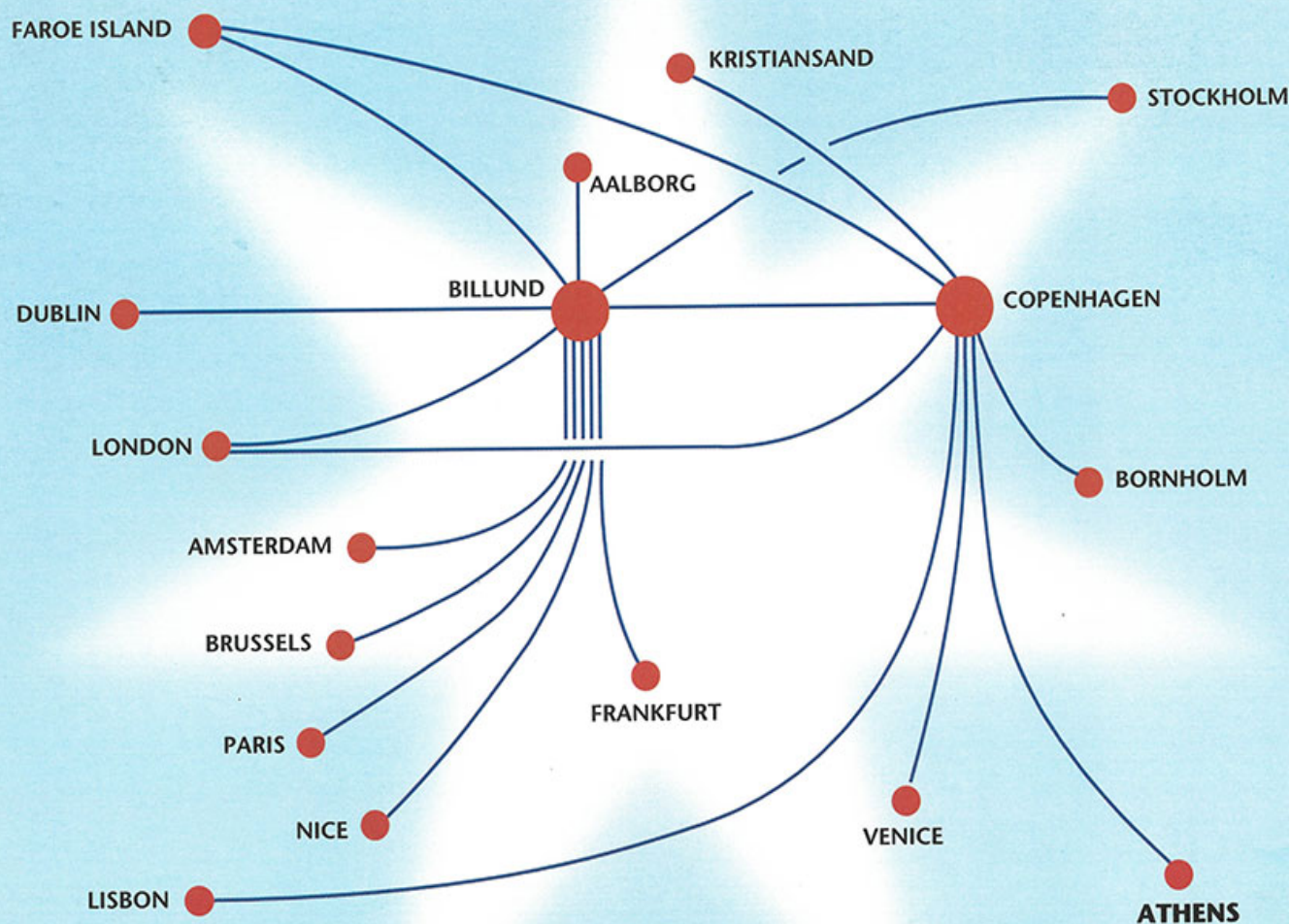
ATHENS

Arr 15.20 Dep 16.10

COPENHAGEN

Arr 18.25

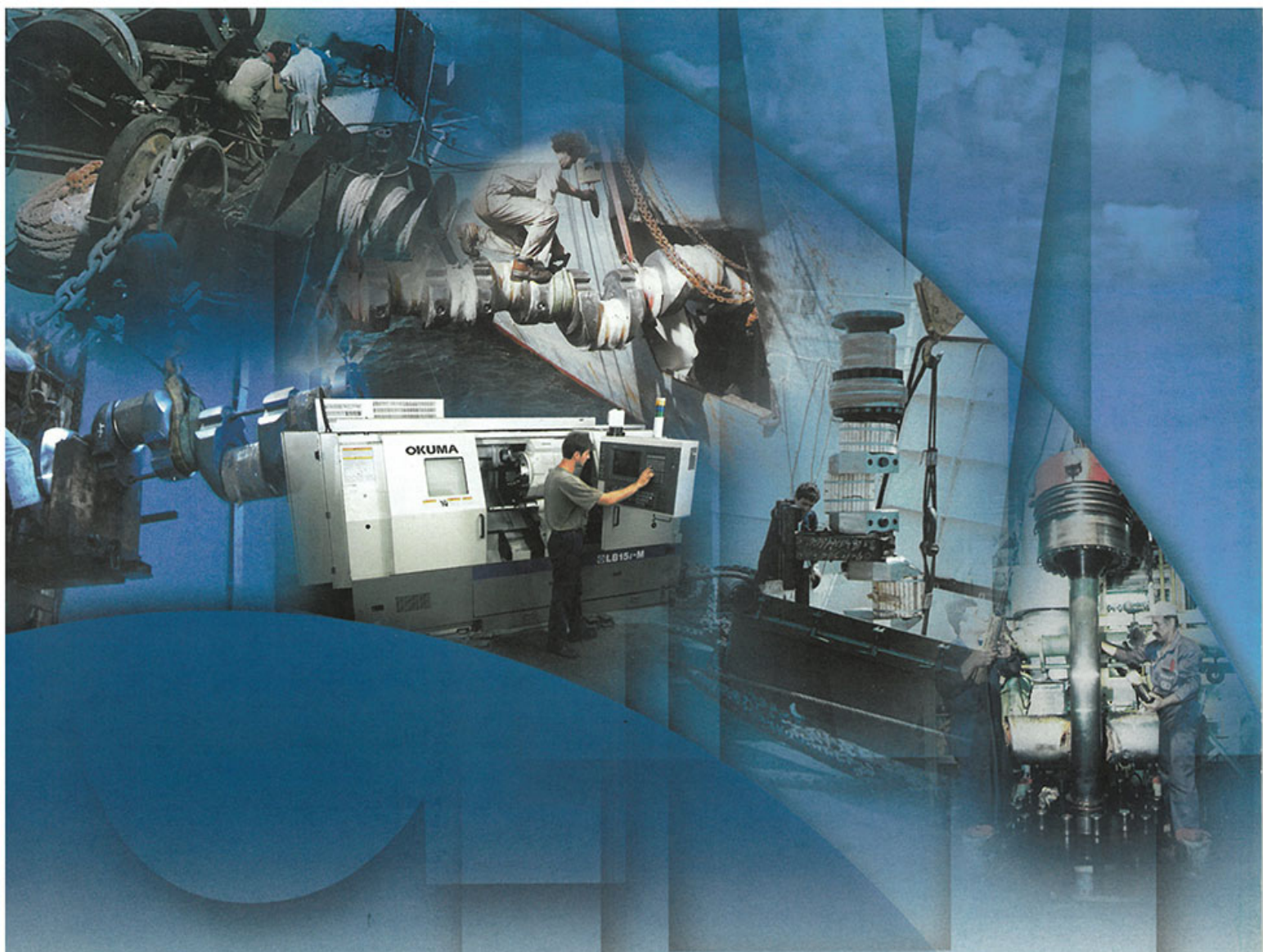
with transfer connections to Scandinavia and the Baltic



General sales agent for MAERSK AIR



APG HELLAS S.A.
AIR PROMOTION GROUP



One **step** ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Φωτο εξωφύλλου
το mv «Aegean Spirit»
της Golden Sun
Cruises



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ-ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ '00

8. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

18. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

32. ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΜΠΟΔΙΖΕΙ

ΤΑ ΣΩΣΤΑ ΜΕΤΡΑ

Συνέντευξη του Στάθη Κουλουκουντή,
αντιπροέδρου του Committee

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

34. ΠΡΟΣ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟ ΓΙΑ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ;

38. Ο ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΘΑ ΕΠΙΦΕΡΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

40. BOOM ΣΤΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

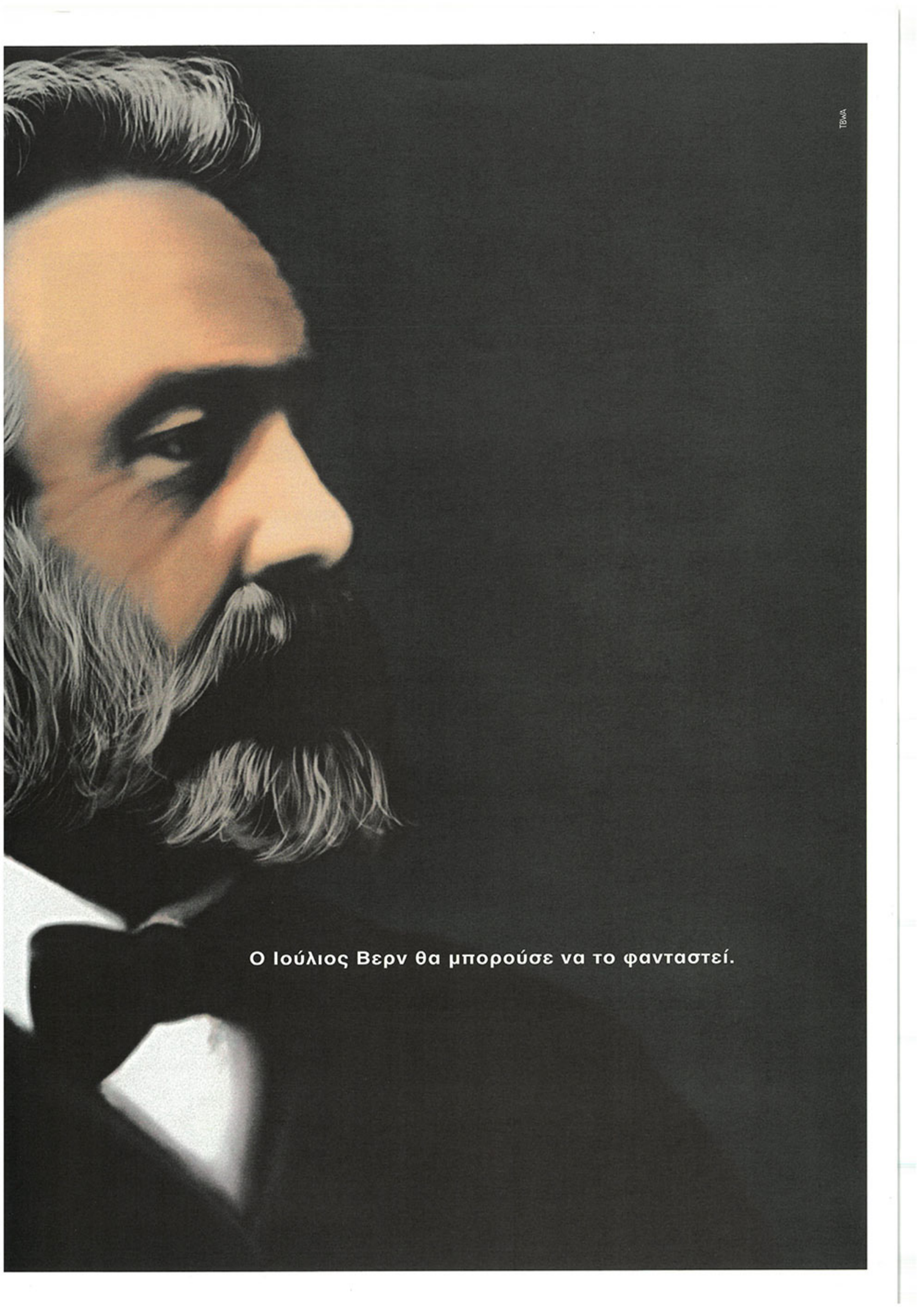
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

42. 5 ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΖΗΤΟΥΝ ΑΠΑΝΤΗΣΗ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

26. ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΣΧΕΔΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
Συνέντευξη του προέδρου της ΟΛΠ Α.Ε.,
Κωνσταντίνου Μανιατόπουλου

28. ΣΤΗΝ ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΜΙΑΣ ΔΥΣΚΟΛΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ
Συνέντευξη του αρχηγού του Λιμενικού Σώματος,
Ανδρέα Συρίγου



Ο Ιούλιος Βερν θα μπορούσε να το φανταστεί.



48. ΣΤΗ «ΖΟΥΓΚΛΑ»
ΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

52. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ:
Διακοπές πέντε αστέρων

54. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΕΣ ΕΜΠΕΙΡΙΕΣ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

56. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

58. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξεν. Αντωνιάδη

60. ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ ΒΙΟΣ ΣΤΟ ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ

66. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

70. Η AIRBUS ΑΝΤΕΠΙΤΙΘΕΤΑΙ

74. AIR NEWS

76. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

78. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

80. EY ZHN

82. ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 30

Αύγουστος-Σεπτέμβριος 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 Μαρέλλου Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος Art Director: Νίκος Αμψιανίτης Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας Ειδικοί Συνεργάτες: Ξεν. Αντωνιάδης, Αν. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής, Θεοδοσία Χαγιαλίδη Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη Διεύθυνση Marketing & Διαφήμισης: Μάρα Μπούγια-Ευσταθιάδη Υπεύθυνος Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας Υπεύθυνη Συνδρομών: Μαρία Μαστροδούκα Γραμματεία: Νικολέτα Μοίρα Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα Ασκήππου 61, 106 80, Αθήνα τηλ. 36.36.497, 36.36.186, fax: 36.18.172 Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε Κατσάντων 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: biss@ath.forthnet.gr Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα 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.



editorial

Ο διάλογος

Μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί, με απτά αποτελέσματα, ο διάλογος μεταξύ εφοπλισμού και ναυτικών για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, υπό τη διακριτική παρακολούθηση των εκπροσώπων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Βεβαίως, η «διακριτική παρακολούθηση» του διαλόγου από τον διοικητικό φορέα της Ναυτιλίας δεν σημαίνει ότι το υπουργείο στερείται ουσιαστικού ρόλου. Και τούτο διότι, αν οι δύο εταίροι «δεν τα βρουν», τότε το λόγο θα έχει το υπουργείο και εκείνο είναι που θα πάρει τα μέτρα, στα οποία δεν έχουν συμφωνήσει ναυτικοί και εφοπλισμός.

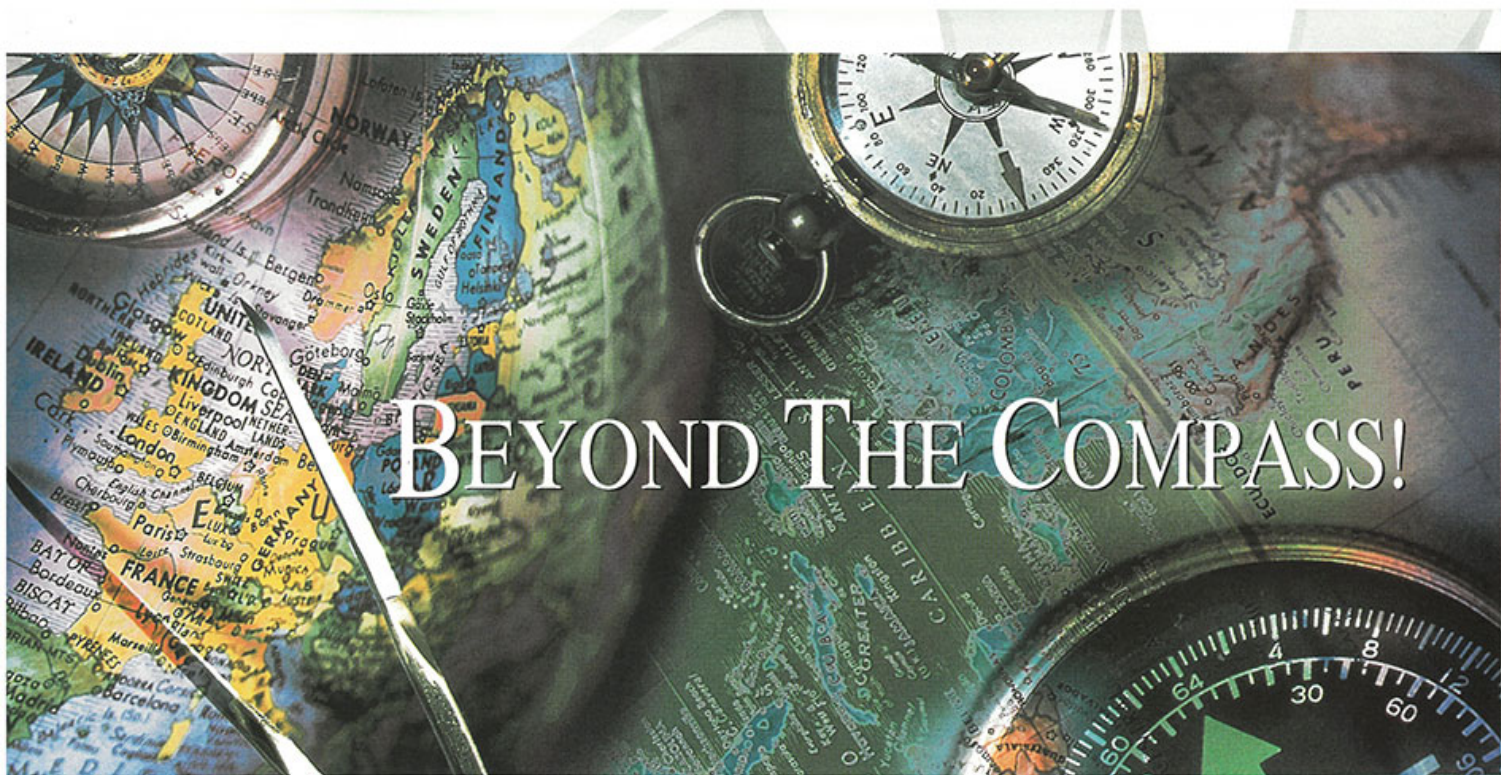
Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η τελευταία αυτή περίπτωση των αναγκαστικών επιλογών από το υπουργείο δεν θα είναι και η ιδανικότερη εξέλιξη ούτε και προς το συμφέρον της Ναυτιλίας και των αμέσως ενδιαφερόμενων φορέων. Οι λόγοι προφανείς. Δεν είναι δυνατόν το κράτος να γνωρίζει καλύτερα τι συμφέρει τους εργαζομένους και τους εργοδότες ενός βιομηχανικού κλάδου.

Αυτό οφείλουν να το συνειδητοποιήσουν ναυτικοί και εφοπλιστές, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί η επιβίωση της ελληνικής σημαίας, που αποτελεί και την αυτονόητη προϋπόθεση για τη δημιουργία περισσότερων θέσεων εργασίας. Όσον αφορά στο κράτος, αυτό πρέπει να συνειδητοποιήσει ότι ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας σημαίνει στενότερη σύνδεση της Ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία, με ό,τι αυτό και αν συνεπάγεται για το ισοζύγιο πληρωμών.

Πιστεύουμε ότι είναι μοναδική ευκαιρία για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο για τη σημαντικότερη, διεθνώς, εθνική επιχειρηματική δραστηριότητα. Όταν στην ξηρά και στο πλαίσιο των διαρθρωτικών αλλαγών που επιχειρούνται, στο εργασιακό προτείνονται ριζοσπαστικές αλλαγές, στο χώρο της Ναυτιλίας δεν είναι δυνατόν να αποφασίζονται επιλογές με το βλέμμα στραμμένο στο παρελθόν. Το παράδειγμα των άλλων ευρωπαϊκών κρατών, που υιοθέτησαν με πολύ μεγάλη καθυστέρηση αντιλήψεις τις οποίες είχε κάνει πράξη η Ελλάδα προ πολλών ετών, δεν μπορεί να το παραβλέψει τώρα η χώρα μας και να γίνει αυτή ουραγός εκείνων που κάποτε την ακολουθούσαν.

Και κάτι ακόμη. Η εμπειρία από τις ριζοσπαστικές πρωτοβουλίες που πήραν άλλες χώρες είναι ότι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των εθνικών σημαιών δεν είχε οφέλη μόνο για τις οικονομίες των χωρών αυτών, αλλά και για τη ναυτική εργασία με τις θέσεις που δημιουργήθηκαν. Πρόκειται για αυτονόητες επιπτώσεις, που μόνο μία μυωπική προσέγγιση του θέματος δεν μπορεί να ξεχωρίσει.

Nikos Lymas



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



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.

Lavinia fix their course up to your needs!

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.

Χρ. Παπουτσής



Στο επίκεντρο της ναυτιλιακής επικαιρότητας ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αφενός διότι βρέθηκε στη δίνη του κυκλώνα των συγκρούσεων στην Ακτοπλοΐα, αφετέρου δε διότι, ως εκ της θέσεώς του, θα είναι ο τοποτηρητής του διαλόγου ναυτικών και εφοπλισμού για τη θεσμοθέτηση μέτρων που θα ενισχύουν την ανταγωνιστι-

κότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Και στις δύο περιπτώσεις, πάντως, αν υπάρξει αδιέξοδος, θα πρέπει να λάβει την ευθύνη συγκεκριμένων μέτρων ο κ. υπουργός.

Π. Σφηνιάς



Βασικός πρωταγωνιστής των όσων συμβαίνουν σήμερα στις θαλάσσιες συγκοινωνίες είναι ο κ. Σφηνιάς, ο οποίος στη σύγκρουση που είχε με το υπουργείο Ναυτιλίας, λόγω της απόφασης να περιορισθούν οι ώρες εργασίας στα ταχύπλοα σκάφη της

ακτοπλοΐας, αποφάσισε να περιορίσει τα δρομολόγια των Μινωικών. Την πρώτη κόντρα μάλλον την κέρδισε, αλλά φέρει το βάρος της απόδειξης ότι δεν είναι το μονοπώλιο για το οποίο δέχεται τα πυρά των αντιπάλων του.

Τ. Γιαννίτσης



Αντιμέτωπος με το εργασιακό, ο υπουργός Εργασίας ετοιμάζεται να κολλυμπήσει σε πολύ βαθιά νερά. Οι εργαζόμενοι δεν φαίνονται διατεθειμένοι να αποδεχθούν τις κυβερνητικές προτάσεις, που αποβλέπουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και στη δημιουργία νέων θέσεων

εργασίας. Η σύγκρουση με τους εργαζόμενους αναμένεται να είναι σφοδρή και η συζήτηση για το 35ωρο δεν φαίνεται να τους πείθει για τις καλές προσθέσεις της κυβέρνησης. Χώρια που το 35ωρο θα ήταν ολέθρια επιλογή για την παραγωγικότητα της ελληνικής οικονομίας.

Αλ. Παπαδόπουλος



Επί τάπητος τίθεται το μείζον θέμα της δημόσιας υγείας. Η κυβέρνηση έχει αποφασίσει να το αντιμετωπίσει και ο αρμόδιος υπουργός πρόκειται να κάνει σχετικές ανακοινώσεις. Η ουσία είναι, πάντως, ότι το ΕΣΥ έχει αποτύχει πλήρως και μάλιστα, οι εκθέσεις των επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης περιγράφουν την άθλια εικόνα που παρουσιάζουν τα περισσότερα από τα μεγάλα νοσοκομεία.



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

Τι συμβαίνει τελικώς στην Ακτοπλοΐα;

Το ερώτημα δεν είναι διόλου ρητορικό αν σκεφθεί κανείς, πρώτον, ότι η χώρα μας έχει ένα αναπεπταμένο νησιωτικό σύμπλεγμα και η άμεση επικοινωνία του με την ηπειρωτική Ελλάδα είναι εκ των ων ουκ άνευ, δεύτερον, ότι, ειδικώς την εποχή αιχμής, η μη καλή λειτουργία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι δυνατόν να αποβεί επί ζημιά του τουριστικού κύρους της χώρας και, τρίτον, ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρηματικών με-
γαθηρίων είναι αδυσώπητος.

Στη μέση της κατάστασης αυτής βρίσκεται το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και συγκεκριμένως ο νέος υπουργός κ. Παπουτσής, ο οποίος ήδη είχε προβλέψει ότι το φετινό καλοκαίρι θα ήταν θερμό διότι «είμαστε σε μία μεταβατική φάση, όπου εταιρείες και πράκτορες ανιχνεύουν τον ανταγωνισμό, χρησιμοποιώντας διάφορα μέσα...». Με ό,τι και αν αυτό σημαίνει. Η πρώτη σύγκρουση του υπουργού με τους ακτοπλοϊκούς, πάντως, μέχρι στιγμής δείχνει ότι οι δεύτεροι είναι αυτοί που κερδίζουν - μέχρι στιγμής τουλάχιστον - στο... bras de fer με την Πολιτεία. Και τούτο διότι η απόφαση του υπουργού να καθιερώσει διπλή βάρδια στα κατώτερα πληρώματα των ταχυπλοίων επιβατηγών πλοίων - και εναλλακτικώς μεγίστη απασχόληση δέκα ωρών - οδήγησε τις εταιρείες αυτές στην εγκατάλειψη των διπλών δρομολογίων και μάλιστα μεσούσης της τουριστικής περιόδου. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, βέβαια, θεωρεί ότι ορθώς έπραξε διότι οι σχετικές συζητήσεις για το ωράριο εργασίας στα ταχυπλοία της ακτοπλοΐας, όπως υποστηρίζει, είχαν ξεκινήσει προ διετίας «στο πλαίσιο εφαρμογής της αδειας λειτουργίας που προβλέπει ο Κώδικας Ταχυπλοίων Σκαφών και σχετικής Κοινοτικής Οδηγίας». Υποστηρί-

ζει ακόμη ο κ. Παπουτσής ότι προηγήθηκε διάλογος επί τρεις μήνες ανάμεσα στους εκπροσώπους των ακτοπλοϊκών εταιρειών και της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας, χωρίς να υπάρξει αποτέλεσμα, οπότε δεν ήταν δυνατόν να μην υπάρξει απόφαση του υπουργείου. Κάτι που οι δύο πλευρές εγγωρρίζαν εκ των προτέρων.

Το ερώτημα που περιμένει απάντηση τώρα, είναι αν ο κ. Παπουτσής πρόκειται να πραγματοποιήσει την έμμεση απειλή του την οποία εξαπέλυσε, διότι ορθώς θεωρεί ότι οι διάφορες γραμμές δεν είναι αποκλειστικό προνόμιο κανενός. Ποια είναι η απειλή; Ότι στην περίπτωση που οι εταιρείες θα προχωρούσαν στην περικοπή δρομολογίων, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα απελευθέρωνε ταχύτερα την αγορά στις ακτοπλοϊκές γραμμές.

Βεβαίως, στο πλαίσιο της αντιπαράθεσης ακτοπλοϊκών και υπουργείου, δεν θα πρέπει να περάσει απαρατήρητη και η προσπάθεια του υπουργού να χρυσώσει, κατά κάποιον τρόπο, το χάπι με το ενδεχόμενο της αύξησης των τιμών των εισιτηρίων, με τη δικαιολογία ότι ενώ τα τελευταία χρόνια έχουν αυξηθεί σημαντικά οι τιμές του πετρελαίου, εντούτοις των εισιτηρίων έχουν παραμείνει στάσιμες.

Απειλή και από την άλλη πλευρά

Βεβαίως πρέπει να λεχθεί ότι ανάλογη απειλή είχε εκτοξευθεί, κατά την αντίστροφη έννοια, και από την πλευρά των πλοιοκτητών που εκμεταλλεύονται ταχύπλοα επιβατηγά.

Η απειλή περιεχόταν σε επιστολή προς τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - κοινού μάλιστα προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας - από την εταιρεία Minoan Flying Dolphins και διατυπωνόταν μέσα από το εξής (μόλλλον ειρωνικό) δίλημμα: «Η εταιρεία μας έχει το παρακάτω δίλημμα. Εάν στα πλοία υψώσει σημαία Κοινότητας, με βάση τον STCW, δεν έχει κανένα πρόβλημα για τη συνεχή, για δεκατέσσερις ώρες, εργασία των κοινοτικών πληρωμάτων της, δηλαδή των ελληνικών. Εάν όμως υψώσει την ελληνική σημαία (στα νέα πλοία της) θα προσκρούσει στις

διατάξεις που με υπουργική απόφαση καθιερώθηκαν, αφού δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει πέραν των 10 ωρών τους Έλληνες ναυτικούς, ακόμη και αν το επιθυμεί, καθιερώνοντας διπλά πληρώματα, λόγω του γεγονότος ότι τα πλοία αυτού του τύπου δεν διαθέτουν χώρους ενδιαίτησης, όπως εσείς απαιτείτε (!)»

Έχει ενδιαφέρον πάντως και το εξής γεγονός: Ότι με την υπουργική αυτή απόφαση βρίσκεται σε σύγκρουση με την κυβέρνηση μία εταιρεία, της οποίας οι δεσμοί με το κυβερνών κόμμα είναι γνωστοί.

Το πρόβλημα είναι υπαρκτό

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».

Το πρόβλημα βεβαίως της ακτοπλοΐας δεν εξαντλείται στο ωράριο των ναυτικών των ταχύπλοων επιβατηγών των εσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών. Είναι ευρύτερο και αντανακλάται στον πατροπαράδοτο όσο και έντονο επιχειρηματικό ανταγωνισμό των ακτοπλοίων εφοπλιστών. Από την άλλη πλευρά, οι όποιες επισημάνσεις για την κατάσταση στην ακτοπλοΐα αποτελούν μία θεμιτή κριτική ΠΡΟΣ ΟΛΕΣ τις κατευθύνσεις, διότι σημασία έχει να εξυπηρετείται το επιβατικό κοινό και το νησιωτικό σύμπλεγμα, διότι κάποια ώρα θα προθυμοποιηθούν οι...Τούρκοι να εξυπηρετούν τις συγκοινωνίες στο Αιγαίο, όπως κατά καιρούς προθυμοποιήθηκαν είτε να δίνουν νερό σε άνυδρα νησιά είτε να αναλάβουν τη διάσωση, επειδή υποτίθεται ότι εμείς μειονεκτούσαμε!

Δεν πιστεύουμε ότι η ερώτηση την οποίαν έκαναν στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας οι συνάδελφοί του, του ΠΑΣΟΚ, αποκαλύπτει κάποιο είδους εκδήλωση εσωκομματικής αντιπολιτευτικής διάθεσης. Αντιθέτως, πιστεύουμε ότι οι απαντήσεις του κ. Παπουτσή προς τους συναδέλφους του πρέπει να είναι πειστικές, όχι τόσο για το αν προτίθεται να πράξει αυτά που του

συνιστούν οι συνάδελφοί του. Δηλαδή, στην άμεση χορήγηση νέων αδειών σκοπιμότητας εκεί που υπάρχουν προβλήματα ή στον έλεγχο των πλοίων και των λιμανιών για την ασφαλή και «σε ανθρώπινες συνθήκες» διακίνηση των επιβατών». Αυτά σε τελευταία ανάληψη πρέπει να θεωρούνται αυτονόητα και δεν χρειάζονται ερωτήσεις στη Βουλή για να αναγκασθούν οι αρμόδιοι να ενεργήσουν αναλόγως.

Το ζήτημα είναι αν οι απαντήσεις του κ. Παπουτσή είναι αρκούντως πειστικές για την κατάσταση στην ακτοπλοΐα έτσι όπως περιγράφεται στη σχετική ερώτηση. Δηλαδή:

- Ισχύει ότι υπάρχουν ακτοπλοϊκές εταιρείες που έχουν δημιουργήσει μονοπωλιακές καταστάσεις και δεν σέβονται ούτε τους νόμους ούτε το επιβατικό κοινό και επιβάλλουν στην Πολιτεία τους δικούς τους όρους; Η απάντηση έχει σημασία διότι τις συνθήκες αυτές δεν μπορεί να τις δημιουργήσει από μόνος του ένας επιχειρηματίας, αλλιώς πρέπει να υπάρχει συνένοχη αρμόδια κρατική αρχή. Υπονοούν άραγε οι βουλευτές του ΠΑΣΟΚ κάποιο είδος διαπλοκής, χωρίς ευθύνη βεβαίως του κ. Παπουτσή ο οποίος είναι «φρέσκος» στη σημερινή θέση του;

Ποιος «δουλεύει» ποιον

Και ενώ συμβαίνουν όλα αυτά τα μάλλον ευτράπελα στις εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες, διαπιστώνεται αιφνιδίως -*miracolo*, κατά τη γνωστή ιταλική αναφώνηση- ότι η ανεργία είναι *fiction*!

Ιδού λοιπόν το καίριο ερώτημα: Έχουμε ή δεν έχουμε τελικώς έλλειψη ναυτικών; Διότι, από την υπόθεση της MFD και του αναγκαστικού 10ώρου στα ταχύπλοα, προέκυψε ότι η έλλειψη πληρωμάτων δεν ισχύει! Βάσει της απάντησης που έδωσε η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών στην εταιρεία MFD, σε επιστολή της με την οποία ζήτησε 28 ανέργους ναυτικούς για να εκπαιδευθούν και να προσληφθούν στα νέα ταχύπλοα πλοία της, δεν υπάρχει ανεργία στη ναυτιλία. Η Ένωση απέρριψε το σχετικό αίτημα της εταιρείας, επικαλούμενη το πρωτοφανές επιχείρημα ότι τα νέα ταχύπλοα σκάφη είναι νέας τεχνολογίας και απαιτούν γνώσεις που δεν τις διαθέτουν

οι άνεργοι! Μα, η εταιρεία ζήτησε τους ναυτικούς για να τους εκπαιδεύσει!

Δικαιολογημένα θα μπορούσαν να περάσουν πονηρές σκέψεις στο μυαλό των κακοπραϊρέτων, οι οποίοι θα μπορούσαν να υποθέσουν ότι ο οργανωμένος συνδικαλισμός, σε μία αγαστή συνεργασία με τους πλοιοκτήτες τους, εξυπηρετεί σε σημείο ώστε να τους ανοίγει το δρόμο και προς τα... Ξένα πληρώματα!!! Χώρια βεβαίως που η εταιρεία θα μπορούσε να επικαλεσθεί προς το υπουργείο, ότι μοιρονότης έχει κάθε καλή διάθεση να εφαρμόσει την απόφαση περί διπλών πληρωμάτων, δεν βρίσκει στην «πίτσα». Μάρτυράς της η ίδια η Ένωση!!!

«Ανακάλυψαν» την ακτοπλοΐα

Αγανακτήσαμε τις τελευταίες εβδομάδες και το ίδιο θα συνεχιστεί και τον Αύγουστο, με τους διάφορους που αυτό το δίμηνο ανακαλύπτουν την ακτοπλοΐα.

Φορτώνουν στο αυτοκίνητό τους ό,τι χωράει ο ανθρώπινος νους και βάζουν πλήρη για το καράβι της γραμμής... Εκεί, «το ένα τούς βρομάει, το άλλο τούς μυρίζει».

Προς τι η αγανάκτηση; Πού είσατε το Νοέμβριο, το Δεκέμβριο ή το Φεβρουάριο, όταν κάθε ακτοπλοϊκό, με 40 ή 60 άτομα πλήρωμα, μεταφέρει 10-15 επιβάτες; Τότε να δείτε πόσα απίδια πιάνει ο σάκος...

Αυτό ισχύει και για κάποιους βουλευτές, οι οποίοι, ελαφρά τη καρδία, βάζουν την υπογραφή τους σε ερωτήσεις. Αμ, δεν μαζεύονται έτσι οι ψήφοι.

Ο αντι-Κατριβάνος

Στην Επιτροπή Προσωπικότητων για την ακτοπλοΐα μετέχει και ο υπερνομάρχης Θ. Κατριβάνος. Στην επιτροπή αυτή για τις κατευθυντήριες γραμμές που θα διέπουν το νέο θεσμικό πλαίσιο, προεδρεύει ο πρώην υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας Βασ. Σαραντιδής, ο οποίος είναι επιλογή του κ. Παπουτσή. Σκεφτείτε τι θα γινόταν στην επιτροπή αν είχε οριστεί πρόεδρος ο Ευάγγ. Γιαννόπουλος, ο οποίος έχει διατελέσει και αυτός υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας στο τέλος της δεκαετίας του 1980. Όλες οι κάμερες θα ήταν στο ΥΕΝ, για να βγάλουν τον επιούσιο χωρίς κόπο, οι δημοσιογράφοι των καναλιών! Πόσο θα ήθελα να έβλεπα σκηνές απείρου κάλλους με Γιαννόπουλο - Κατριβάνο να... σκοτώνονται για τα βαπόρια!

Κάπου το... παρεξήγησαν

Εντάξει, είπαμε ότι έχει και τα στραβά της η ακτοπλοΐα, αλλ' εκεί στο Γραφείο Τύπου θα πρέπει να πληροφορηθεί ο αρμόδιος διευθυντής ότι στα δελητία Τύπου αναγράφονται σημαντικές ειδήσεις.

Διότι το να πληροφορεί το ΥΕΝ την κοινή γνώμη, ότι σε πλοίο συγκεκριμένης εταιρείας δεν πωλούνται αναψυκτικά των 330 γραμμαρίων, ε, πώς να το κάνουμε, δεν είναι είδηση... Η συγκεκριμένη «είδηση» είχε δοθεί την ημέρα που καίγεται η μισή Ειληίδα, στα μέσα Ιουλίου, με αποτέλεσμα κάποιος... κακοήθης να σχολιάσει: «Εδώ η Ειληίδα καίγεται και αυτοί ασχολούνται με τα... αναψυκτικά!» Σωστό!

«Τα παπαγαλάκια»

Στο αποκορύφωμά της βρίσκεται η «κόντρα» των ΜΦΔ και ΕΠΑΤΤ τον τελευταίο καιρό. Βέβαια τα δελητία Τύπου δεν εκδίδονται πλέον όπως πριν από 2-3 μήνες, όμως, στελέχη της μιας ή της άλλης επιχείρησης, όταν πληροφορούνται κάποια φήμη που κυκλοφορεί, λένε: «Α, καλή, αυτό το κυκλοφορεί ο Σφηνιάς (ή ο Παναγόπουλος, ανάλογα την περίπτωση) για να μας πηλήξει».

Φήμες για αρρώστιες ή για «πιέσεις» τραπεζών δεν τις υιοθετούμε, αφού το σίγουρο είναι ότι σύντομα ο καιρός θα δείξει αν τα «παπαγαλάκια» κάνουν σωστά τη δουλειά τους.

Τι τον ενοχλεί...

Αυτό που «σπάει τα νεύρα» του Χρήστου Παπουτσή είναι, όταν ομιλεί, κάποιος από τους συνομιλητές του να τον διακόπτει. Τότε πραγματικά εκνευρίζεται!

«Εγώ σας άκουσα... Αφήστε, λοιπόν, να ολοκληρώσω», είναι η επώδυνος των διακοπών.

Αν η διακοπή συμβεί δεύτερη και τρίτη φορά, τότε ο υπουργός «φουτλώνει».

Νευριάζει, ανεβάζει τον τόνο της φωνής του και υπάρχουν περίπτωση να αναφερθεί και στο νέο ήθος και ύφος, που κυριαρχούν στο ΥΕΝ. Για να δούμε τι θα δούμε προσεχώς.

Θήρα ή θύρα;

Μου το διηγήθηκε καλός φίλος και δεν μπορώ να μην τον πιστέψω. Πρωί Σαββάτου έφτασε στο λιμάνι του Πειραιά και ζήτησε από λιμενικό όργανο να τον κατευθύνει στο σημείο απ' όπου θα απέπληε σε λίγη ώρα το σκάφος για τη θήρα.

«Ποια θήρα, κύριε; Δεν υπάρχει δρομολόγιο για θήρα», είπε ο λιμενικός...

«Καλή τότε, πείτε μου πού θα πάω για το πλοίο που αναχωρεί για Σαντορίνη», είπε ο καλός φίλος, ο οποίος αμέσως κατάλαβε τι... πουλιά έπιανε το όργανο...

Φαίνεται πως το όργανο είχε μείνει στη... θύρα 7, στη θύρα 21 και στη θύρα 13!...

Ο Ξανθόπουλος

Από το 1890 κατασκευάζουμε χειροποίητα έπιπλα.

Αυτή η οικογενειακή δραστηριότητα μας προσφέρει μία μοναδική εμπειρία που χαρακτηρίζει τα έπιπλα, ή και τα σύνολα χώρων που δημιουργούμε.



1924

ΣΥΡΙΓΟΣ

ΕΚΘΕΣΗ: ΚΗΦΙΣΙΑΣ 119 ΜΑΡΟΥΣΙ ΤΗΛ: 6127161, FAX: 6127098
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ: ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΠΕΝΤΗ 73, ΤΗΛ: 4813012, FAX: 4816174
<http://www.syrigos.gr>

Ναυτιλιακές εταιρείες καταπλέουν στο Χρηματιστήριο της Κύπρου

Έντονο ενδιαφέρον καθόδου ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο Χρηματιστήριο Αξιών Κύπρου σημειώνεται τις τελευταίες εβδομάδες και είναι πολύ πιθανό αυτό το ενδιαφέρον να οδηγήσει την κεντρική τράπεζα σε μια ιστορική απόφαση. Το ενδιαφέρον έχει εκδηλωθεί από αρκετές επιχειρήσεις, είτε εγγράφως είτε προφορικά, και η επιβεβαίωση ήρθε διά στόματος του διοικητού της κεντρικής τράπεζας, Αυξέντη Αυξεντίου.

Του Χάρη Παυλίδη

νών, καθώς αυτές οι αδυναμίες σκύρωναν επί της ουσίας το όλο εγχείρημα.

Καθ' όλη τη διάρκεια του διαλόγου μεταξύ των ενδιαφερομένων πλευρών, τα «Ν.Χ.» παρουσίασαν αναλυτικά τους προβληματισμούς αλλιά και τη σχετική έλλειψη ενδιαφέροντος. Τώρα, όπως αποδεικνύεται, τις ίδιες διαπιστώσεις έκαναν όλο αυτό το διάστημα και οι άμεσα ενδιαφερόμενοι, οι οποίοι φρόντισαν στρέφοντας το ενδιαφέρον τους σ' ένα σχετικά νέο χρηματιστήριο (όπως είναι της Κύπρου) να δημιουργήσουν νέα δεδομένα, τα οποία δεν πρέπει να περάσουν απαρατήρητα από τους αρμοδίους του Ελληνικού Χρηματιστηρίου και του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Όσον αφορά τώρα την εικόνα που παρουσιάζεται στην Κύπρο, μια πρώτη διαπίστωση είναι ότι δύσκολα σ' αυτή τη φάση το ΧΑΚ θα μπορέσει να ανταποκριθεί στο ενδιαφέρον που έχει εκδηλωθεί. Το μέγεθός του αλλιά και το νομοθετικό πλαίσιο από το οποίο διέπεται, μάλιστα λειτουργούν απαγορευτικά, χωρίς αυτό βεβαίως να σημαίνει ότι εφόσον πρόκειται για στρατηγική επιλογή, όλα αυτά τα «εμπόδια» δεν μπορούν να υπερπηδηθούν. Και προς την κατεύθυνση αυτή μάλλον θα κινηθεί η διοίκηση της κεντρικής τράπεζας, με τον αρμόδιο υπουργό Οικονομικών, αφού τα οφέλη για την κυπριακή οικονομία και το κυπριακό επενδυτικό κοινό θα είναι πολλή. Ένα από αυτά είναι ότι η Κύπρος θα κατέχει περισσότερα πλοία, μια και οι ιδιοκτήτες αυτών των πλοίων των οποίων οι εταιρείες θα είναι εισηγμένες στο ΧΑΚ, θα είναι Κύπριοι επενδυτές. Ωστόσο, δεν μπορεί κανείς να αγνοήσει και τους προβληματισμούς αλλιά και την ανησυχία, δικαιολογημένη εν πολλοίς, για κάτι καινούργιο. Είναι, για παράδειγμα, κατανοητός ο προβληματισμός χρηματιστηριακών κύκλων ότι μεγάλοι όγκοι συναλλαγμάτων θα κατευθυνθούν προς το εξωτερικό. Παρ' όλα αυτά, στο πλαίσιο μιας παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, αυτό ίσως να ακούγεται παρωχημένο, αλλιά ταυτοχρόνως αποτελεί και μια πρόκληση της κυπριακής χρηματογοράς απέναντι στη νέα πραγματικότητα που θέλει την Κύπρο σε μια πορεία χωρίς επιστροφή στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Απομένει, λοιπόν, να φανεί κατά πόσο η ένταξη της Poseidon Lines -της οποίας το φάκελο χειρίζεται ο χρηματιστής Λούης Κήληπας- θα ανοίξει το δρόμο για την κάθοδο των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Κύπρο.



Οικονομικοί και χρηματιστηριακοί κύκλοι στην Κύπρο επισημαίνουν ότι το ενδιαφέρον υποδηλώνει και τις περίπλοκες διατάξεις του νομοσχεδίου, που είχε εισάγει η προηγούμενη ελληνική κυβέρνηση για ψήφιση στη Βουλή, κάτι που είχε επισημάνει και το περιοδικό μας. Σύμφωνα, πάντα, με τους ίδιους κύκλους, στην κυπριακή χρηματογορά επικρατεί προβληματισμός, μια και είναι διάχυτη η ανησυχία για το ενδεχόμενο εξαγωγής σημαντικών ποσών καθαρά κυπριακού συναλλάγματος. Αυτός είναι και ο λόγος που η κεντρική τράπεζα καθυστερεί να «ανάψει το πράσινο φως», και είναι χαρακτηριστική η δήλωση του διοικητή της, πως «εάν, εντέλει, αποφασίσουμε να προχωρήσουμε με την εισαγωγή των εταιρειών αυτών στο ΧΑΚ, θα βάλουμε αυστηρούς όρους για την εξαγωγή συναλλάγματος αλλιά και αλλούς όρους». Σύμφωνα πάντα με τον Α. Αυξεντίου, η απόφαση θα παρθεί το αμέσως προεχές διάστημα και αν και παραμένει άγνωστο ποια πολιτική θα

ακολουθηθεί, μάλλον θα επιτρέπει την εισαγωγή ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο Χρηματιστήριο της Λευκωσίας.

Τα στοιχεία του ρεπορτάζ αναφέρουν ότι μεταξύ των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν εκδηλώσει ζωηρό ενδιαφέρον, είναι και η Poseidon Lines. Η συγκεκριμένη εταιρεία διαθέτει φορτηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια στη γραμμή Ισραήλ-Κύπρου-Ελλάδας. Εκτός όμως της προαναφερομένης, υπάρχουν και πολλές άλλες επιχειρήσεις, κυρίως κρουαζιερόπλοιων αλλιά και φορτηγών, που θα περάσουν το κατώφλι του ΧΑΚ εφόσον το επιτρέψει η απόφαση της κεντρικής τράπεζας. Ωστόσο, τίποτα δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένο, ακόμη και αν η απόφαση είναι θετική, αφού οι ενδιαφερόμενοι θα κρίνουν τη συνολική πολιτική κατά πόσον είναι αποδοτική για τα συμφέροντά τους. Τα «Ν.Χ.» εγκαίρως είχαν τονίσει τις αδυναμίες του νομοσχεδίου για την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Υψηλή φερεγγυότητα και προηγμένη τεχνολογία

Τα Ναυπηγεία Δουλιόπουλος, είναι μία από τις σημαντικότερες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες Περάματος-Πειραιά. Το ιδιωτικό ελληνικό ναυπηγείο στηρίζεται σε υψηλές προδιαγραφές, με πιστοποιημένη ποιότητα (ISO 9002) παρεχόμενων υπηρεσιών, σε λειτουργικό, παραγωγικό και διοικητικό επίπεδο.

Πρωτεύοντες στόχοι των Ναυπηγείων Δουλιόπουλου είναι: α) Η ανάπτυξη του δικτύου των συνεργαζόμενων εφοπλιστών σε διεθνές αλλό και σε βαλκανικό επίπεδο, β) η ενίσχυση του όγκου των εργασιών με την απόκτηση ναυπηγείων στη Γιουγκοσλαβία και στην Κροατία, υπό τη μορφή ιδιοκτησίας ή ενιαίου management, και γ) η συμμετοχή των Ναυπηγείων Δουλιόπουλου στην ανάληψη μεγάλων δημοσίων έργων, σε ό,τι αφορά τις εργασίες σιδηροκατασκευών. Στην πλήρως καθιερωμένη κατασκευαστική μονάδα της ευρύτερης περιφέρειας Περάματος-Πειραιά, τα ναυπηγεία είναι πλήρως επανδρωμένα και εξειδικευμένα στις ελασματοουργικές, μηχανολογικές κ.ά. επισκευές, αλλά και σε μετασκευές πλοίων, έργα υπο-

δομής κ.λπ. Εξασφαλίζοντας εργασία σε 120-380 άτομα (όλοι προσωπικό υψηλής εξειδίκευσης), σε 3.500 τ.μ. ιδιόκτητες εγκαταστάσεις, με ίδια κεφάλαια ύψους 0,6 δισ. δρχ., υψηλή φερεγγυότητα, νέα προηγμένη τεχνολογία και εξοπλισμό, μπορούν να κατασκευάζουν και να μετασκευάζουν γρήγορα, οικονομικά, αποτελεσματικά.

Τα Ναυπηγεία Δουλιόπουλος, με 1/2 του αιώνα οικογενειακής ναυπηγικής παράδοσης και έχοντας ήδη επισκευάσει περίπου 800 πλοία των σπουδαιότερων εφοπλιστικών και ναυτιλιακών ομίλων, προσυπογράφουν τα «έργα» τους και τις εξαιρετικές δυσκολίες επεμβάσεις / μετασκευές με το καλύτερο service, τα καλύτερα υλικά και την πιο έγκυρη πιστοποίηση (ISO 9002).

Ο Κ. Ι. Δουλιόπουλος, πρόεδρος και general technical director των ναυπηγείων, υποστηρίζεται από ένα άριστο επιτελείο τεχνικών και επιστημόνων υψηλά καταρτισμένων και, ως τεχνικός σύμβουλος του ναυπηγείου, έχει την πλήρη αποδοχή γνωστών - παγκοσμίως - Ελλήνων εφοπλιστών, μηχανικών και ναυπηγών (ΟΛΠ - Piraeus Port Authority, Golden Union, Titan, Ionia Management, Dane, AGET-



Heracles, Link Line, Efthim Shipping, Speco, Aegeo Ship Management S.A.).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα υποδειγματικής κατασκευής του Ναυπηγείου Δουλιόπουλος είναι η πλωτή δεξαμενή ΟΛΠ, ένα έργο υψηλών προδιαγραφών, που πραγματοποιήθηκε σε χρόνο-ρεκόρ (380 τόνοι/28 ημέρες/150 άτομα). Η μονάδα των Ναυπηγείων Δουλιόπουλου ήρθε πρώτη ανάμεσα σε 20 εταιρείες του κλάδου της και κατάφερε να καλύψει -στον υψηλότερο βαθμό- τις αυστηρές προδιαγραφές που προβλέπονταν στην προκήρυξη (χρόνο παράδοσης, τεχνογνωσία και ίδια κεφάλαια ύψους 0,60 δισ., εγγυητικές επιστολές και μη οφειλές προς το Δημόσιο).

καλώς ήλθατε στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης τον ευρωπαϊκό δρόμο για τα Βαλκάνια

Συγκριτικά πλεονεκτήματα

- Λειτουργία Ελεύθερης Ζώνης με βάση το τελωνειακό καθεστώς της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Παροχή υπηρεσιών που είναι προσαρμοσμένες στις ανάγκες του πελάτη.
- Ανταγωνιστικό τιμολόγιο για τα φορτία υπό διαμετακόμιση.
- Λειτουργία του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων σε 24ωρη βάση.
- Λειτουργία του συμβατικού λιμανιού με δύο βάσεις και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό για το χειρισμό χύδην και βαρέων φορτίων.
- Παροχή συνθηκών απόλυτης ασφάλειας για τα διακινούμενα φορτία.
- Εξαιρετική οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με τα αντίστοιχα διεθνή δίκτυα.



Υποδομή - Εξοπλισμός

- Συνολικό μήκος αποβαθρών 6.500 μ., με ωφέλιμο βάθος μέχρι 15 μ., μέσα σε 6 προβλήτες.
- Αποθηκευτικοί χώροι (85.000 μ2 στεγασμένοι) και (500.000 μ2 ανοικτοί).
- Τέσσερις (4) γερανογέφυρες (ανυψωτικής ικανότητας μέχρι 50 τόνων).
- Μία (1) γερανογέφυρα για τη φορτοεκφόρτωση σιδηροδρομικών βαγονιών (ανυψωτικής ικανότητας 50 τόνων).
- Πλήρης στόλος ηλεκτρικών γερανών (ανυψωτικής ικανότητας μέχρι 40 τόνων)

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ

Τ.Θ. Box 10467 - ΓΡ-541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλ : (+30-51) 593129, 530721 - Fax : 510500

Internet site :

<http://hermes.civil.auth.gr/port/port.html>

E-mail : olth@spark.net.gr



Λιμάνι Θεσσαλονίκης

ο αξιόπιστος εταίρος σας





Συμφωνία εκπροσώπησης

Η εταιρεία George Moundreas & Company, S.A. υπέγραψε συμφωνία αποκλειστικής εκπροσώπησης για την Ελλάδα της Riga Shipyard, Latvia.

Με αυτή τη συμφωνία η George Moundreas & Company, S.A. έρχεται να προσθέσει έναν ακόμη σημαντικό κρίκο στην αλυσίδα των επισκευαστικών ναυπηγείων, μέσω των οποίων παρέχονται επισκευαστικές ευκολίες στους πλοιοκτήτες-πελάτες της. Όσο για τη Riga Shipyard, διαθέτει επισκευαστική βάση στη Ρίγα της Λεττονίας, η οποία είναι η μεγαλύτερη των ανατολικών ακτών της Βαλτικής, όπου επισκευάζονται περί τα 100 πλοία ετησίως.

Με 2.000 μ. κρηπίδωμα επισκευών, τρεις πλωτές δεξαμενές με ανυψωτική δύναμη 30.000 τόνων και μεγίστων διαστάσεων 220 x 34 μ., εξυπηρετούμενα με γερανούς ξηράς 32 τόνων και πλωτούς γερανούς ξηράς 32 τόνων και πλωτούς γερανούς 25-100 τόνων, είναι σε θέση επίσης να αναλάβει παντός είδους σιδηρουργικές και μηχανολογικές επισκευές.

Δραστήρια παρουσία στον Πειραιά



Η Mediterranean Bunker Services S.A. ακολουθεί με αποφασιστικά βήματα τις ριζικές ανακατατάξεις που σημειώνονται τα τελευταία χρόνια, όχι μόνο στη ναυτιλία αλλά και στον τομέα των ναυτιλιακών καυσίμων. Η εταιρεία, που εξειδικεύεται στο χώρο των

ναυτιλιακών καυσίμων, μπορεί να καλύψει τις ανάγκες των πελατών της σε κάθε είδους καύσιμα και λιπαντικά, σε κάθε λιμάνι του κόσμου. Οι πελάτες είναι Έλληνες και ξένοι πλοιοκτήτες καθώς και εξειδικευμένοι διεθνείς traders.

Από το 1995 στο κεφάλαιο της Mediterranean Bunker Services S.A. συμμετέχει και η Anpro Shipping Co. Η συνεργασία αυτή προσέφερε στην εταιρεία νέα κεφάλαια που αξιοποιήθηκαν στην επέκταση και βελτίωση της τεχνολογικής της υποδομής και στη διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων της.

carta

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

- **Είδη Οργάνωσης Γραφείου**
- **Ναυτικά Έντυπα**
- **Τυπογραφικές Εργασίες**
- **Γραφική Ύλη**
- **Αναλώσιμα Fax, Telex, Computers**
- **Είδη σχεδίου**
- **Σχολικά**
- **Σφραγίδες**

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 41.71.754, 41.34.722, FAX: 41.34.722

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Νέο διοικητικό συμβούλιο

Το νέο Δ.Σ. του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος: Θεοφάνης Ιωάννης
Α' αντιπρόεδρος: Καταίνης Περικλής
Β' αντιπρόεδρος: Μαργέλης Δημήτρης
Γεν. γραμματέας: Συμιακός Γεώργιος
Ταμίας: Πασχαλίδης Δημοσθένης
Δημόσιες Σχέσεις: Παλαιοκρασάς Δημήτρης
Σύμβουλοι: Αγγελόπουλος Παναγιώτης, Γεωργόπουλος Γεώργιος, Καμπογιάννης Γεώργιος, Μπίλλης Τριαντάφυλλος, Πίσκοπος Μιχάλης.
Στην επαρχία εκλέγονται αντιπρόσωποι του Π.Σ.(Ε).Ν.Π. οι εξής:

- 1) Για τη Βόρεια Ελλάδα: Δημήτρης Χαρίσογλου
- 2) Για τη Δυτική Στερεά Ελλάδα: Ιωάννης Παγκάκης
- 3) Για την Πελοπόννησο: Γιώργος Κουμαριανός
- 4) Για τα Δωδεκάνησα: Γιώργος Καλοδούκας
- 5) Για την Αν. Ελλάδα & Νήσους Αιγαίου: Μάρκος Βαμβουνής
- 6) Για την Κρήτη: Αντώνης Γελασάκης
- 7) Για την Ήπειρο και τα Ιόνια Νησιά: Σταύρος Δεληπόρτας.

Ομάδες εργασίας :

- 1) ΥΕΝ - ΟΛΠ: Π. Καταίνης και Μ. Πίσκοπος
- 2) Υπουργείων Οικονομικών - Μεταφορών - Τηλεπικοινωνιών - Κοινοτικής Νομοθεσίας - Τράπεζας - Fonasba - Στατιστικές Υπηρεσίες: Γ. Γεωργόπουλος και Γ. Συμιακός
- 3) Σωματειακά - Ασφαλιστικά: Ι. Θεοφάνης και Τ. Μπίλλης
- 4) Επιβατηγού Ναυτιλίας, Ακτοπλοΐα - Κρουαζιερόπλοια - Τουρισμός: Γ. Καμπογιάννης, Μ. Πίσκοπος και Γ. Συμιακός
- 5) Δημόσιες Σχέσεις - Συμβατικά Φορτία: Δ. Παλαιοκρασάς, Π. Αγγελόπουλος και Γ. Γεωργόπουλος.



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

ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

Βετεράνοι της ναυτιλίας παρέχουν δωρεάν on-line πληροφόρηση

Η MaritimeDirect, στο πλαίσιο της διεθνούς έκθεσης «Ποσειδώνια», παρουσίασε την πρώτη φάση του web site ελεύθερης πρόσβασης MaritimeDirect.com (www.maritimedirect.com).

Το site θα εμφανιστεί on-line σε διάφορες φάσεις, παρέχοντας ελεύθερη πρόσβαση σε ολοκληρωμένα εργαλεία λήψης αποφάσεων υποστηριζόμενα από το Διαδίκτυο, σε πληροφορίες, καθώς και σε υπηρεσίες ηλεκτρονικού εμπορίου. Το site αυτό θα εξυπηρετεί ουσιαστικά το σύνολο του τομέα της ναυτιλίας και θα προσφέρει ταχύτητα, ευκολία χρήσης και οικονομία στις εταιρείες-πελάτες και στους χρήστες, χωρίς χρέωση.

Η MaritimeDirect ιδρύθηκε από τους Βασίλη Λιβανό και Connor O' Brien. Εξυπηρετεί πελάτες για ναυλώσεις, μεσίτες, εφοπλιστές, διαχειριστές πλοίων και άλλους, παρέχοντας άμεση πρόσβαση σε σημαντικές πληροφορίες



όσον αφορά στις αγορές-κλειδιά, σε 3.300 λιμάνια και 35.000 προμηθευτές σε ολόκληρο τον κόσμο, καθώς και τα ηλεκτρονικά του ηλεκτρονικού εμπορίου και της προηγμένης τεχνολογίας που παρέχει το Διαδίκτυο. Τα γραφεία της MaritimeDirect στη Νέα Υόρκη και στο Τόκιο θα ενισχυθούν σύντομα από αντίστοιχα γραφεία στο Λονδίνο, τη Σιγκαπούρη και τον Πειραιά.

Η MaritimeDirector φιλοδοξεί να αποτελέσει μια αξιόπιστη πηγή για τις χιλιάδες ιδιοκτητών και διαχειριστών των 40.000 πλοίων, οι οποίοι έχουν ανάγκη από υψηλής ποιότητας πληροφόρηση. Θα τους παρέχει επίσης τη δυνατότητα να εντοπίζουν παγκοσμίως, να επικοινωνούν και να συναλλάσσονται με μια επαρκή βάση από περισσότερους από 50.000 προμηθευτές.



Εθνικό συνέδριο

Στις 30 Νοεμβρίου, 1 και 2 Δεκεμβρίου 2000, στην αίθουσα τελετών του Πανεπιστημίου Πειραιώς θα πραγματοποιηθεί το 13ο Εθνικό Συνέδριο της Ελληνικής Εταιρείας Επιχειρησιακών Ερευνών, με τίτλο: «Μεταφορές και νέες τεχνολογίες».

Σκοπός του συνεδρίου είναι να καταδείξει μέσα από τις μεθόδους και τα εργαλεία της επιχειρησιακής έρευνας τη σημασία, το ρόλο και την αναγκαιότητα της εφαρμογής των νέων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών. Το συνέδριο θα παρακολουθήσουν πολλὰ στελέχη των ιδιωτικών και δημοσίων επιχειρήσεων του τομέα των μεταφορών.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στα τηλ.: 38.19.892, 38.07.532, fax: 38.47.578, eeee@otenet.gr, www.unipi.gr/eeee13

Ανέγερση έξι κτιρίων στου Ρέντη

Την ανέγερση 6 κτιριακών συγκροτημάτων 7.000 τ.μ. ξεκινά άμεσα η Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. στην περιοχή του Ρέντη. Το επενδυτικό πρόγραμμα για την κατασκευή των κτιρίων, σε έκταση 3.000 τ.μ., θα φθάσει συνολικά τα 2 δισ. δρχ. Η κατασκευή των κτιριακών συγκροτημάτων θα ολοκληρωθεί σε τρία χρόνια. Οι εγκαταστάσεις των κτιρίων θα πωληθούν ή θα ενοικιασθούν. Η υλοποίηση της επένδυσης θα γίνει από τη θυγατρική της εταιρείας, Μεσογειακά Χωριά Α.Ε., η οποία δραστηριοποιείται στο χώρο του Real Estate.

Πρόσφατα η Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. ανακοίνωσε την ανέγερση και άλλου κτιριακού συγκροτήματος σε έκταση που αγόρασε στην περιοχή Αθήναι. Η συνολική επένδυση θα φθάσει το 1 δισ. δρχ.

Νέα προϊόντα τεχνολογικής αιχμής

Η Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος Α.Ε., συνεχίζοντας τη δυναμική της ανάπτυξη στον τομέα της καθοδικής προστασίας, παρουσίασε για πρώτη φορά στην έκθεση, «Ποσειδώνια 2000» το νέο πρωτοποριακό σύστημά της για τη συνδυασμένη προστασία πλοίων και θαλάσσιων κατασκευών από τη διάβρωση και τη βιοσυσσώρευση (biofouling). Πρόκειται για μια συνδυασμένη μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου που μπορεί να ελέγξει παράλληλα ηλεκτρόδια τιτανίου/μικτών οξειδίων (Titanium mixed metal oxide) για την καθοδική προστασία των υφάρων του πλοίου με επιβαλλόμενο ρεύμα (Impressed Current) καθώς και ηλεκτρόδια χαλκού και αλουμινίου που αποτρέπουν τη βιοσυσσώρευση από τα δίκτυα ψύξης των πλοίων.

Η τεχνολογία αυτή επιτρέπει να γίνει τόσο ο μετασχηματισμός όσο και η ανόρθωση με ηλεκτρονικό τρόπο. Εξαιτίας της τεχνολογίας του, το σύστημα χαρακτηρίζεται ως τρίτης γενιάς, έχει το ένα τρίτο του βάρους μιας συμβατικής μονάδας, και η Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος Α.Ε. θα είναι μια από τις ελάχιστες κατασκευαστικές εταιρείες στον κόσμο με δυνατότητες παραγωγής ενός τέτοιου προϊόντος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ανάπτυξή του έγινε μέσα στο πλαίσιο ερευνητικού προγράμματος με τη στήριξη της ΓΓΕΤ καθώς και την πολυετή συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Το βιομηχανικό πρότυπο έχει ήδη δοκιμαστεί τόσο εργαστηριακά όσο και σε πλοϊκές εγκαταστάσεις με εξαιρετικά αποτελέσματα. Η μονάδα αυτή θα βρίσκεται σε γραμμή παραγωγής τον Σεπτέμβριο του τρέχοντος έτους και αναμένεται να έχει σημαντική ανταπόκριση στη διεθνή ναυτιλία.



Δυναμική στρατηγική

Η Ήφαιστος Ελλὰς Ναυπηγεία εξελίσσεται σε μια σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα ειδικευμένη στην ανακατασκευή, επισκευή, συντήρηση και φύλαξη σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους. Πρόκειται για τη μοναδική μονάδα υποστήριξης τέτοιων σκαφών σε ολόκληρη τη νοτιοανατολική Μεσόγειο. Παράλληλα, συνεχίζει να ασχολείται με τη συντήρηση και την επισκευή εμπορικών πλοίων παντός τύπου, διευρύνοντας σταθερά τον κύκλο των πελατών της.

Η εταιρεία λειτουργεί από το 1968, ως μέλος του Ομίλου Λάτση, ενώ από το Φεβρουάριο του 2000 είναι θυγατρική της εταιρείας συμμετοχών και αξιοποίησης ακινήτων Lamda Development.

Η μονάδα βρίσκεται στην Ελευσίνα στο 27ο χλμ. της παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών - Κορίνθου και καλύπτει συνολικά έκταση 75.000 τ.μ. Στην υποδομή της συγκαταλέγονται όλες οι αναγκαίες λιμενικές, κτιριακές και ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις για την υποδοχή και εξυπηρέτηση πλοίων με χωρητικότητα μέχρι 100.000 τόνους.

Γιορτή αγάπης

Εκατό νύμφατρα ζευγάρια, στα οποία η νύφη είναι κόρη ναυτικού, προσκλήθηκαν από το Ίδρυμα Ιωάννου Δ. Πατέρα στην καθιερωμένη ανοιξιάτικη γιορτή αγάπης, που πραγματοποιήθηκε στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά.

Ο Ιωάννης Δ. Πατέρας ήταν ο πρωτότοκος γιος ενός από τους πρωτεργάτες του οινουσιακού ναυτικού μεγαλείου, του Διαμαντή Ι. Πατέρα και της Καλλιόπης Παντελή Λύρα. Ο καπετάν Γιάννης Πατέρας πήρε το δίδηλωμα του πλοίαρχου σε ηλικία 21 ετών.

Το 1970 δημιουργεί, με κεφάλαιο 250.000 δολλαρίων, το ίδρυμα για τις κόρες των ναυτικών το οποίο ονομάζει Ίδρυμα Προικοδοτήσεων. Στη συνέχεια το κεφάλαιο διπλασιάζεται σε 500.000, για να γίνουν αργότερα 1 εκατ. δολλάρια και λίγο πριν από το θάνατό του (1979) σε 2 εκατ. δολλάρια.

Με το σημαντικό αυτό κεφάλαιο το Ίδρυμα μπόρεσε να επεκτείνει την ευεργετική του δράση και σε μη ορφανές κόρες ναυ-



τικών, έτσι ώστε να μοιράζει κάθε χρόνο πάνω από 40 εκατ. δρχ. σε μετρητά και γαμήλια δώρα.

Στην τελετή παρευρέθηκαν μεταξύ άλλων: Ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Ανδρέας Συρίγος, ο λιμενάρχης Πειραιώς αρχιπλοίαρχος Νικόλαος Οικονομάκης, ο βουλευτής Χίου Αθανάσιος Βαρίνος,

οι αντιδήμαρχοι Πειραιώς Πασχαλίδης Καθαγιά και Παναγιώτης Κουβάτσος, ο πρόεδρος του ΝΑΤ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, ο πρόεδρος της ΠΝΟ Ιωάννης Χαλής, ο δήμαρχος Οινουσσών Ευάγγελος Αγγελιάκος, ο πρώην υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αλέξανδρος Παπαδόγγονας και τα μέλη της οικογενείας Πατέρα.

Εντυπωσιακά αποτελέσματα τριμήνου

Η Vernicos Yachts, η πρωτοπόρος εταιρεία θαλάσσιου τουρισμού που εδραίωσε το γιότινγκ στις ελληνικές θάλασσες, έδωσε στη δημοσιότητα τα συνοδικά καθαρά αποτελέσματα του τριμήνου, από 1/1/2000 έως 31/3/2000, τα οποία ανήλθαν σε 248.847.000 δρχ. έναντι 179.742.000 δρχ. της προηγούμενης περιόδου, παρουσιάζοντας αύξηση 38,5%.

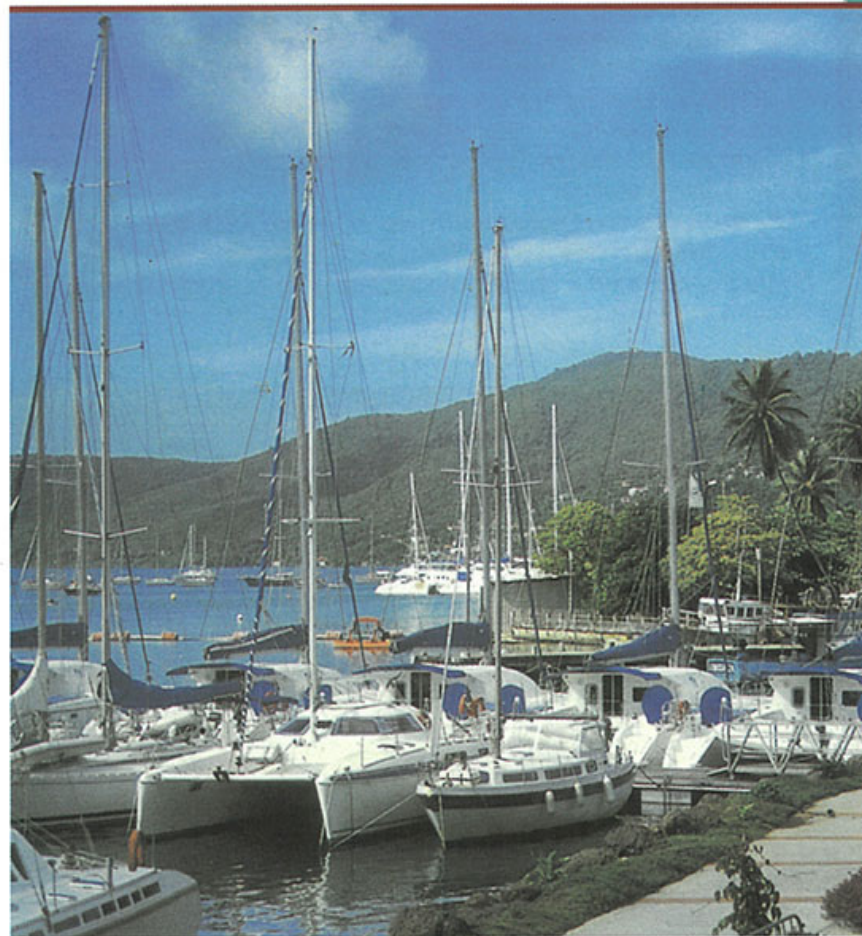
Συγκεκριμένα, τα έσοδα από ναυηλώσεις ανήλθαν σε 58.000.000 δρχ. έναντι 177.000 δρχ. την αντίστοιχη περίοδο του 1999. Η θεαματική αυτή αύξηση επήλθε διότι η περίοδος ναυηλώσεων ξεκίνησε τον Απρίλιο.

Επίσης, τα καθαρά αποτελέσματα της ενοποιημένης συνοδικής κατάστασης παρουσιάζουν αύξηση της τάξης

του 38,5%.

Η εταιρεία εκφράζει την αισιοδοξία της ότι και τα τελικά αποτελέσματα του έτους θα είναι ακόμη καλύτερα από τα αποτελέσματα του πρώτου τριμήνου και τα τελικά καθαρά αποτελέσματα μετά τους φόρους για το 2000 θα ξεπεράσουν τα 900.000.000 δρχ. έναντι των 582.453.000 δρχ. του 1999.

Πρόσφατα η Vernicos Yachts πραγματοποίησε πετυχημένη αύξηση κεφαλαίου 5,35 δισ. δρχ., που της επιτρέπει να ολοκληρώσει ένα φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα για ολοκληρωμένη παροχή υπηρεσιών στο θαλάσσιο τουρισμό, που μεταξύ άλλων περιλαμβάνει πώληση, χρηματοδότηση, ναύλωση και ελλιμενισμό σκαφών.



Ενισχύεται ο στόλος της Kiriacoulis Maritime

ρείας, που ήταν στη Σάμο, θα μεταφερθεί στην Κω ενώ διοικητικά θα ελέγχεται από την κεντρική διεύθυνση της εταιρείας στην Αθήνα.

Το κόστος για την εξαγορά των πέντε εταιρειών έφθασε στα 450 εκατ. δρχ. Οι τρεις από τις πέντε εταιρείες είχαν συστήσει κοινοπραξία με την επωνυμία «Κοινοπραξία Υδροπτερυγων Σάμου». Τα δύο υδροπτερύγια κάνουν τακτικάδρομολόγια ενώ τα άλλα δύο είναι εκδρομικά-αμοιβά. Με την εξασφάλιση άλης μιας άδειας σκοπιμότητας, τρία υδροπτερύγια θα κάνουν τακτικάδρομολόγια.

Η Kiriacoulis Maritime με την ενίσχυση του στόλου της καλύπτει, συνοδικά, τις ανάγκες μεταφορικής σύνδεσης σε 17 νησιά του Ανατολικού Αιγαίου. Τα υδροπτερύγια της εταιρείας καλύπτουν τους εξής προορισμούς: Ρόδο, Κω, Κάθυμνο, Λέρο, Πάτμο, Χάηκη, Σύμη, Νίσυρο, Καστελόριζο, Τήνη, Σάμο, Χίο, Μυτιλήνη, Ικαρία, Φούρνους, Λειψούς και Αγαθονήσι.

Η Κυριακούλη Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. στοχεύει στη μεγαλύτερη ανάπτυξη της Kiriacoulis Maritime στο συγκεκριμένο θαλάσσιο γεωγραφικό χώρο, ενώ στα σχέδιά της είναι να επεκταθεί στο εξωτερικό, αποτελώντας την πρώτη ελληνική εταιρεία με υδροπτερύγια που θα δραστηριοποιηθεί εκτός των συνόρων της χώρας.

Στην εξαγορά άλλων πέντε εταιρειών με 4 υδροπτερύγια προχώρησε η Κυριακούλη Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. μέσω της θυγατρικής της holding εταιρείας Kiriacoulis Maritime.

Ο στόλος της Kiriacoulis Maritime -της οποίας ποσοστό άνω του 95% των μετοχών κατέχει η Κυριακούλη Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.- έφθασε, μετά την τελευταία εξαγορά, σε 10 υδροπτερύγια. Η έδρα της εται-



serving the marine world since 1936

industrial marine products



wire ropes



**mooring ropes &
polyamide nylon ropes**



**anchors & studlink
anchor chaincables**



container securing systems



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



anodes



rubber dockside fenders



shark marine paints



safety equipment



Μεταφορές 2000

Για πρώτη φορά πραγματοποιείται στην Ελλάδα, στο εκθεσιακό κέντρο του ΟΛΠ στον Πειραιά, από 17-20 Νοεμβρίου, η έκθεση «Μεταφορές 2000». Σκοπός της έκθεσης, που διοργανώνει η εταιρεία New Genesis, είναι να παρουσιάσει μια συνολική εικόνα των μεταφορικών εταιρειών στην ενδοεργασιακή διακίνηση - μεταφορά, καθώς και στα μέσα μεταφοράς ατόμων.

Στόχος είναι η καθιέρωση της έκθεσης στον ελληνικό χώρο με την υποστήριξη των αρμόδιων φορέων, δεδομένου ότι η χώρα μας θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα διαμετακομικά κέντρα του κόσμου - ένας νέος μόνιμος θεσμός στο χώρο των μεταφορών.

Η έκθεση, που αναμένεται να καλύψει 8.000 τ.μ., θα περιλαμβάνει:

1. Εμπορευματικές μεταφορές, οδικές - αεροπορικές - θαλάσσιες - σιδηροδρομικές, συνδυασμένες μεταφορές, logistics, διαμεταφορές.
2. Ενδοεργασιακή διακίνηση, μεταφορά εμπορευμάτων, συστήματα αποθήκευσης, αρχειοθέτησης, logistics.
3. Μέσα μεταφοράς ατόμων και εμπορευμάτων.

Η διοργάνωση πραγματοποιείται υπό την αιγίδα των: υπουργείων Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημ. Έργων, Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών, Συνδέσμου Διεθνών Διαμεταφορών Ελλάδος, Πανελληνίας Ένωσης Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς, Ελληνικού Ινστιτούτου Logistics & Management, Ελληνικής Εταιρείας Logistics, Teletest, Συνομοσπονδίας Ελληνικού Εμπορίου.

Ας γίνουμε ευαισθητοποιημένοι περιβαλλοντικά πολίτες

Τα 16.500 παιδιά-μέλη της παιδικής HELMEPA και ο 18χρονος «Γλάρος» μας θυμίζουν ότι «Οι ακτές μας δεν είναι χωματερές!» γιατί τα σκουπίδια δυστυχώς αυξάνονται ενώ τα παιδιά προσπαθούν να τα «διώξουν» από τις ακτές μας.

Η αφίσα αυτή διανέμεται με τη βοήθεια του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε όλη την

Ελλάδα και προωθείται από τη HELMEPA στους κατά τόπους υπεύθυνους περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, καθώς και στους εκπαιδευτικούς του Τύπου και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η υποστήριξη και η συνεργασία



τους συμβάλλουν ώστε τα σημερινά παιδιά να έχουν την ευκαιρία να γίνουν οι αυριανοί ευαισθητοποιημένοι περιβαλλοντικά πολίτες. Ευχή μας είναι το μήνυμα αυτό των παιδιών να βρει απήχηση, ώστε ο κόσμος που θα τους κληροδοτήσουμε να είναι καλύτερος και καθαρότερος.



Ο κ. Κόρολος Κιοσέογλου

Δυναμικό ξεκίνημα στην Ελλάδα

τετρα ήμισυ», ανέφερε ο πρόεδρος της εταιρείας κ. Κόρολος Κιοσέογλου.

Στη συνέχεια, ο κ. Κιοσέογλου παρουσίασε τους εκπαιδευτικούς των εταιρειών που αντιπροσωπεύει η Vionet Α.Ε. στην Ελλάδα. Οι ξένοι ομιλητές ανέπτυξαν, καθένας ξεχωριστά, το αντικείμενο και την ειδίκευση των εταιρειών τους, ενώ τόνισαν τη σημασία της εκπροσώπησης τους στην Ελλάδα μέσω της συνεργασίας με τη Vionet.

Η Vionet Α.Ε. δημιουργήθηκε στην Αθήνα τον Μάρτιο του 2000 με σκοπό την παροχή υπηρεσιών και προϊόντων νέας τεχνολογίας για την αξιοποίηση του Διαδικτύου.

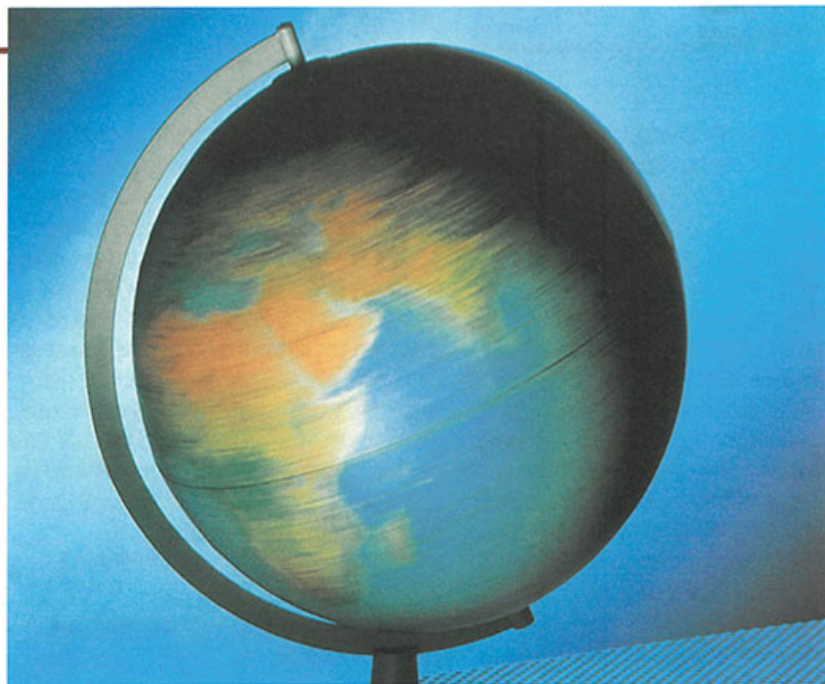
Οι εταιρείες που αντιπροσωπεύονται στην Ελλάδα και την ευρύτερη περιοχή από τη Vionet

Α.Ε., είναι οι:

ISS Technologies, με αντικείμενο την προστασία δεδομένων, Net 2 phone, με αντικείμενο την τηλεπικοινωνία μέσω 'Ιντερνετ, Laser Card Systems Corporation, με αντικείμενο την παραγωγή LaserCards, Marketing & Bit Consulting GmbH, με αντικείμενο την προστασία δεδομένων στο Διαδίκτυο, Netopia, με ειδίκευση στην κατασκευή firewall για την προστασία από hackers, DynCorp., με αντικείμενο την κατασκευή προγραμμάτων για κρυπτογράφηση και αποκρυπτογράφηση δεδομένων, Invision, με ειδίκευση στην παραγωγή software προϊόντων Διαδικτύου και Secunet, με αντικείμενο την κατασκευή προγραμμάτων για κρυπτογράφηση και αποκρυπτογράφηση δεδομένων.

Με τη συμμετοχή πολλών προσωπικοτήτων έγινε η επίσημη παρουσίαση της εταιρείας Vionet Α.Ε.

«Ο τομέας της πληροφορικής, η ανάπτυξη του Διαδικτύου και οι εξελίξεις στην υψηλή τεχνολογία επηρεάζουν άμεσα την Ελλάδα, με αποτέλεσμα το μέλλον να προβλέπεται ιδιαί-



Υπηρεσίες σε Έλληνες ναυτικούς

Ο ταξιδιωτικός οργανισμός Instone International εξειδικεύεται στην παροχή ταξιδιωτικών υπηρεσιών σε ναυτιλιακές εταιρείες. Ο Instone International μέσω του Amphitriton Group, του αντιπροσώπου του στην Ελλάδα, προσφέρει κάθε χρόνο υπηρεσίες σε χιλιάδες Έλληνες και ξένους ναυτικούς που ταξιδεύουν σε ολόκληρο τον κόσμο. Ανάμεσα στις υπηρεσίες που προσφέρει στην Ελλάδα ο Instone International συμπεριλαμβάνονται η κράτηση θέσεων και η έκδοση αεροπορικών εισιτηρίων, η διευκόλυνση για έκδοση βίζας και η διεκπεραίωση διαβατηρίων, η κράτηση ξενοδοχείων σε κάθε γωνιά του κόσμου κ.ά.

Ανανέωση σύμβασης

Ανανεώθηκε η συνεργασία μεταξύ του Mediterranean College και του University of Northumbria at Newcastle (The Best New University της Μ. Βρετανίας, σύμφωνα με έρευνα των εφημερίδων Sunday Times και Daily Telegraph) για την επόμενη πενταετία. Η ανανέωση της συνεργασίας έγινε μετά τον έλεγχο που πραγματοποίησε η Επιτροπή Αξιολόγησης του κρατικού βρετανικού πανεπιστημίου. Ο έλεγχος διήρκεσε μία εβδομάδα, κατά την οποία τα μέλη της επιτροπής επιθεώρησαν τις κεντρικές εγκαταστάσεις του Mediterranean College, στο Μπάγκειον Μέγαρο στην Αθήνα, καθώς και στα παρρητήματα του κολεγίου στον Πειραιά, τη Γλυφάδα και τη Θεσσαλονίκη.

Εκτός από τον έλεγχο των κτιριακών και εργαστηριακών εγκαταστάσεων, τα μέλη της επιτροπής πραγματοποίησαν ταυτόχρονα μια σειρά συναντήσεων με το ακαδημαϊκό προσωπικό, τα διοικητικά στελέχη και τους σπουδαστές.

Το γεγονός αυτό είναι το επιστέγασμα της μέχρι σήμερα υψηλής ποιότητας δουλειάς και της δέσμευσης των δύο κορυφαίων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων απέναντι στη μακροχρόνια συνεργασία τους που έχει ξεκινήσει από το 1994.

Τα προγράμματα που προσφέρονται στον Πειραιά είναι τα Bachelor in International Business & Master of Arts in Marketing.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα προγράμματα του Mediterranean College, μπορείτε να απευθυνθείτε στα τηλ. 41.37.313, 42.20.563.

Αθήναγέ έδρας

Η εταιρεία ΟΥΤΕΚΟ ΑΒΕΕ αθήναζει έδρα. Οι νέες εγκαταστάσεις της βρίσκονται στα Καμίνια του Πειραιά στην οδό Μαυρογένους 5, Τ.Κ. 185 42. Τα νέα τηλέφωνα είναι 42.10.050 (5 γραμμές) και fax 42.12.033 (2 γραμμές).

P M C PAGRATI MODEL CENTER



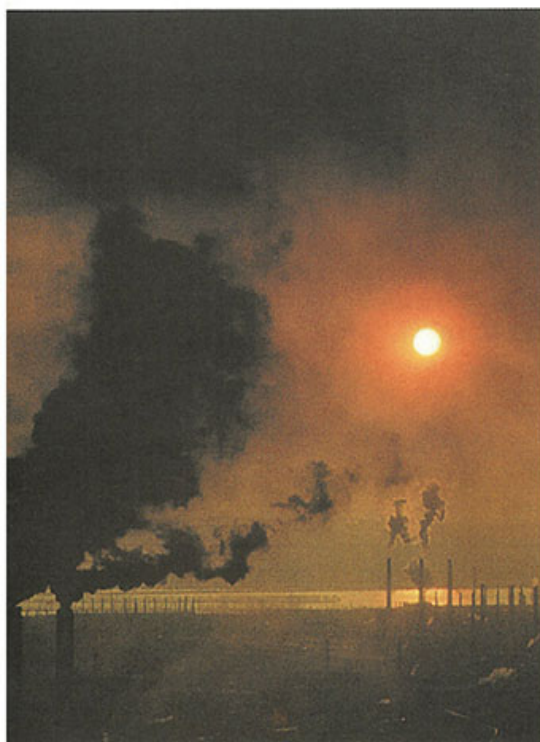
**ΕΙΔΗ ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ & HOBBY
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (ΕΠΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ)**

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

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

Η ρύπανση σκοτώνει

Το τίμημα σε ανθρώπινες ζωές από την ατμοσφαιρική ρύπανση στην Ελλάδα είναι της ίδιας τάξης μεγέθους με το τίμημα που πληρώνουμε από τα τροχαία ατυχήματα,



επισημαίνει σε σχετική έκθεσή της η Greenpeace. Η έκθεση με τίτλο «Η ρύπανση σκοτώνει» αποτελεί την πρώτη απόπειρα να εκτιμηθεί με ποσοτικούς όρους η θνησιμότητα και το οικονομικό κόστος λόγω ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Ελλάδα.

Η Greenpeace, ακολουθώντας τη σχετική μεθοδολογία της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας (Π.Ο.Υ.), προχώρησε σε μία εκτίμηση των κοινωνικο-οικονομικών επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, από την οποία προκύπτει ότι το κόστος σε ανθρώπινες ζωές είναι συγκρίσιμο με το αντίστοιχο από τα τροχαία ατυχήματα (1.342 - 7.247 επί πλέον θάνατοι ετησίως λόγω βραχυχρόνιων και μακροχρόνιων επιπτώσεων αντίστοιχα), ενώ η αποτίμηση του κοινωνικού κόστους ανέρχεται σε 548 και 2.096 δισ. δρχ. για τις βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες επιπτώσεις αντίστοιχα.

Η βραχυχρόνια αύξηση της θνησιμότητας σχετίζεται με την αύξηση των θανάτων ευάλωτων ανθρώπων, οι οποίοι εκτίθενται για μικρά χρονικά διαστήματα σε υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η δε μακροχρόνια σχετίζεται με τη μείωση του προσδοκώμενου χρόνου ζωής, λόγω συσσωρευμένων επιπτώσεων από τη μακροχρόνια έκθεση στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις, οι αιτίες της θνησιμότητας που εξετάζονται στις επιδημιολογικές μελέτες είναι σχεδόν πάντα οι καρδιαγγειακές παθήσεις και οι παθήσεις του αναπνευστικού.

Επειδή η κύρια αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, είναι η κυκλοφορία των οχημάτων, η Greenpeace δίνει ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα των μεταφορών, ζητώντας άμεσα μέτρα για τον περιορισμό της ρύπανσης και συγκεκριμένα για:

- Μείωση των διανυόμενων οχηματοχιλιομέτρων.
- Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και αύξησης της ενεργειακής απόδοσης στις μεταφορές, τη βιομηχανία και τον κτιριακό τομέα.
- Ουσιαστική ανάπτυξη και βελτίωση των παρечόμενων υπηρεσιών στα μέσα συλλογικής μεταφοράς, με έμφαση στην ανάπτυξη τραμ και προαστιακού σιδηροδρόμου.
- Ουσιαστική ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
- Ουσιαστική προστασία και ανάδειξη των περιστατικών δασών.

ΑΓΓΕΛΙΑ

Πωλούνται μηχανές θαλάσσης:

CATERPILLAR: 2 (δύο) 3116 300 HP
1 (μία) 3208 260 HP
1 (μία) 3408 375 HP

SCANIA: 3 (τρεις) 250 HP με αξονικά και ριβέρσα

Πληροφορίες:

Εταιρεία GEMCAT, τηλ. 42.20.076.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Κύριε διευθυντά,
Είμαι παλιός αναγνώστης του έγκριτου περιοδικού σας, το οποίο από τις σελίδες του έχει συμβάλει πολλές φορές στην προώθηση θεμάτων του κλάδου της ναυτιλίας. Παίρνω το θάρρος να εκφράσω τη γνώμη μου για ένα θέμα που απασχολεί εκατοντάδες ναυτικούς, ιδιαίτερα νέους.

Τα τελευταία χρόνια με την πτώση των ναύλων και την αύξηση της τιμής του πετρελαίου, για να κρατηθεί και να είναι ανταγωνιστικό το ελληνικό πλοίο (έναντι των Ασιατών πλοιοκτητών) και την αδιαφορία του ελληνικού κράτους, αναγκάστηκε να υποστεί την ελληνική σημαία και να χρησιμοποιεί αλλοδαπούς, χαμηλόμισθους ναυτικούς.

Από τις σελίδες του Εμπορικού Ναυτικού κάθε χρόνο αποφοιτούν αρκετοί νέοι που επιθυμούν να

ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα σοβαρά, αλλά τι ειρωνεία, όταν ζητούν εργασία δεν υπάρχουν πλοία με ελληνική σημαία ή συμβεβλημένα με το NAT διότι να εργασθούν και να γράψουν υπηρεσία στο φυλλάδιό τους, απαραίτητη για να μπορέσουν αργότερα να δώσουν εξετάσεις για την απόκτηση διπλώματος αναλόγου της ιδιότητάς τους.

Αν η ανάγκη για την επιβίωσή τους τους αναγκάσει να ταξιδέψουν με πλοίο υπό ξένη σημαία μη συμβεβλημένο με το NAT, τότε και αν ακόμα έχουν εξαγοράσει την υπηρεσία τους, δεν έχουν δικαίωμα να δώσουν εξετάσεις. Αρκετοί περιφέρονται στον Πειραιά από γραφείο σε γραφείο ζητώντας να εργασθούν σε κάποιο πλοίο υπό ελληνική σημαία ή συμβεβλημένο με το NAT και πολλές φορές κουράζονται και εγκαταλείπουν το επάγγελμα.

Η ερώτησή μου είναι γιατί υπάρχει αυτός ο διαχωρισμός, το μη συμβεβλημένο πλοίο δεν είναι πλοίο που πληροί όλους τους όρους ασφαλείας και ναυτικών κανόνων; Θα μου πείτε ότι ο νέος ναυτικός χρειάζεται εκπαίδευση, μήπως στα συμβεβλημένα δεν ακολουθείται πιστά η συνεχής εκπαίδευση των πληρωμάτων σύμφωνα με το ISM και τους κανόνες ασφαλείας. Επίσης, μερικοί σκέπτονται ότι αυτό είναι και ένας τρόπος να υποχρεωθούν μερικοί πλοιοκτήτες για να φέρουν τα πλοία τους στην ελληνική σημαία (ή και οι πλοιοκτήτες εκβιάζονται). Όπως και να το κάνουμε, κράτος, ΕΕΕ και ναυτεργατικές ενώσεις ποτέ δεν συνεννοήθηκαν, ως φροντίζει λοιπόν το κράτος από την πλευρά του να δώσει δουλειά και ασφάλιση στους νέους που σκέπτονται να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

Ας το πάρουμε και από οικονομικής πλευράς, δεν θα ωφεληθεί το NAT αφού αρκετοί νέοι θα πληρώναν για να εξαγοράσουν την υπηρεσία τους; Νομίζω ότι το υπουργείο θα έπρεπε να μελετήσει το θέμα, σε συνεργασία με τις ναυτεργατικές ενώσεις (που και αυτές πρέπει να βάλουν νερό στο κρασί τους). Προτείνω ακόμη, όπως το ΙΚΑ επιδοτεί την εργασία στις ελληνικές επιχειρήσεις, το ίδιο να πράξει και το NAT για τους άνεργους ναυτικούς με ανάλογη επιδότηση. Υπάρχει μια μικρή επιδότηση για τους πρωτοετείς των Sandwich Courses με χρήματα της Ε.Ε. αλλά αν επεκτείνεται και στους άλλους κλάδους έχω τη γνώμη ότι θα βοηθούσε ώστε να απορροφηθούν περισσότεροι Έλληνες ναυτικοί. Ευχαριστώ για τη φιλοξενία.

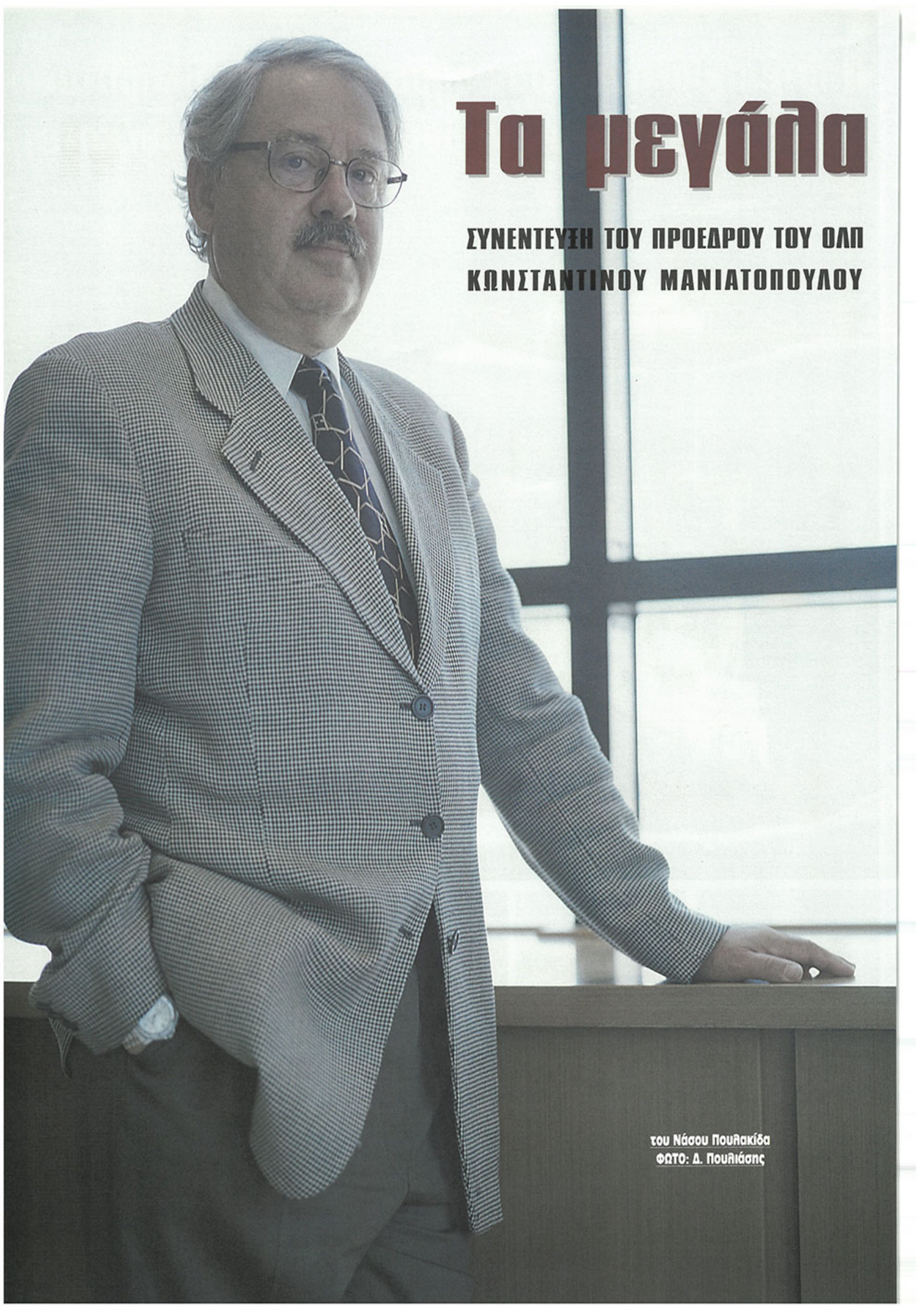
Α. Κοντός, συνταξιούχος π/χ/ος

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

A full-page portrait of Konstantinos Maniatis, President of the OLP. He is a middle-aged man with grey hair, a mustache, and glasses. He is wearing a light-colored, patterned blazer over a white shirt and a dark tie with a geometric pattern. He is standing in front of a large window, with his right hand in his pocket and his left hand resting on a wooden ledge. The background is bright and out of focus.

Τα μεγάλα

**ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΟΛΠ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΜΑΝΙΑΤΟΠΟΥΛΟΥ**

του Νάσου Πουθακίδα
ΦΩΤΟ: Δ. Πουλιόσης

Σχέδια για το Λιμάνι

Επιτρέψτε μου, προτού απαντήσω στις ερωτήσεις σας, να εκφράσω τα συγχαρητήριά μου για την ποιότητα του εντύπου σας, την ποικιλία και πληρότητα των θεμάτων, καθώς και την προσπάθειά σας να καταγραφούν όλες οι απόψεις. Θεωρώ ότι αποτελεί για την ΟΛΠ Α.Ε. και για μένα προσωπικά μεγάλη ευκαιρία να ενημερώσουμε για τις εξελίξεις και να προσπαθήσουμε να διευκρινίσουμε απορίες σχετικά με την πρόοδο θεμάτων που είναι στην επικαιρότητα.

Πότε αναμένεται η δημιουργία των δύο θυγατρικών εταιρειών και η είσοδος στο χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών;

Νομίζω πως δεν έχει οριστικοποιηθεί ότι η λύση που θα επιλεγεί για την είσοδο ιδιωτικού κεφαλαίου στην ΟΛΠ Α.Ε. θα είναι η της δημιουργίας θυγατρικών και της μετοχοποίησής τους. Εκτιμώ ότι ασφαλώς μια πιθανή λύση είναι αυτή, δηλαδή η εισαγωγή μιας θυγατρικής στο ΧΑΑ, αλλά ότι δεν μπορεί να αποκλεισθούν και άλλες λύσεις. Αυτό που είναι κατά τη γνώμη μου απαραίτητο, είναι η συγκέντρωση προσπάθειας για βελτιώσεις κατά επιχειρηματική δραστηριότητα, είτε διά της δημιουργίας θυγατρικών είτε μέσω διαχωρισμού δραστηριοτήτων και παρακολούθησης της αποδοτικότητάς τους.

Ο πρωθυπουργός, κατά την περιοδεία του στον Πειραιά και στο Λιμάνι, αναφέρθηκε περιληπτικά στην ανάπτυξη του λιμανιού. Μπορείτε να μας δώσετε περισσότερα στοιχεία;

Ο πρωθυπουργός, κατά την επίσκεψή του, εξέφρασε την πίστη του για τις δυνατότητες ανάπτυξης της ΟΛΠ Α.Ε. και το όραμά του -το όραμα ενός πρωθυπουργού αλλά και βουλευτή και πολίτη του Πειραιά- για την ανάπτυξη του λιμανιού. Βάσισε αυτή την πίστη και αυτό το όραμα σε ιδέες, προτάσεις και σχέδια για ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών για την ακτοπλοία, για δημιουργία τερματικού σταθμού για κρουαζιερόπλοια που θα είναι η «βιτρίνα» του υψηλού επιπέδου τουρισμού της χώρας, για εξωραϊσμό χώρων και χρήση παλαιών κτιρίων, έτσι ώστε να τονωθεί η οικονομική ζωή της πόλης και να αποτελέσει το λιμάνι χώρο ανάπτυξης, ενιαίο και συμπληρωματικό της πόλης. Πέρα από τις εμπορικές και διαμετακομικές δραστηριότητες, το λιμάνι θα μπο-

Βρίσκεται για τρίτη χρονιά στο «πηδάλιο» της διοίκησης της ΟΛΠ Α.Ε. Άνθρωπος με ευρωπαϊκή θητεία, έχει ένα ιδιαίτερο χάρισμα στο πώς χειρίζεται την ελληνική γλώσσα ώστε να καθλώνει τον συνομιλητή του. Εντύπωση είχε προκαλέσει η πρώτη συνέντευξή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες, αφού ήταν ίσως ο μοναδικός πρόεδρος του Οργανισμού την τελευταία 15ετία που κατόρθωνε να ξεπερνά «υφάλους» και «σκοπέλους» χωρίς απώλειες...

Ο Κ. Μανιατόπουλος έχει κατορθώσει να αμβλύνει τις όποιες «τριβές» επί προεδρίας του στον Οργανισμό, είτε με τους χρήστες είτε με το προσωπικό, σε μία εξαιρετικά κρίσιμη καμπή της πορείας της ΟΛΠ Α.Ε.

Ο κ. Μανιατόπουλος αναφέρεται σήμερα στην πορεία του Οργανισμού προς το ΧΑΑ, στις παρεμβάσεις στο λιμάνι, στους χρήστες, στον κύκλο εργασιών, καθώς και στις σχέσεις διοίκησης - εργαζομένων.

ρούσε να αξιοποιήσει χώρους για πολιτιστικές και κοινωνικού χαρακτήρα εκδηλώσεις. Υπάρχουν σχέδια που, σύντομα ελπίζω, θα αρχίσουν να δρομολογούνται.

Ποιες παρεμβάσεις θα γίνουν στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων;

Μόνον η ανάπτυξη εξασφαλίζει σήμερα την επιβίωση. Ο σταθμός εμπορευματοκι-

βωτίων αποτελεί τη σύγχρονη έκφραση των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων. Η πετυχημένη πορεία του απαιτεί επενδύσεις για νέα προβλήματα και νέο σύγχρονο εξοπλισμό. Αναβολές και αντιδράσεις θα υπονομεύσουν τη θέση του, με κίνδυνο την υποβάθμιση, κόστος για την ΟΛΠ Α.Ε. και την εθνική οικονομία, αλλά και σημαντική απώλεια θέσεων εργασίας.

Ποιος είναι ο κύκλος εργασιών το 1999 και ποια θα είναι τα καθαρά αποτελέσματα;

Τα οικονομικά αποτελέσματα του '99 είναι θετικά. Βέβαια, το κόστος αυξάνεται σταθερά και σημαντικά, ο ανταγωνισμός μειώνει τα έσοδα και σε κάθε περίπτωση το κέρδος είναι μικρό σε σχέση με το απασχολούμενο κεφάλαιο. Αν αγνοηθούν αυτές οι πραγματικότητες, αν δεν υπάρξει αύξηση της παραγωγικότητας, αλλά και επεκτάσεις των κερδοφόρων δραστηριοτήτων, το μέλλον θα γίνει προβληματικό.

Υπάρχουν αντιδράσεις από μερίδα χρηστών για τον μη ενεργό ρόλο τους στο νέο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού. Ποια είναι η θέση σας;

Οι χρήστες πρέπει να έχουν άποψη. Πρέπει να βρεθούν τρόποι έκφρασης της άποψης, και ένας από αυτούς είναι το Συμβούλιο Χρηστών. Όμως, ένα διοικητικό συμβούλιο εξ ορισμού ασκεί διοίκηση. Δεν νομίζω ότι πρέπει ούτε ότι συμφέρει τους χρήστες να έχουν «διχασμένη προσωπικότητα».

Οι σχέσεις διοίκησης της ΟΛΠ Α.Ε. και των εργαζομένων, σε τι σημείο βρίσκονται σήμερα;

Άριστες, με την καλή έννοια του όρου. Όμως για να διατηρηθούν στο επίπεδο αυτό, πρέπει οι συνδικαλιστικές ενώσεις να συμβάλουν για εκσυγχρονισμό, ανάπτυξη και αύξηση παραγωγικότητας. Η διοίκηση, και μόνο γι' αυτή μπορώ να εκφράσω άποψη, οφείλει να βλέπει το αύριο και να δημιουργεί προϋποθέσεις για αύξηση του έργου που θα συμβάλει και στην επίτευξη του εθνικού στόχου για ενίσχυση της απασχόλησης. Αν διαμοιράσουμε σήμερα τα ιμάτιά μας, αύριο θα κλαίμε στα ερείπια της μεγαλοψυχίας μας...



Η αποστολή του δεν είναι εύκολη. Άλλωστε έτσι συμβαίνει και με κάθε αρχηγό του Λιμενικού Σώματος. Για τον νέο αρχηγό του Λ.Σ., τον Ανδρέα Συρίγο, η αποστολή είναι δύσκολη λόγω της εξαιρετικά επιτυχημένης θητείας των προκατόχων του, Περ. Ουσαντζόπουλου και Θεοδόση Παπακωνσταντίνου. Όπως απέδειξε επί υπουργίας Στ. Σουμάκη, από τη θέση του β' υπαρχηγού ανταποκρίθηκε κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο στα καθήκοντά του. Ο καινούργιος «τιμονιέρης» του ΥΕΝ ο Χρ. Παπουτσής, σε μία δύσκολη περίοδο με ανοιχτό το θέμα της ακτοπλοΐας, του εμπιστεύθηκε το ρόλο του ηγέτη του Σώματος. Ο Ανδρέας Συρίγος στη συνέντευξή του στα «Ν.Χ.» αναφέρεται στο εξοπλιστικό πρόγραμμα του Λ.Σ., στις προσλήψεις, στην εξυπηρέτηση του κοινού, στο μεγάλο ζήτημα των υπεράριθμων εισιτηρίων και στο πάντα επίκαιρο θέμα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στην αφετηρία μιας δύσκολης αποστολής

του Νάσου Πουθακίδα
ΦΩΤΟ: Δ. Πουλιόσης

Σε ποια φάση βρίσκεται σήμερα το εξοπλιστικό πρόγραμμα του Λ.Σ.;

Τα τελευταία τρία χρόνια έχουν γίνει θεαματικά βήματα στο πλαίσιο υλοποίησης προγραμμάτων εξοπλισμού του Λ.Σ. και ήδη το Λιμενικό Σώμα απορρόφησε ήδη τις εγκεκριμένες, πιστώσεις περίπου 50 δις. δρχ.

Με αυτές εκσυγχρόνισε σημαντικά τον εξοπλισμό του (10 ναυαγιοσωστικά, 4 ελικόπτερα παντός καιρού, 3 δικινητήρια αεροσκάφη ναυτικής περιπολίας, 50 ταχύπλοα σκάφη νέας τεχνολογίας, ικανό αριθμό επιβατηγών αυτοκινήτων και ατομικό εξοπλισμό προσωπικού - αλεξίσφαιρα γιλέκα, ειδικά κράνη κλπ.). Πλέον των ανωτέρω υλοποιείται και η σύμβαση για την εγκατάσταση του Συστήματος Ελέγχου της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMIS) σε περιοχές με αυξημένη κίνηση (Σαρωνικού μέχρι Άνδρου και Ηγουμενίτσας - Κέρκυρας). Με τα δεδομένα αυτά και με τις νέες προτάσεις στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και τη συνθήκη Schengen, που αναμένεται να εγκριθούν εντός των προσεχών ημερών, το Λ.Σ. πλέον θα είναι ικανό με τα νέα συμπληρωματικά μέσα που θα προμηθευτεί (ελικόπτερα, μεγαλύτερα σκάφη, περισσότερα οχήματα, επέκταση του VTMIS και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές κ.λπ.) να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της εποχής.

Πότε θα γίνουν νέες προσλήψεις στο Σώμα και ποιος ο αριθμός των νεοπροσληφθέντων;

Με την καθιέρωση του συστήματος των μορίων για την πρόσληψη υποα/κών και λιμενοφυλάκων, αλλά και τη βελτίωση του συστήματος εξέτασης των προς κατάταξη α/κών, επιτεύχθηκε τα τρία τελευταία χρόνια η ποσοτική αναβάθμιση και αύξηση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος (περίπου 1.600 άτομα).

Μέσα στο τρέχον έτος πρόκειται επίσης με τον ίδιο τρόπο να καταταγούν στο Λ.Σ. 30 αξιωματικοί (27 άνδρες και 3 γυναίκες), 180 υποαξιωματικοί (162 άνδρες και 18 γυναίκες) και 300 λιμενοφυλάκες (άνδρες και γυναίκες). Οι σχετικές προκηρύξεις βρίσκονται στο τελικό στάδιο επεξεργασίας και σύντομα θα εκ-

δοθούν. Εκτιμάται ότι οι διαδικασίες των διαγωνισμών θα έχουν ολοκληρωθεί μέσα στον Αύγουστο, ώστε οι υποψήφιοι να κληθούν για κατάταξη τον Σεπτέμβριο.

Το Λ.Σ. είναι έτοιμο για την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού τη θερινή περίοδο;

Ήδη έγκαιρα και πριν ακόμη αρχίσει η θερινή περίοδος εκδόθηκαν κατευθυντήριες οδηγίες προς τις λιμενικές αρχές, προς τις πλοιοκτήτριες εταιρείες των ακτοπλοϊκών πλοίων και στους ναυτικούς πράκτορες, προκειμένου να συνεργασθούν με γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Πλέον των ανωτέρω, αφού ακούσθηκαν τα προβλήματα των τοπικών φορέων των νησιών, δρομολογήθηκαν 21 επί πλέον πλοία για κάλυψη επιτακτικών συγκοινωνιακών αναγκών και με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση και διασύνδεση των νησιωτικών συμπληγμάτων με την ηπειρωτική χώρα, αλλά και με ταξύ τους.

Τέλος, εκτός από τις τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις των πλοίων από τις κατά τόπους αρμόδιες λιμενικές αρχές, κλημάκια α/κών θα επιβαίνουν στα πλοία για εντοπισμό τυχόν προβλημάτων και επίλυσή τους και επί πλέον ανώτεροι και ανώτατοι α/κοί του Λ.Σ. θα επισκεφθούν ακόμη και τις πιο απομακρυσμένες λιμενικές αρχές προκειμένου να διαπιστώσουν από κοντά όποια προβλήματα και να δώσουν λύσεις, όπου απαιτείται.

Με αυτά τα δεδομένα και με την ενίσχυση των λιμενικών αρχών, όπου η κίνηση είναι αυξημένη, ιδιαίτερα τα Σαββατοκύριακα, πιστεύουμε ότι το Λ.Σ. είναι έτοιμο να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της θερινής περιόδου για την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού και την εφαρμογή της νομοθεσίας όπου απαιτείται.

Έχετε λάβει μέτρα για να παταχθεί το φαινόμενο έκδοσης υπεράριθμων εισιτηρίων καθώς και για τον τακτικό έλεγχο των δρομολογίων;

Τα τελευταία χρόνια καταβάλλεται από το ΥΕΝ μεγάλη προσπάθεια για την πλήρη εξέλιξη των φαινομένων έκδοσης υπεράριθ-

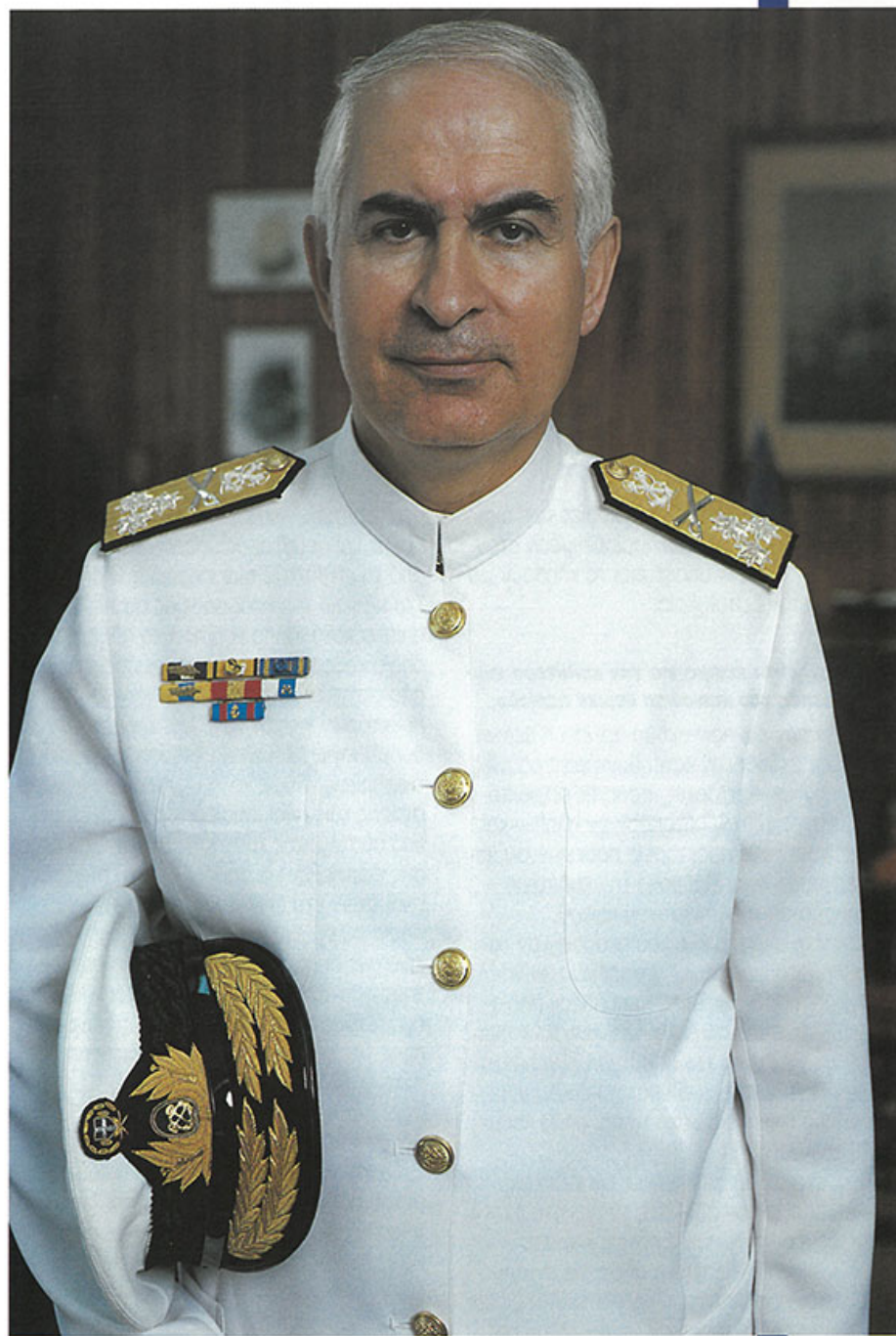
μων εισιτηρίων καθώς και επιβίβασης, παραβίασης και μεταφοράς υπεράριθμων επιβατών από τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία.

Στο πλαίσιο της προσπάθειας αυτής, έχει θεσπιστεί κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο με το οποίο καθορίστηκαν οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών και των υπεύθυνων ναυτικών πρακτόρων για την κανονική τήρηση των δρομολογίων και τη μη έκδοση υπεράριθμων εισιτηρίων, καθώς και η υποχρέωση εγκατάστασης και χρησιμοποίησης του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων στα επιβατηγά-οχηματογώγα πλοία (ΗΣΚΘΕΕΑ). Επίσης θεσπίστηκαν αυστηρότερες διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για τους πλοίαρχους, πλοιοκτήτες και ναυτικούς πράκτορες, οι οποίοι δεν συμμορφώνονται προς τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας.

Παράλληλα, με εγκυκλίους προς τις λιμενικές αρχές παρασχέθηκαν περαιτέρω διευκρινίσεις και προσδιορίστηκαν τα αναγκαία κάθε φορά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για την τήρηση της τάξης και της ασφάλειας στους χώρους δικαιοδοσίας τους, για τον αυστηρό έλεγχο εφαρμογής των σχετικών διατάξεων από τους υπόχρεους. Για την αποτελεσματικότερη αστυνόμευση στον τομέα αυτόν, οι λιμενικές αρχές περαιτέρω ενισχύονται από το ΥΕΝ με κατάλληλο προσωπικό και μέσα για να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους.

Είστε ευχαριστημένος από την τήρηση εφαρμογής της νομοθεσίας για τη θαλάσσια ρύπανση;

Το Λ.Σ., μεταξύ άλλων αρμοδιοτήτων, είναι υπεύθυνο και για την πρόληψη και καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης αλλά και για τον έλεγχο και την εφαρμογή των προβλεπόμενων από διεθνείς συμβάσεις στον ευαίσθητο αυτό τομέα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα τελευταία χρόνια, με τα μέσα που διαθέτει και αυτά που θα αποκτήσει (αεροπλάνα, ελικόπτερα, ταχύπλοα σκάφη κλπ.) το όλο θέμα αντιμετωπίζεται ικανο-



ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΥΡΙΤΟΣ

γεννήθηκε το 1946 στη Θηρασία. Σπούδασε Πολιτικές Επιστήμες και Νομικά. Ομιλεί άριστα αγγλικά και πολύ καλά γαλλικά.

Το 1970 αποφοίτησε από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Το 1971-75 διετέλεσε υπολιμενάρχης στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Χίου.

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

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

Το 1981 εγκρίθηκε η φοίτησή του για ένα έτος στο Κολλέγιο Tresham, στο Κέτεριγκ της Αγγλίας.

Από το 1982 έως το 1989 υπηρέτησε ως τμηματάρχης Νηολογίων, Διμερών Συμφωνιών-Συμβάσεων της τότε Διεύθυνσης Ωκεανοπόρου Ναυτιλίας.

Το 1989-91 τοποθετήθηκε στη μόνιμη αντιπροσωπεία της Ελλάδας στις Βρυξέλλες και επεξεργάστηκε στο πλαίσιο της Ομάδας Εργασίας Ναυτιλιακών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σοβαρά ναυτικά θέματα.

Το 1991-93 τοποθετήθηκε στη Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος και ανέλαβε την υλοποίηση εγκριμένων κοινοτικών προγραμμάτων για διάφορες προμήθειες του Λιμενικού Σώματος.

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

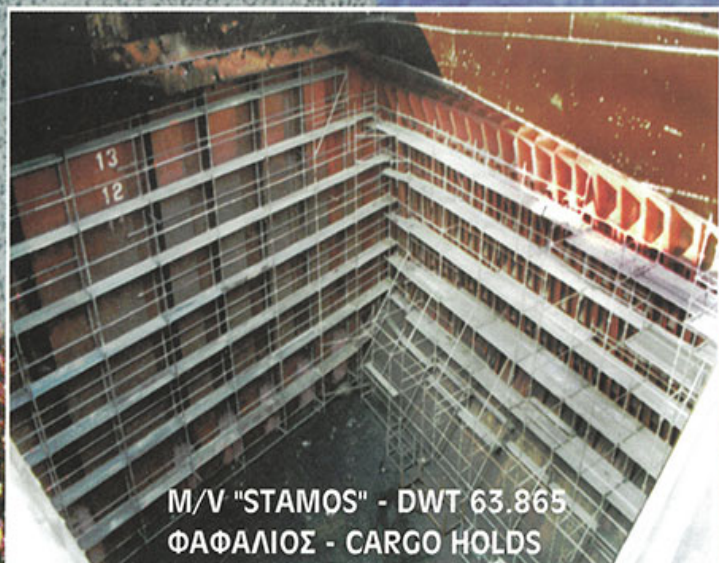
Το 1997 μέχρι και τον Μάρτιο 1999 διετέλεσε κηδάρχης (γενικός διευθυντής) του κλάδου Προσωπικού και Διοικητικής Μέριμνας.

ποινικά εάν μάλιστα ληφθούν υπόψη ο μεγάλος αριθμός των σκαφών που κινούνται καθημερινά στις θάλασσές μας και οι εκτεταμένες ακτογραμμές της χώρας μας (περίπου 16.000 χιλιόμετρα).

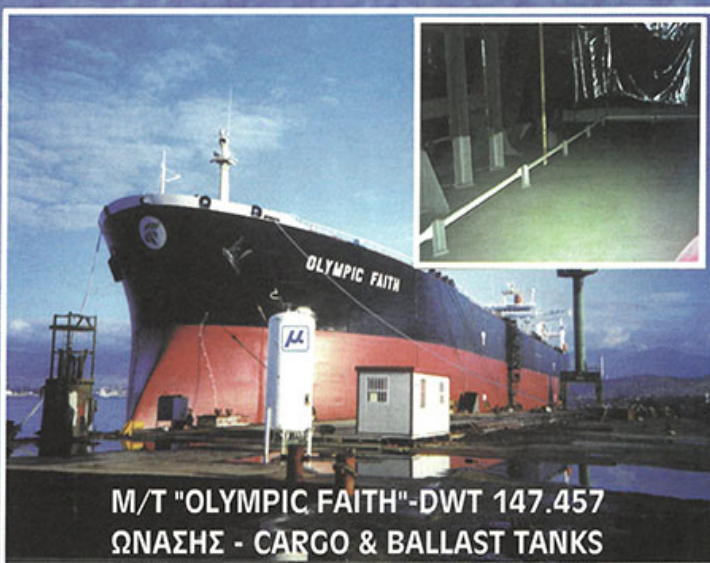
Με την περαιτέρω εξειδίκευση-εκπαίδευση του προσωπικού, με την απόκτηση και νέων όπλων σύγχρονων μέσων, με την ίδρυση νέων περιφερειακών σταθμών καταπολέμησης της ρύπανσης, σε ευαίσθητες και πολυσύχναστες περιοχές, με τη λήψη αυξημένων μέτρων αστυνόμευσης, αλλιώς και τη σωστή εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας (αυστηρές ποινικές αλλοίως και διοικητικές κυρώσεις μέχρι 250 εκατομμύρια) εκτιμάται ότι η κατάσταση περαιτέρω θα βελτιωθεί, θα προλαμβάνονται περιστατικά ρύπανσης, αλλιώς και σε περίπτωση εκδήλωσης θα αντιμετωπίζονται άμεσα και αποτελεσματικά.

ΜΥΛΑΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

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



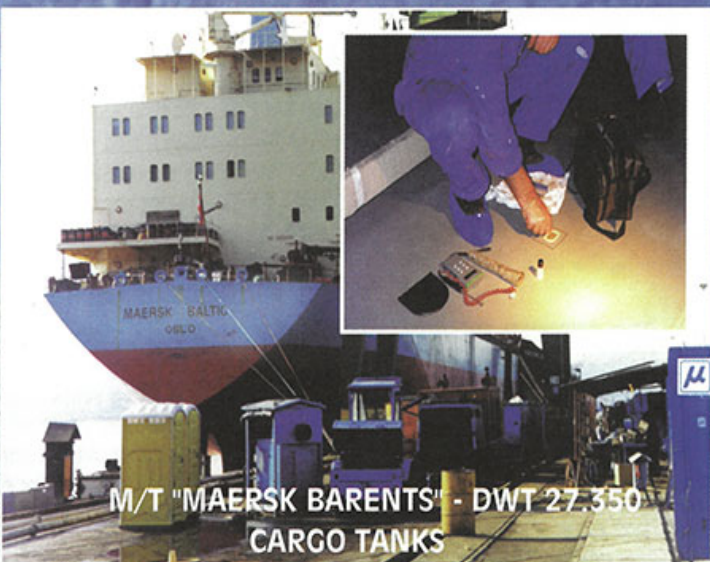
M/V "STAMOS" - DWT 63.865
ΦΑΦΑΛΙΟΣ - CARGO HOLDS



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



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



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



ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ



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

Ικρίωματα, υδροβολές, αμμοβολές, βαφές, καθαρισμοί.
Σύμβουλοι TANK COATINGS - Τεχνικές επιθεωρήσεις.

Παλάσκα 12, Σκαρामαγκάς 12462 Χαϊδάρη, Αθήνα Τηλ. 5576-994 Fax. 5578-443



ISO 9002
Certificate Number: 34744

Το πολιτικό κόστος εμποδίζει τα σωστά μέτρα

Οι θέσεις του κ. Στάθη Κουλουκουντή έχουν βαρύνουσα σημασία όχι μόνο λόγω της θέσεώς του ως αντιπροέδρου του Committee, αλλά και για τον πρόσθετο λόγο ότι εκπροσωπεί μία παλαιά εφοπλιστική οικογένεια, η εμπειρία της οποίας στα ναυτιλιακά δρώμενα είναι τεράστια. Ο κ. Κουλουκουντής είναι κατηγορηματικός. Το πολιτικό κόστος είναι, γι' αυτόν, το βασικό αίτιο για το οποίο η ελληνική Ποιρεία δεν λαμβάνει τα σωστά μέτρα για τη ναυτιλία. Ανάλογο είναι και η σύστασή του προς τον αρμόδιο υπουργό, στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.».

Όπως προκύπτει από τις μέχρι σήμερα αντιδράσεις του εφοπλισμού αλλά και από τις κοινές σκέψεις της ΕΕΕ και του Committee, υπάρχει μια μεγάλη δυσарεία, διότι το κράτος δεν λαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Γιατί κατά τη γνώμη σας η Ποιρεία δεν έχει προχωρήσει μέχρι σήμερα σε μέτρα που έχουν λάβει άλλες ευρωπαϊκές ναυτιλίες;

Κατά τη διάρκεια της συμμετοχής μου στις κοινές υποθέσεις της ναυτιλίας, τα τελευταία περίπου 20 χρόνια, όποτε συζητήθηκε το θέμα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας με οποιονδήποτε υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, μέλος οποιασδήποτε κυβέρνησης, ο εκάστοτε υπουργός πάντοτε έδινε μεγάλη σημασία στο ζήτημα του πολιτικού κόστους. Παρόλο που πάντοτε ήταν συνεργάσιμες και διαθεσίμες οι κυβερνήσεις να βοηθήσουν τη ναυτιλία, η απόφαση της υιοθέτησης σωστών μέτρων για την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας ήταν πάντα κάτι που δεν τολμούσαν λόγω πολιτικού κόστους.

Ίσως, επίσης, οι κ. υπουργοί δεν πίστευαν ότι το πρόβλημα ήταν τόσο σοβαρό και ότι αποτελούσε απειλή για την επιβίωση της ελληνικής ναυτιλίας, όπως ακράδαντα πιστεύουν οι πλοιοκτήτες.

Θυμάμαι μια συζήτηση που είχα επί του θέματος με έναν Νορβηγό συνάδελφο, πριν από μερικά χρόνια. Ο Νορβηγός εξήγησε ότι κατά λάβαινε πολύ καλή τη θέση του ελληνικού εφοπλισμού, διότι ακριβώς το ίδιο πρόβλημα είχαν οι Νορβηγοί με τη δικιά τους κυβέρνηση. Παρόλο που οι εφοπλιστές πρότειναν συνεχώς στην κυβέρνησή τους μέτρα για την ενίσχυση της νορβηγικής ναυτιλίας, η κυβέρνηση δίσταζε να λάβει τα ανάλογα μέτρα. Το αποτέλεσμα, όπως μου έλεγε ο συνάδελφος, ήταν ότι το νορβηγικό εθνικό νηολόγιο κόντεψε να μηδενιστεί. Κατόπιν αυτού, μου είπε ο συνάδελφος, συμφώνησε η κυβέρνηση να λάβει τα σωστά μέτρα και το αποτέλεσμα ήταν το νέο νορβηγικό διεθνές νηολόγιο (NIS), το οποίο εξασφαλίζει την πλήρως ανταγωνιστική λειτουργία του νορβηγικού στόλου.

Κατά τη γνώμη σας, ο ελληνικός εφοπλισμός από γενιά σε γενιά εξελίσσεται ή συρρικνώνεται; Και πόσο συνδεδεμένες με την πατρίδα τους είναι οι νέες γενιές των Ελλήνων εφοπλιστών;

Ο ελληνόκτητος στόλος, το 1914, αποτελούνταν από 474 πλοία, 820.861 κοκ. Σήμερα περνάει τα 3.000 πλοία, 90 εκατομμυρίων κοκ, τα οποία είναι νηολογημένα υπό την ελληνική (κατά το ήμισυ περίπου του αριθμού αυτού) και υπό 34 άλλες σημαίες. Ενώ ο υπό ελληνική σημαία στόλος συρρικνώνεται σε αριθμό πλοίων, εάν όχι τόσο πολύ σε ολική χωρητικότητα, ο υπό ξένη σημαία ελληνόκτητος στόλος αυξάνεται συνεχώς σε αριθμό πλοίων και, επίσης, σε χωρητικότητα τα τελευταία 15 χρόνια, ασχέτως από τα ανεβοκατεβάσματα της ναυλαγοράς κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο ηθικός δεσμός του εφοπλισμού με την πατρίδα κρτιέται από γενιά σε γενιά, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι ο εφοπλιστής, από επιχειρηματικής άποψης, θα διστάσει να πάρει τη σωστή απόφαση που απαιτεί η οικονομική πραγματικότητα.

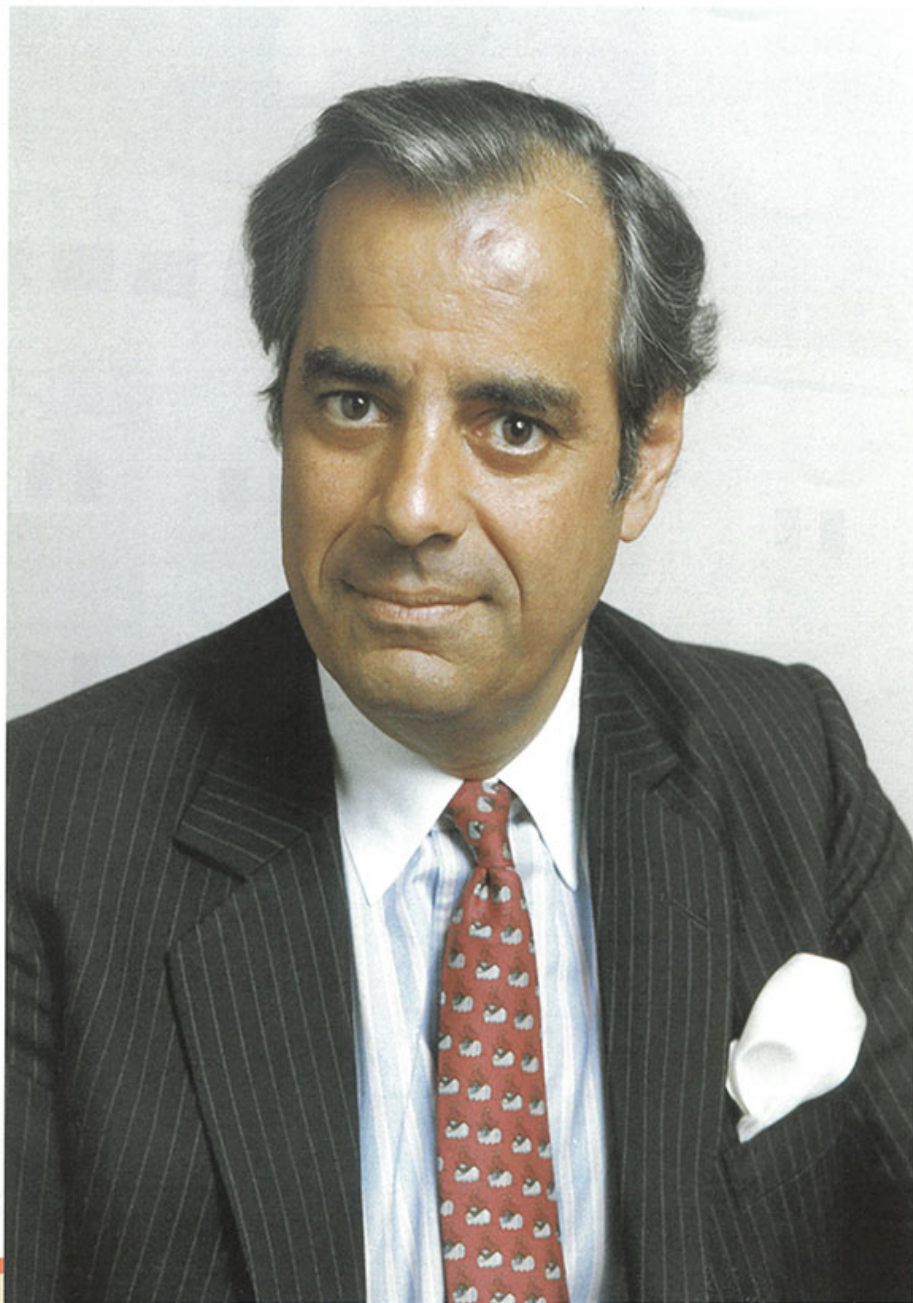
Θα μπορούσατε να αναφέρατε πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα από τη χρήση αλλοδαπών πληρωμάτων; Σε τι νομίζετε ότι

οφείλεται η σημερινή απροθυμία των νέων να ακολουθήσουν τη ναυτική σταδιοδρομία;

Δεν μπορεί να πει κανείς, κατά τη γνώμη μου, ότι ο Έλληνας ναυτικός είναι καλύτερος από τους αλλοδαπούς (αν και είναι γεγονός ότι δεν υπάρχει καλύτερος από τον καλό Έλληνα ναυτικό). Φυσικά ο Έλληνας εφοπλιστής έχει καλύτερη ευχέρεια συνεννόησης με τον Έλληνα παρά με τον αλλοδαπό. Επίσης, οι περισσότεροι εφοπλιστές έχουν στα πλοία τους διαλεκτούς ανθρώπους, οι οποίοι αποτελούν μια ομάδα στελεχών που έχει δημιουργηθεί ύστερα από ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα, κατά τη διάρκεια της οποίας ο εφοπλιστής προτιμάει και ενισχύει τον καλό ναυτικό και αποφεύγει τον κακό. Όταν αποφασίσει ο εφοπλιστής να υιοθετήσει μια καινούργια εναλλακτική λύση επάνδρωσης, προσλαμβάνοντας ναυτικούς μιας (για τον συγκεκριμένο εφοπλιστή) καινούργιας και άγνωστης εθνικότητας, αρχίζει τη διαδικασία αυτή ξανά από την αρχή και, σαφώς, χρειάζεται ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα ώσπου να μπορέσει ο εφοπλιστής να διαλέξει πάλι τους καλούς ναυτικούς που προσφέρει η εθνικότητα αυτή και να διώξει τους κακούς. Είναι γνωστό σε όλους ότι το ναυτικό επάγγελμα είναι δύσκολο γιατί αναγκάζει τον εργαζόμενο να φύγει από το σπίτι του και από την οικογένειά του. Άλλοτε η Ελλήδα δεν είχε πολλές εναλλακτικές λύσεις. Το ναυτικό επάγγελμα προσέφερε μία καλή καριέρα και επομένως πολλοί το προτιμούσαν. Τώρα η Ελλήδα προσφέρει περισσότερες εναλλακτικές λύσεις και πολλοί νέοι προτιμούν να μένουν κοντά στα σπίτια τους, έστω και αν θα αναγκασθούν έτσι να δεχθούν μικρότερο μισθό απ' ό,τι θα παίρνανε ακολουθώντας το ναυτικό επάγγελμα.

Ποια σύσταση θα κάνετε στο νέο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας;

Να μη λογαριάζει τόσο πολύ το πολιτικό κόστος. Να τολμήσει να λάβει τα σωστά μέτρα για την ελληνική ναυτιλία, κάνοντας έτσι μια πολιτική επένδυση η οποία ύστερα θα αποδώσει πολιτικό κέρδος.



Στάθης Κουλιγκουνίδης

Έχει εκπονηθεί νομοσχέδιο που θα επιτραπεί πλέον στις εταιρείες που διαχειρίζονται ποντοπόρα πλοία να εισάγονται στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Τη δική σας εταιρεία θα την εισαγάγετε στο Ελληνικό Χρηματιστήριο;

Όπως είναι γνωστό σε όλους που καταλαβαίνουν το ναυτικό επάγγελμα, ο ναυτικός τομέας δεν προσφέρει ούτε την πιθανότητα συνεχούς αύξησης εσόδων ούτε καν την οικονομική σταθερότητα που απαιτεί το μεγάλο μέρος των επενδυτών στα διεθνή χρηματιστήρια του κόσμου. Όπου υπήρξε ναυτιλιακή εταιρεία σε χρηματιστήριο, οι μέτοχοι σε αυτήν μάλλον έμειναν απογοητευμένοι, είτε επειδή έχασαν από την επένδυσή τους είτε επειδή δεν κέρδισαν όσο κάνοντας την επένδυσή τους στο χρηματιστήριο σε εταιρεία άλλου τομέα της οικονομίας. Μπορεί ο Έλληνας επενδυτής να καταλαβαίνει τη ναυτιλία καλύτερα και να δείξει πιο πολύ υπομονή στην επένδυση σε ναυτιλιακή εταιρεία στο χρηματιστήριο. Θα δούμε. Φοβάμαι όμως ότι η ιδέα της επένδυσης σε ναυτιλιακές εταιρείες στο Ελληνικό Χρηματιστήριο είναι λίγο επικίνδυνη από την άποψη του επενδυτή. Παρ' όλα αυτά, εγώ προσωπικά δεν θα δίσταζα να κάνω μελλοντικά μια πρόταση στο Χρηματιστήριο σε περίπτωση που είχα μια ιδέα, η οποία πίστευα ότι θα μπορούσε να ικανοποιήσει τους επενδυτές.

Γεννήθηκε:
Στη Νέα Υόρκη τον Απρίλιο του 1942.

Εκπαίδευση:
Έλαβε το Bachelor of Arts το 1965, από το Πανεπιστήμιο της Pennsylvania.

Επιχειρηματικές δραστηριότητες Μεγάλη Βρετανία:

- Διευθυντής, Rethymnis & Kulukundis Limited.
- Αντιπρόεδρος, Greek Shipping Co-operation Committee.

Διεθνείς επιχειρηματικές δραστηριότητες:
Μέλος του διοικητικού συμβουλίου των:

- BT Shipping Limited, Hamilton, Bermuda.
- Ένωση Ελλήνων Εφορηιστών.
- Greek Committee, Det norske Veritas, Hovik, Oslo, Norway.
- UK Technical Committee, American Bureau of Shipping, Houston, Texas, USA.

Έχει διατελέσει στο παρελθόν μέλος των:

- Bulk & Tanker Trades Committee, Council of European & Japanese National Shipowners' Associations, (CENSA), London, England, UK.

- Executive Committee and Council, International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), Oslo, Norway.
- Executive Committee και αντιπρόεδρος του International Chamber of Shipping.
- Αντιπρόεδρος, International Shipping Federation.
- Στο διοικητικό συμβούλιο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.
- Πρόεδρος, The Hellenic Foundation, London, England, UK.
- Διευθυντής, The Baltic Exchange Limited, London, England, UK.



Γιατί δεν έγινε γνωστή η

Στις αρχές Μαρτίου, οι πληροφορίες από τις Βρυξέλλες μετέδιδαν ότι στη σύνοδο των υπουργών Μεταφορών, η Ε.Ε. θα παρουσίαζε τρεις οδηγίες που θα προέβλεπαν την απόσυρση έως το 2015 από τα κοινοτικά λιμάνια όλων των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος και την πραγματοποίηση ετήσιων ελέγχων στα πλοία άνω των 15 ετών πλοία, όπως τα πετρελαιοφόρα. Κάπως έτσι ξεκινούσε, με αφορμή το ναυάγιο του «Ερिका», που είχε αποτέλεσμα τη διαρροή 25.000 τόνων πετρελαίου στις γαλλικές ακτές, ένα θέμα που απειλεί σήμερα με τις προεκτάσεις του την ελληνική ναυτιλία. Τους τόνους είχε ανεβάσει, όπως ήταν φυσικό και δικαιολογημένο άλλωστε, η

Γαλλία, η οποία διά στόματος του υπουργού Μεταφορών Ζαν-Κλωντ Γκεϊσό (17/1/2000) είχε ζητήσει να δοθεί τέλος στις «σημαίες ευκαιρίας» και να απαγορευτεί από τις πετρελαιοειδικές εταιρείες η ναύλωση πλοίων παλαιότερων των 15-20 ετών. Υπό την πίεση των Γάλλων, η Ε.Ε. -όπως είχαμε αναφέρει και στο προηγούμενο τεύχος- προωθεί την κοινοτική οδηγία, η οποία πλήττει τα ελληνικά συμφέροντα. Γεγονός, άλλωστε, που επισήμανε και ο Κ. Χατζηδάκης στα «Ν.Χ.», ο οποίος με δική του πρωτοβουλία θα είναι ο εισηγητής της έκθεσης που αφορά στην πρόταση οδηγίας για τα πλοία μονού τοιχώματος. Κι ενώ αναμένεται με ιδιαίτερο ενδιαφέρον η εξέλιξη αυτού του ζωτικής σημα-

σίας θέματος για την ελληνική ναυτιλία και οι συμμαχίες που θα αναπτυχθούν κατά τη διάρκεια της συζήτησης στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο το Σεπτέμβριο, ο Έλληνας πρωθυπουργός πήρε μια πρώτη «γεύση» για το τι θα επακολουθήσει στη διάρκεια της γαλλικής προεδρίας. Στη Σύνοδο Κορυφής της S. Maria da Feira, ο πρόεδρος της Γαλλίας και από 1ης Ιουλίου προεδρεύων της Κοινότητας ζήτησε την αντικατάσταση των πλοίων δεξαμενοπλοίων με πλοία νέας τεχνολογίας. Η ελληνική αντιπροσωπία, η οποία φάνηκε καλά διαβασμένη, αντέδρασε στη γαλλική πρόταση και επισήμανε τις παρενέργειες που θα έχει στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Πάντως, η αντιπαράθεση δεν έγινε γνωστή στα ΜΜΕ και

ΠΡΟΣ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟ ΓΙΑ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ;



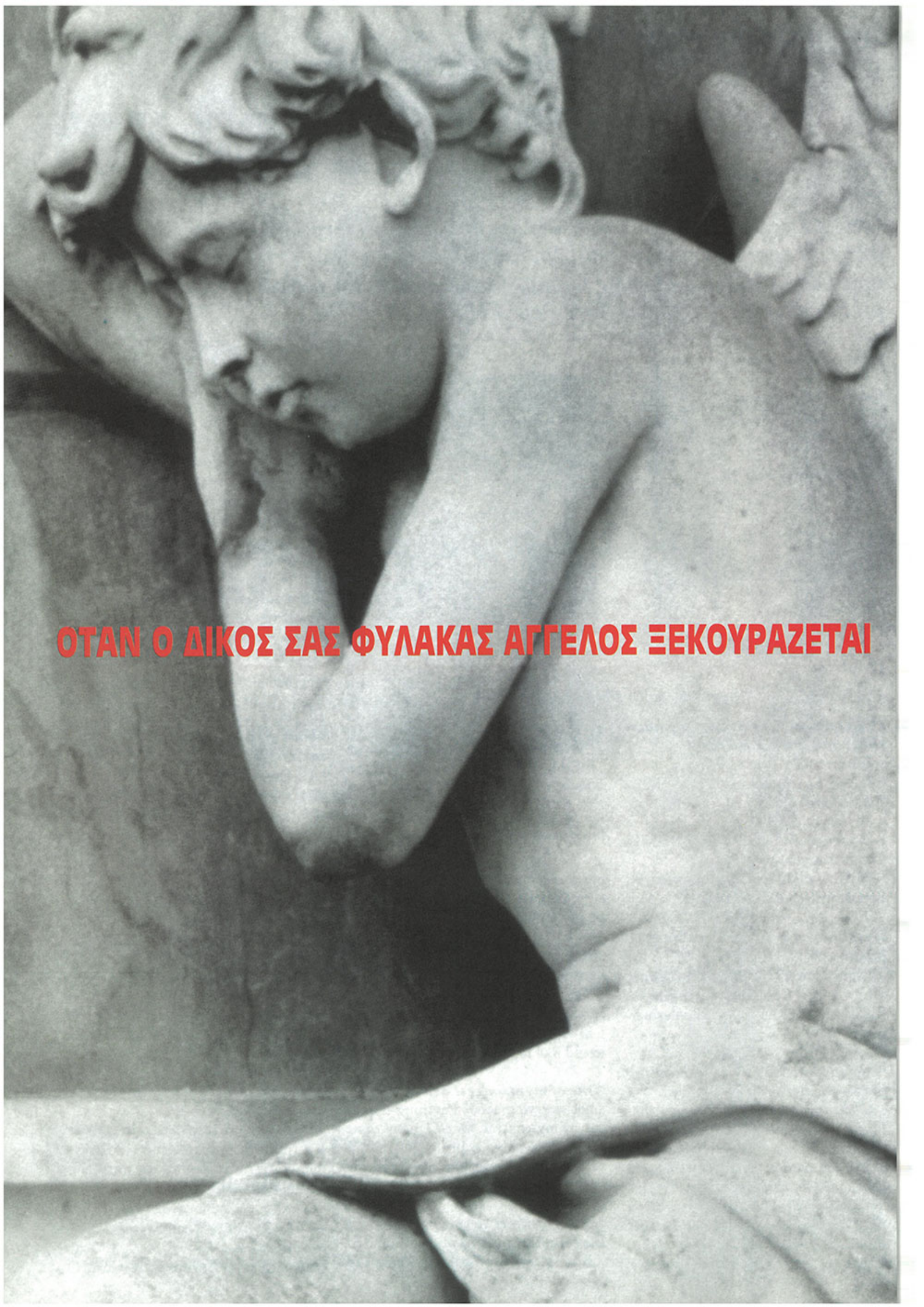
Αντιπαράθεση Σημίτη-Σιράκ

του Χάρη Παυλίδου

μόνο μια εβδομάδα αργότερα, το BBC αποκάλυψε τη διάσταση απόψεων Σιράκ - Σημίτη, λόγω και του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που έχει η Αγγλία για την υπόθεση. Σύμφωνα λοιπόν με το BBC, ο Ζ. Σιράκ, παίρνοντας το λόγο, ζήτησε στη Σύνοδο Κορυφής να αντικατασταθούν τα παλαιά δεξαμενόπλοια, για να συναντήσει την έντονη αντίδραση του Κ. Σημίτη. Ο Έλληνας πρωθυπουργός επισήμανε την αντίθεσή του σε βεβαιωμένες αποφάσεις και με επιχειρήματα προσπάθησε να πείσει τους ομολόγους του ότι η αντικατάσταση των δεξαμενοπλοίων θα αυξήσει τους ναύλους και θα μειώσει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου και κατ'επέκτασιν του κοινοτικού. Με λίγα λόγια, πέρασε το μήνυμα -κυρίως στους Άγγλους- ότι

δεν βλάπτονται μόνο τα ελληνικά συμφέροντα αλλά και τα συμφέροντα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Ωστόσο, ήταν εμφανές ότι η γαλλική πλευρά, που έχει και την προεδρία της Ε.Ε. αυτό το διάστημα, έχει δεσμευθεί απέναντι στην κοινή γνώμη της χώρας να πείσει τους κοινοτικούς της εταίρους να λάβουν νομοθετικά μέτρα. Πάντως, παραμένει άγνωστο το γεγονός γιατί η αντιπαράθεση δεν είδε το φως της δημοσιότητας. Κατά μία εκδοχή, αυτή του BBC, οι δύο ηγέτες θέλησαν να αποφορτίσουν το κλίμα, δείχνοντας έτσι τη διάθεσή τους να βρεθεί μια λύση συμβιβασμού που να ικανοποιεί και τις δυο πλευρές. Σύμφωνα με πληροφορίες από την Κομισιόν, η αποφασιστική στάση της ελληνικής κυβέρνησης και η πιθανολογούμενη στήρι-

ξη της Αγγλίας ίσως υποχρεώσουν τη γαλλική προεδρία να δεχθεί την αντικατάσταση εντός μιας δεκαετιας. Πάντα σύμφωνα με πληροφορίες, όλες οι ενδείξεις οδηγούν στην υπόθεση ότι τελικά θα δοθεί ένα χρονικό περιθώριο για την αντικατάσταση και, συνεπώς, οι συζητήσεις θα επικεντρωθούν περισσότερο στη διάρκεια του χρονικού ορίζοντα, παρά σε επιμέρους ζητήματα τα οποία όμως έχουν κι αυτά τη σημασία τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι αναλόγως έχουν κινηθεί νομοθετικά και στις ΗΠΑ. Εκεί ο νόμος επιβάλλει, το αργότερο μέχρι το 2010, την αντικατάσταση όλων των παλαιών πλοίων -κυρίως των δεξαμενοπλοίων- με καινούργια σύγχρονης τεχνολογίας.



ΟΤΑΝ Ο ΔΙΚΟΣ ΣΑΣ ΦΥΛΑΚΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ ΞΕΚΟΥΡΑΖΕΤΑΙ



ΕΙΔΙΚΑ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΑ CASAR

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι: Δ. ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ ΑΒΕΕ

Επειδή δεν μπορείτε πάντα να βασίζεστε σε κάποιον άλλο να σας προσέχει, σας προσφέρουμε τον ιδανικότερο τρόπο να κρατήσετε την ασφάλεια στα ίδια σας τα χέρια:

Τα ειδικά συρματόσχοινα CASAR, συνδυάζοντας τη δοκιμασμένη τεχνογνωσία με την πρωτοποριακή τεχνολογία, παρουσιάζουν υπεροχή σε ασφάλεια, ποιότητα, αξία και μακροζωία.

Τα ειδικά συρματόσχοινα CASAR ενδείκνυνται για εφαρμογές σε Γερανούς καταστρώματος, Τηλεσκοπικούς γερανούς παντός τύπου, Καταπέλτες, Γερανογέφυρες, Κινητούς περιστροφικούς γερανούς με αρπάγες, Φορτωτές εκφορτωτές ορυκτών, Γερανούς γενικού φορτίου, Γερανούς μετακινήσεως κοντέινερ, Ηλεκτρικά ανυψωτικά μηχανήματα, κλπ.



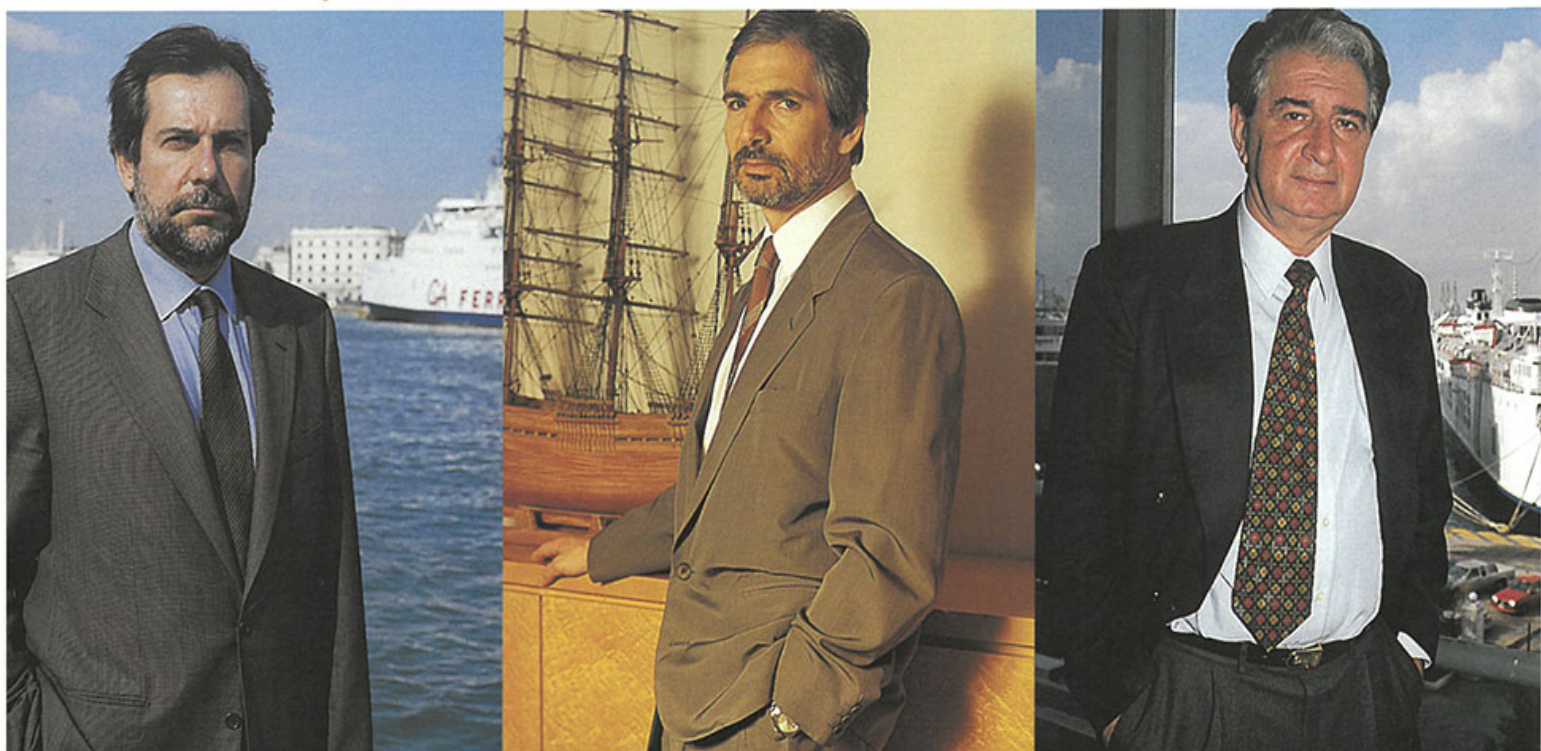
CASAR

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι:



D. KORONAKIS S.A.

Γραβιάς 56, 185 45 Πειραιάς • Τηλ: 4060600 (100 γραμμές)
Fax: 4612548 • e-mail: koronaki@otenet.gr • www.koronakis.gr



Χρ. Παπουτσής

Ι. Λύρας

Γ. Χαλάς

Ο διάλογος για την ποντοπόρο ναυτιλία θα επιφέρει σημαντικές εξελίξεις

Περίοδος σημαντικών εξελίξεων για την ποντοπόρο ναυτιλία αναμένεται να είναι το προσεχές δίμηνο με αφορμή το διάλογο περί ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Ο διάλογος ξεκίνησε στις 17 Ιουλίου ύστερα από πρόσκληση του υπουργού Εμπ. Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσής, με τη συμμετοχή εκπροσώπων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (Ι. Λύρας, Θ. Βενιάμης και Χρ. Κανελλάκης) και μελών της Εκτελεστικής Επιτροπής της ΠΝΟ, με επικεφαλής τον γραμματέα Γ. Χαλά. Δεν έδωσαν «το παρών» οι διοικήσεις των μηχανικών και του «Στέφενσον» που πρόσκεινται στο ΚΚΕ. Επίσης, μια μέρα αργότερα αποχώρησε από τον διάλογο, τον οποίο χαρακτήρησε σκηνοθετημένο, και η διοίκηση της ΠΕΝΕΝ. Στην τρίωρη συζήτηση, την πρώτη του διαλόγου, ανέβηκαν οι τόνοι όταν πρόεδροι ναυτεργατικών σωματείων ζήτησαν από τον υπουργό

«Κόστος διαχείρισης και έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών» επικαλείται ο πρόεδρος των εφοπλιστών Ι. Λύρας, ενώ ο Γ. Χαλάς τονίζει πως δεν θα πρέπει ο διάλογος να αποτελέσει άλλοθι για να ληφθούν μέτρα εις βάρος των ναυτικών.

του Νάσου Πουθακίδα

Εμπ. Ναυτιλίας να δεσμευτεί πως δεν θα ληφθεί απόφαση μείωσης των οργανικών συνθέσεων των ποντοπόρων. «Ποιος είπε ότι θα ληφθεί τέτοια απόφαση; Θα γίνει συζήτηση για την αγορά εργασίας και κανένας δεν αποκλείει και απόφαση αύξησης των συνθέσεων!» είπε χαρακτηριστικά ο κ. Παπουτσής. Νωρίτερα, ο υπουργός στην τοποθέτησή του τόνισε: «Υπάρχει θετική διάθεση για διάλογο. Θέλουμε να δώσουμε λύσεις για το καλό όλων. Μια ισχυρή Ελληνίδα χρειάζεται ισχυρή ναυτιλία. Η ελ-

ληνική σημαία δεν είναι σημαία ευκαιρίας. Πρέπει να παρακαμφθούν τα όποια χαρακώματα, να βρεθούν λύσεις, γιατί ισχυρή ναυτιλία σημαίνει πολλή πλοία υπό την ελληνική σημαία και ταυτόχρονα αύξηση των θέσεων εργασίας. Η ναυτιλία θέλει ανοικτούς ορίζοντες και δεν πρέπει να μείνουμε πίσω γιατί θα χάσουμε έναντι των ανταγωνιστών. Ο διάλογος πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου».

Ο κ. Παπουτσής ζήτησε για τα 6 θέματα που θα συζητηθούν -φορολογία, συνθέσεις, μητρώο ναυτικών, ναυτική εκπαίδευση, ΓΕΝΕ και κοινωνική ασφάλιση και πρόνοια- και για τα οποία θα συσταθούν νέες ομάδες, να υπάρξουν συμφωνίες, διότι σε αντίθετη περίπτωση θα προχωρήσει σε αποφάσεις μόνος του. «Δεν πρόκειται να βαλτώσουμε», ανέφερε.

Ο κ. Χαλιάς υποστήριξε ότι δεν θα πρέπει ο διάλογος να αποτελέσει άλλοθι για να περάσουν μέτρα εις βάρος των ναυτικών. «Για εμάς ελληνική ναυτιλία δεν νοείται χωρίς Έλληνες ναυτικούς», υπογράμμισε.

Ο πρόεδρος των εφοπλιστών τόνισε ότι η παγκόσμια πρωτιά της ναυτιλίας θα διατηρηθεί μόνο αν η ελληνική σημαία είναι ανταγωνιστική.

«Έχουμε δύο προβλήματα: το κόστος διαχείρισης και την έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών. Πρέπει να δοθούν λύσεις ώστε να συνεχίσει ο ελληνικός εμπορικός στόλος να είναι αιχμή του δόρατος για τη δύναμη της ελληνικής οικονομίας στα διεθνή φόρα», είπε ο κ. Λύρας.

Όπως ανέφερε ο πρόεδρος της ΕΕΕ, από το 1966 μέχρι τον Ιούνιο του 2000 υπέστειλαν την ελληνική σημαία 252 πλοία (από 910 μειώθηκαν σε 658) και η δύναμη του στόλου μειώθηκε κατά 25%. Αντιθέτως, σε αυτό το διάστημα τα ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία από 3.246 αυξήθηκαν σε 3.584, ενώ ταυτόχρονα οι παραγγελίες πλοίων Ελλήνων εφοπλιστών έχουν ξεπεράσει κάθε προηγούμενο.

Όσον αφορά τη σύσταση των πέντε επιτροπών οι εκπρόσωποι είναι οι εξής:

A. Φορολογία

1. Λύρας Ι., πρόεδρος ΕΕΕ
2. Κούζιλης Ε., πρόεδρος Π.Ε. Πλοίαρχων Ε.Ν.
3. Μαρώνης Α., πρόεδρος Π.Σ. Οικ/κών ΑΕ/κών Ε.Ν.
4. Μελέτης Γ., πρόεδρος Π.Ε. Θαλαμηπόλων
5. Μαρούλιας Γ., πρόεδρος Π.Ε. Μαγεύρων Ε.Ν.

B. Ναυτική Εκπαίδευση

1. Δρ Ματθαίος Λωρ, γραμματέας ΕΕΕ
2. Κορατζάνης Ν., γεν. γραμματέας ΠΕΠΕΝ
3. Πετρίδης Σ., πρόεδρος Π.Ε. Μηχανικών ΜΕΚ Ε.Ν.
4. Κωβαίος Κ., γεν. γραμματέας ΠΕΘΕΝ
5. Μαρούλιας Γ., πρόεδρος Π.Ε. Μαγεύρων Ε.Ν.

Γ. Ασφαλιστικά

1. Ευθυμίου Ν., αντιπρόεδρος ΕΕΕ
2. Κορατζάνης Ν., γεν. γραμματέας ΠΕΠΕΝ
3. Καθεμάνης Β., πρόεδρος ΠΕΡΡΑΕΝ
4. Ζαχαράτος Γ., πρόεδρος ΠΕΦΕΝ
5. Μελέτης Γ., πρόεδρος ΠΕΘΕΝ

Δ. Οργάνωση Αγοράς Εργασίας /ΓΕΝΕ

1. Λύρας Ι. Κ., πρόεδρος ΕΕΕ
2. Αλεξανδράτος Σπ., αναπληρωτής ταμίας ΕΕΕ
3. Κούζιλης Ε., πρόεδρος Π.Ε. Πλοίαρχων Ε.Ν.
4. Πετρίδης Σ., πρόεδρος Π.Ε. Μηχανικών ΜΕΚ Ε.Ν.
5. Κωλέτσος Α., πρόεδρος Π.Ε. Ηλεκτρολόγων Ε.Ν.
6. Μαρούλιας Γ., πρόεδρος Π.Ε. Μαγεύρων Ε.Ν.

Ε. Μητρώο Ναυτικών

1. Αλεξανδράτος Σπ., αναπληρωτής ταμίας ΕΕΕ
2. Κορατζάνης Ν., γεν. γραμματέας ΠΕΠΕΝ
3. Καθεμάνης Β., πρόεδρος ΠΕΡΡΑΕΝ
4. Μαρούλιας Γ., πρόεδρος Π.Ε. Μαγεύρων Ε.Ν.
5. Φαρούπος Π., πρόεδρος Π.Ε. Πρακτικών Πλοίαρχων και Κυβερνητών Ε.Ν.



CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

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

Shipbrokers

Sale + Purchase,

Newbuildings,

Repairs + Conversions

青島北海船厂修船分厂

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y

广州修船中心

GUANGZHOU
SHIPREPAIR CENTRE



HITACHI ZOSEN
JAPAN



HITACHI ZOSEN
SINGAPORE



COLOMBO DOCKYARD
SRI LANKA



DORBYL MARINE
DURBAN



EAST LONDON S/Y
SOUTH AFRICA



DORBYL MARINE
CAPE TOWN



NAVITEC MARINE
SERVICES LTD,
ANTWERP



D. VAN DE WETERING
ROTTERDAM



BARTHEL & LUEDERS
BLOHM + VOSS
HAMBURG



TRIDENT B.V.
HOLLAND



NOVOROSSIYSK
SHIPYARD



MHI SHIPREPAIR
AND SERVICES,
NORFOLK



IRVING SHIPBUILDING
CANADA



HALIFAX SHIPYARD
CANADA



TRINIDAD

Boom στις ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων

Αξιοσημείωτη είναι η στροφή του ελληνικού εφοπλισμού προς τις ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων το α' εξάμηνο του 2000, εκτιμώντας ότι η αγορά υγρών καυσίμων θα ανέλθει τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα.

Τα στοιχεία αυτά καταδεικνύει η μελέτη της εταιρείας George Moundreas & Company S.A., της οποίας ο αντιπρόεδρος - υπεύθυνος στον τομέα ναυπηγικών παραγγελιών και αρθρογράφος των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γ. Μπάνος μας δήλωσε: «Για τα δεξαμενόπλοια η αντίληψη είναι πως η αγορά εξελίσσεται ικανοποιητικά σε αντίθεση με την κοινή αίσθηση των Ελλήνων εφοπλιστών ότι οι παραγγελίες για τα bulkcarriers έφτασαν στα όριά τους. Αυτό που πυροδότησε τη στροφή ενδιαφέροντος προς τις ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων ήταν η υπόθεση του ναυαγίου του "Erika" και των μέτρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια των tankers. Οι μέχρι τώρα παραγγελίες έχουν καλύψει το σύνολο των ναυπηγείων έως το 2001 και σε μερικά από αυτά έως το α' εξάμηνο του 2003. Γι' αυτόν το λόγο, οι όποιες προσφορές των ναυπηγείων πέραν του α' εξαμήνου 2003 είναι εμπορικά επικίνδυνες, διότι τα ναυπηγεία δεν μπορούν να γνωρίζουν το κόστος για μετά τρία χρόνια. Όπως είναι δε γνωστό ότι οι χώρες που διαθέτουν αξιόλογες ναυπηγικές μονάδες είναι οι Ιαπωνία, Κορέα, Κίνα, Ταϊβάν και στην Ευρώπη η Πολωνία, η Κροατία και η Ισπανία. Τα συγκεκριμένα στοιχεία της έρευνας αφορούν τις παραγγελίες των Ελλήνων εφοπλιστών. Αυτό φυσικά δεν σημαίνει ότι τα πλοία θα υψώσουν και την ελληνική σημαία. Είναι δεδομένο ότι ο ελληνικός εφοπλισμός βρίσκεται σε νέα άνοδο. Και αυτό είναι ανεξάρτητο από το ελληνικό νηολόγιο. Εδώ πρέπει να υπολογίσουμε δύο σημαντικά στοιχεία με ουσιαστική σημασία. Και αυτά είναι:

- α.** Η ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου στο σύνολό του και η ποιοτική του βελτίωση, ανεξαρτήτου σημαίας και
- β.** ο βαθμός της διασύνδεσης αυτού του στόλου με τον ελληνικό χώρο και την ελληνική πραγματικότητα, καθώς και αυτό που συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία. Επίσης, θα ήθελα να σημειώσω ότι όπως προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία της μελέτης, ο αριθμός παραγγελιών κατά τη διάρκεια του α' εξαμήνου 2000 ήταν κατά δύο πλοία μικρότερος σε σχέση με το αντίστοιχο περυσινό, ενώ η χωρητικότητα των πλοίων είναι μεγαλύτερη. Αξιοσημείωτο είναι ότι τα πλοία που ναυπηγήθηκαν πρόσφατα ή που ναυπηγούνται τώρα έχουν σημαντική ποιοτική διαφορά από τα παλαιότερα, ενώ είναι και μεγαλύτερα σε μέγεθος όσον αφορά τους αντίστοιχους τύπους». Και ο αντιπρόεδρος της George Moundreas συνεχίζει.



«Αυτό σημαίνει ότι κάποιος πρέπει να δίνει ιδιαίτερη προσοχή όταν αξιολογεί τρέχουσες αξίες ναυπηγικών παραγγελιών με εκείνες παλαιότερων ετών. Ούτε ο βαθμός αυτοματοποίησης και τεχνικών ευκολιών μπορεί να συγκριθεί. Οπότε δεν μπορούμε να πούμε με ασφάλεια ότι τότε ένα πλοίο συγκεκριμένου τύπου κόστιζε τόσο και σήμερα τόσο».

Η έρευνα της George Moundreas & Company S.A. καταδεικνύει επίσης ότι οι παραγγελίες για κατασκευή bulkcarriers μειώθηκαν κατά 50%, ενώ χωρίς ενδιαφέρον έμεινε η αγορά πλοίων general cargo, αφού τα φορτία αυτά μεταφέρονται πλέον με containers.

Αναλυτικότερα, η σύγκριση του α' εξαμήνου του 2000 με το αντίστοιχο του 1999, όπως φαίνεται και από τους πίνακες, είναι η εξής:

1. Ο αριθμός παραγγελιών ναυπήγησης δεξαμενοπλοίων έφτασε τα 36 πλοία και είναι διπλάσιος από το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους.

2. Ο αριθμός των bulkcarriers είναι μικρότερος κατά το ήμισυ του περυσινού αντίστοιχου α' εξαμήνου 1999.

3. Κατά τη διάρκεια του νέου έτους δεν έγινε καμία παραγγελία για πλοία τύπου multi purpose και ταχύπλοων επιβατηγών (η έλλειψη παραγγελιών στα ταχύπλοα επιβατηγά είναι καθαρά συγκυριακή).

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΓΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟ Α' ΕΞΑΜΗΝΟ ΤΟΥ 2000

ΤΥΠΟΣ	Μονάδες - χωρητικότητα (dwt)		options (dwt)	
A'/ΔΕ				
VLCC'S	8	(2.433.000)	1	(308.000)
Suezmax	12	(1.988.000)	2	(330.000)
Aframax	8	(888.000)	2	(226.000)
Products Tankers	8	(466.000)		
ΣΥΝΟΛΟ	36	(5.775.000)	5	(874.000)
B' BULKCARRIERS				
Capesize	4	(681.000)		
Panamax	7	(522.600)		
Handymax	10	(507.000)	2	(102.000)
Handysize	2	(56.000)	4	(112.000)
ΣΥΝΟΛΟ Bulkers	23	(1.766.000)	6	(214.000)
Γ' ΑΛΛΟΙ ΤΥΠΟΙ				
Containers	2	(70.000)	2	(70.000)
Pass/ferries	2		2	
LPG	3		1	
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	66	(6.950.600 dwt)	16 OPTIONS	(1.148.600 dwt)

4. Στο α' εξάμηνο του 2000 οι παραγγελίες ναυπήγησης των πλοίων έφτασαν τις 66, ενώ οι αντίστοιχες περυσινές ήταν 68. Τέλος, το

2000 έχουν καταγραφεί 16 options, από τις οποίες οι πέντε είναι για δεξαμενόπλοια, οι έξι για bulkers και πέντε άλλου τύπου πλοίων.



MBA spec. MARITIME Mgt. M.Sc. in Finance

University of Leicester



PROFESSIONAL COURSE IN SHIPPING

London Institute of Shipping and Transport

MARITIME Professional Seminars

Chartering, Maritime Insurance, Carriage of Goods by Sea,
Shipping Finance and Accounting, ISM/ISO 9000 and Technical Aspects

iCon INTERNATIONAL TRAINING

Πλήρες Σύστημα Ποιοτικής Εκπαίδευσης Ναυτιλιακών Θεμάτων

Δημητρακοπούλου 49α (όπισθεν Λ. Συγγρού 100), ΑΘΗΝΑ 117 42

ΤΗΛ.: 9248534, 9248065 FAX: 9248695 • E-mail: icon@icon.gr <http://www.icon.gr>

5 ερωτήσεις



Αφορμή για μια σημαντική ερώτηση στη Βουλή -με βάση τα όσα συμβαίνουν στην ακτοπλοία- στάθηκε η υπουργική απόφαση για το ωράριο στα ταχύπλοα, πιθανή αιτία το ανησυχιακό μονοπωλιακό καθεστώς στις γραμμές Αργοσαρωνικού εξ ου και το θέμα της ερώτησης, η οποία μεταξύ άλλων αναφέρει ότι «δυστυχώς ορισμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες, ιδιαίτερα εκείνες που έχουν δημιουργήσει μονοπωλιακές καταστάσεις στο χώρο αυτόν, συμπεριφέρονται και αντιδρούν χωρίς να σέβονται τη νομοθεσία, το επιβατικό κοινό, τα πληρώματα, με μοναδικό σκοπό αφενός να κερδοσκοπήσουν εις βάρος των νησιών και των εργαζομένων και αφετέρου να επιβάλουν στην Πολιτεία τους δικούς τους όρους». Οι 22 βουλευτές που κατέθεσαν την ερώτηση, στηρίζουν τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Παπουτσή, από τον οποίο ζητούν την άμεση χορήγηση αδειών σκοπιμότητας και μεταφέρουν την ανησυχία των κατοίκων της νησιωτικής χώρας, οι οποίοι νιώθουν εγκλωβισμένοι στην κατάσταση που έχει δημιουργήσει το πρόσφατο μονοπωλιακό καθεστώς στο

χώρο των ακτοπλοϊκών γραμμών. Για την ολοκλήρωση του σκεπτικού πρέπει να αναφερθεί ότι ο βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Μανώλης Μπεντενιώτης αρκετούς μήνες πριν είχε καταθέσει (στις 7-2-00) επίκαιρη ερώτηση στη Βουλή, στην οποία πολλή από τα ΜΜΕ αναφέρθηκαν τώρα λόγω της επικαιρότητας του θέματος. Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Μπεντενιώτη, μεταξύ άλλων, αναφέρονταν τα εξής: «Το αποτέλεσμα της μονοπωλίου της γραμμής του Αργοσαρωνικού είναι τόσο η αύξηση του κόστους των ναύλων με διάφορες μεθόδους, όσο και η κατάργηση των δρομολογίων με επίκληση του μετεωρολογικού δεσφίου. Όμως, σε αυτά τα αποτελέσματα, πολύ σύντομα θα προστεθούν οι αυξήσεις στο κόστος μεταφοράς, στα καταναλωτικά αγαθά, στα υλικά κατασκευών, αλφά και στη μείωση του τουρισμού. Και το κείμενο καταλήγει με την καίρια ερώτηση στον υπουργό: «Ποια είναι η θέση της κυβέρνησης σε αυτά τα μονοπώλια, που δημιουργούνται για να εκμεταλλευτούν χώρους παροχής υπηρεσιών που έχουν σχέση με κοινωνικά αγαθά;

Τα «Ναυτικά Χρονικά» ζήτησαν τις απόψεις τριών εκ των είκοσι δύο βουλευτών του ΠΑΣΟΚ, των κ. Μανώλη Μπεντενιώτη, βουλευτή Α' Πειραιώς και Νήσων, Παναγιώτη Κρητικού, βουλευτή Β' Πειραιώς, Νίκου Λεβονιάνη, βουλευτή νομού Κυκλάδων, καθώς και του Γιάννη Παπαθανασίου, βουλευτή Επικρατείας, τομέαρχη Ναυτιλίας και Τουρισμού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ

Το νησιωτικό σύμπλεγμα της χώρας, και ιδιαίτερα εκείνο του Αρχιπελάγους, αποτελεί μια ευαίσθητη εθνική ιδιαιτερότητα, η οποία πρέπει να τύχει του ανάλογου ενδιαφέροντος της Πολιτείας. Στις προτεραιότητες του χώρου αυτού είναι η οικονομική του ανάπτυξη, και μία από τις προϋποθέσεις αυτής της ανάπτυξης είναι οι θαλάσσιες συγκοινωνίες οι οποίες πρέπει να αναπτυχθούν ποσοτικά και ποιοτικά. Στοιχείο μιας τέτοιας ανάπτυξης είναι ο ανταγωνισμός, ώστε να υπάρξει η αναγκαία άμιλλα για πυκνότερες συγκοινωνίες με τους καλύτερους δυνατούς τρόπους ασφάλειας και εξυπηρέ-

Ζητούν απάντηση

Στον «πόλεμο» που έχει ξεσπάσει στην ακτοπλοΐα, 22 βουλευτές της κυβέρνησης παίρνουν θέση με σκληρή επίθεση εναντίον ορισμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών, τις οποίες αποφεύγουν να κατονομάσουν, αλλά εμμέσως πλην σαφώς τις υποδεικνύουν.

της Λίτσας Μαρέπου
ΦΩΤΟ: Δ. Πουλιόσης

σημασία είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Ούτε αγνοεί κάποιος, φυσικά, τη διάθεση των σημαντικών κεφαλαίων και το ρίσκο τους. Όποιος θα παρέβηπε αυτόν τον παράγοντα και τις θεμιτές οικονομικές επιδιώξεις, θα ήταν εξωπραγματικός. Ωστόσο, στον τομέα της ελληνικής ακτοπλοΐας, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, λόγοι γενικότερου οικονομικού, κοινωνικού και εθνικού συμφέροντος, πρέπει να υπάρξουν οι αναγκαίες ισορροπίες. Για την εξασφάλιση αυτών των ισορροπιών πρέπει να υπάρξει ένα consensus μεταξύ όλων των συναρμοδίων και συμπραττόντων μερών.

ΝΙΚΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ

Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα βρέθηκε τον τελευταίο καιρό στην πρώτη γραμμή της επικαιρότητας και συχνά κατά τρόπο έντονο και εκρηκτικό.

Το πρόβλημα προέκυψε ως αποτέλεσμα μιας πολιτικής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που στο όνομα του... εκσυγχρονισμού των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών δημιούργησε στα νησιά τεράστια και αξεπέραστα προβλήματα και οδήγησε στην αසυδοσία τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις και ιδιαίτερα το γνωστό μονοπώλιο.

Ήταν μια πολιτική που αγνόησε παντελώς το συμφέρον -κοινωνικό και οικονομικό- των νησιών, που αδιαφόρησε για τις επιπτώσεις στη ζωή και την ανάπτυξη των νησιών, που κώφευε στις αντιδράσεις και διαμαρτυρίες, συχνά εντονότερες, των φορέων και των πολιτών. Για πολλύν καιρό οι πόρτες του υπουργείου ήταν κλειστές για τους νησιώτες.

Τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής για τα νησιά και ιδιαίτερα για τις Κυκλάδες αρνητικότητα.

1. Είχαμε φαινόμενα κατάφωρης παραβίασης της νομοθεσίας σε ό,τι αφορά τις άδειες σκοπιμότητας, τη μη τήρηση των δρομολογίων, τη μη συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών στον καθορισμό των δρομολογίων, ιδιαίτερα τους δύο σκόλους για τα νησιά χειμερινούς μήνες. Ξαφνικά

βρέθηκαν τα νησιά των Κυκλάδων με 4 πλοία-οχηματογυαλά λιγότερα, όταν τον χειμώνα 1998-1999 κάποια πουλήθηκαν και άλλα, όπως το μεγαλύτερο F/B «Ναΐας», έφυγε από τις γραμμές των Κυκλάδων. Αυτό οδήγησε σε δραματική υποβάθμιση των συγκοινωνιών, σε αποκλεισμό σχεδόν των νησιών από την υπόλοιπη Ελλάδα. Οι επιπτώσεις είναι αυτονόητες.

2. Έτσι άρχισαν να φαίνονται έντονα πλέον τα αρνητικά φαινόμενα της μονοπωλιακής κατάστασης, που έκανε ό,τι ήθελε στις γραμμές. Που λειτουργούσε πάνω από νόμους και θεσμούς. Ο κοινωνικός και αναπτυξιακός ρόλος των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών υποχωρούσε δραματικά στις κερδοσκοπικές διαθέσεις (ισίμαργες θα έλεγα του μονοπωλίου).

3. Η ανεργία στο χώρο των ναυτικών της ακτοπλοΐας τον φετινό χειμώνα αυξήθηκε δραματικά, εξαιτίας του πρωτοφανούς περιορισμού δρομολογίων και πλοίων, και υποβαθμίστηκαν οι συνθήκες εργασίας.

Όταν το ΥΕΝ αποφάσισε την καθιέρωση των διπλών πληρωμάτων στα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας (ταχύπλοα), εφαρμόζοντας και στη χώρα μας διεθνείς κανονισμούς, οι εταιρείες αντέδρασαν και περιόρισαν τα ημερήσια δρομολόγια των ταχύπλοων πλοίων στο ημί-οριζόντιο του ωραρίου της μιας βραδιάς.

Αυτό τελικά οδήγησε σε απολύσεις εργαζομένων, γιατί ήδη στα πλοία αυτά υπήρχε ένας αριθμός διπλών πληρωμάτων σε ορισμένες ειδικότητες (πλοίαρχος - μηχανικός κ.ά.). Πριν από την υπουργική απόφαση δηλαδή, υπήρχαν διπλά πληρώματα και η εφαρμογή της ουσιαστικά σήμαινε αύξηση του αριθμού των εργαζομένων κατά 5 με 6 άτομα.

Προτίμησαν λοιπόν να μην εφαρμόσουν την υπουργική απόφαση, απολύοντας προσωπικό και χάνοντας εισπράξεις μέχρι και 10 εκατομμύρια ημερησίως, έτσι, για να κάνουν κόντρα στο υπουργείο, για να ξεσηκώσουν τους νησιώτες γιατί αυτούς χτυπούσαν με τον περιορισμό των δρομολογίων, στην ώρα μάλιστα αιχμής για τον τουρισμό.



της του επιβατικού κοινού.

Σημαντική παράμετρος αυτών των στόχων είναι η βελτίωση των συνθηκών εργασίας των πληρωμάτων (ωράριο, ενδιάπιση, αποδοχές κ.λπ.).

Δεν παραγνωρίζει κανείς και τον επιχειρηματικό παράγοντα, του οποίου η συμβολή και η

Με ιδιαίτερη ανησυχία οι κάτοικοι των νησιωτικών περιοχών παρακολουθούν όσα συμβαίνουν τις τελευταίες ημέρες στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Είναι γεγονός ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καταβάλλει titάνιες προσπάθειες για να δημιουργήσει συνθήκες σωστής εξυπηρέτησης των νησιών, ομαλής και απρόσκοπτης διακίνησης του επιβατικού κοινού, αλλά και ανθρώπινες συνθήκες εργασίας για τους ναυτικούς.

Δυστυχώς, ορισμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες, ιδιαίτερα εκείνες που έχουν δημιουργήσει μονοπωλιακές καταστάσεις στο χώρο αυτόν, συμπεριφέρονται και αντιδρούν χωρίς να σέβονται τη νομοθεσία, το επιβατικό κοινό, τα πληρώματα, με μοναδικό σκοπό αφενός να κερδοσκοπήσουν εις βάρος των νησιών και των εργαζομένων και αφετέρου να επιβάλουν στην Πολιτεία τους δικούς τους όρους.

Τις τελευταίες ημέρες, οι εταιρείες αυτές προχώρησαν σε περικοπή πολλών δρομολογίων -σχεδόν των μισών- των πλοίων σύγχρονης τεχνολογίας (ταχύπλοα), με πρόφαση την απόφαση του YEN με την οποία λύθηκε η διαμάχη μεταξύ της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας και της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας για το θέμα καθορισμού του χρόνου απασχόλησης των πληρωμάτων των πλοίων που εμπίπτουν στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Στην πραγματικότητα, όμως, οι αντιδράσεις αυτές στοχεύουν στην ανατροπή της συνολικής προσπάθειας που κάνει ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας να λύσει τα χρονίζοντα και ιδιαίτερα οξυμένα προβλήματα της ακτοπλοΐας, ανταποκρινόμενος και στις δικαιολογημένες και μάλιστα εντονότερες διαμαρτυρίες των κατοίκων των νησιών και των φορέων τους, για την κατάσταση που έχει δημιουργήσει το μονοπωλιακό καθεστώς που διαμορφώθηκε πριν από περίπου ένα χρόνο στο χώρο των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Τις συνέπειες αυτής της απαράδεκτης τακτικής, συμπεριφοράς και πολιτικής του μονοπωλίου, έχουν ήδη αρχίσει να βιώνουν έντονα οι νησιώτες, τα πληρώματα και οι ναυτικοί πράκτορες, μια ακμαία επαγγελματική τάξη των νησιών που κινδυνεύει να εξοντωθεί.

Από την άνοιξη του 1999 τα φαινόμενα υποβάθμισης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ήταν έντονα.

- Παντελής έλλειψη συντονισμού των δρομολογίων, συχνές περικοπές δρομολογίων, και μάλιστα την τελευταία στιγμή, ελλείψει επαρκούς αριθμού επιβατών, δραματική υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών μέσα στα πλοία, δυσκολίες στη διακίνηση των εμπορευμάτων.

- Περικοπή διευκολύνσεων σε επαγγελματίες, ιδιοκτήτες και οδηγούς φορτηγών δημοσίας χρήσεως κ.λπ.

- Για πρώτη φορά ύστερα από πολλά χρόνια παρουσιάστηκαν φαινόμενα έλλειψης αγαθών σε πολλά νησιά και τα φορτηγά σχημάτιζαν ουρές στο λιμάνι του Πειραιά, περιμένοντας να πάρουν σειρά ύστερα από τέσσερις και πέντε ημέρες αναμονής.

- Κλίμα ανασφάλειας και καταπίεσης στα πληρώματα.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, με την πολιτική του και τις αποφάσεις που πήρε πρόσφατα, στοχεύει να προστατεύσει την ασφάλεια των ταξιδιών, να προστατεύσει τα πληρώματα από τις εξοντωτικές συνθήκες εργασίας, συνθήκες που φαλκιδεύουν την ασφάλεια των ταξιδιών, να επιβάλει τον υγιή ανταγωνισμό, για τη σωστή εξυπηρέτηση των νησιών και για την ανάπτυξη τους, να μετατρέψει τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες σε δυναμικό παράγοντα, σε μοχλό της ανάπτυξης των νησιών όπως πρέπει να είναι. Στην πολιτική αυτή μπορεί να στηριχθεί ο προγραμματισμός εκείνος που θα συμβάλει στην επίλυση των προβλημάτων και στην ανάπτυξη των νησιών, καθότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι και πρέπει να γίνουν ο εθνικός δρόμος σύνδεσής τους με την ηπειρωτική Ελλάδα και το εξωτερικό.

Ερωτάται ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αν προτίθεται:

1. Να προχωρήσει άμεσα στη χορήγηση νέων αδειών σκοπιμότητας εκεί όπου υπάρχουν προβλήματα.
2. Να εντείνει τους ελέγχους στα πλοία και σε όλα τα λιμάνια, για την ασφαλή και σε ανθρώπινες συνθήκες διακίνηση των επιβατών.
3. Να εξασφαλίσει στα πληρώματα αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας.
4. Να αναζητήσει τρόπους στήριξης των ναυτικών πρακτόρων των νησιών, οι οποίοι κινδυνεύουν από εξαφάνιση εξαιτίας της τακτικής του μονοπωλίου.
5. Να επανεξετάσει άμεσα τα κοστολόγια των εισιτηρίων και των ναύλων, καθώς και τον τρόπο καθορισμού τους, ώστε να μη δημιουργούνται ανισότητες ανάμεσα σε επιβάτες και νησιά και να μην επιβαρύνεται υπερβολικά το κόστος μεταφοράς των προϊόντων, ιδιαίτερα των αγροτικών.

Την ερώτηση υπογράφουν οι:

Νίκ. Λεβογιάννης, Παν. Κρητικός, Μιχ. Καρχιμάκης, Μαν. Μπεντενιώτης, Παν. Κουρουμπλής, Μαρ. Αρσένη, Μ. Γικόνου, Χρ. Θεοδώρου, Ευτ. Δαμιανής, Μαρία Θωμά, Κ. Σπηλιόπουλος, Δημ. Κουσουβάκης, Τάσος Χωρέμης, Σοφία Σακοράφα, Γιάννης Τσακλίδης, Γιάννης Κουράκης, Νίκ. Φλώρος, Β. Γερανιδής, Μαν. Στρατάκης, Βασ. Οικονόμου, Βασ. Τσιλίκας και Γιώργος Κίρκος.

Το πλήρες κείμενο της ερώτησης με τους 22 ερωτώντες βουλευτές

Οι νησιώτες, όμως, κατάλαβαν το παιχνίδι του μονοπωλίου και στήριξαν και στηρίζουν την πολιτική του υπουργείου, στέλνοντας το μήνυμα που έπρεπε στους εφοπλιστές. Ας ευχηθούμε να το πάρουν γρήγορα και για το δικό τους καλό.

Αλλά αυτή η συμπεριφορά τους είναι υγιής, επιχειρηματική δραστηριότητα. Ή οδηγούμεστε σε καταστάσεις και φαινόμενα που είχαμε ζήσει στο λιμάνι του Πειραιά πριν από μερικά χρόνια;



4. Η πολιτική του YEN είχε όμως κι άλλη δραματική επίπτωση. Περιθωριοποίησε και σχεδόν εξαφάνισε οριστικά το δυναμικό επάγγελμα του ναυτικού πράκτορα, που ανθούσε στα νησιά μέχρι τώρα και είχε μια δυναμική εξέλιξη με σύγχρονες επιχειρήσεις και πολλές θέσεις εργασίας.

Η κατάσταση αυτή δημιουργήθηκε κυρίως από το ατυχές μέτρο της χορήγησης έκπτωσης 20% στην τιμή του εισιτηρίου μετ' επιστροφής. Από το μέτρο αυτό κυριολεκτικά θυσίασαν οι μεταφορφόροι του Πειραιά και οι ίδιες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Η εξαφάνιση αυτής της δυναμικής επαγγελματικής τάξης των νησιών έχει οδηγήσει στην υποβάθμιση πολλών υπηρεσιών και δραστηριοτήτων στα λιμάνια των νησιών (συχνά οι ναυτικοί πράκτορες παρέχουν υπηρεσίες λιμενικές, ιδιαίτερα εκεί όπου δεν υπάρχουν λιμενικοί σταθμοί, και όχι μόνο) και βέβαια στην απώλεια μερικών χιλιάδων θέσεων εργασίας.

Η μονοπωλιακή κατάσταση που διαμορφώθηκε στην ακτοπλοΐα, που ακύρωσε τον υγιή ανταγωνισμό, έχει μέχρι τώρα πολύ αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία και γενικά στη ζωή των νησιωτών. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι στα νησιά των Κυκλάδων το κλίμα είναι πολύ αρνητικό έως εχθρικό απέναντι στην εταιρεία που μονοπωλεί σχεδόν όλες τις γραμμές.

Ύστερα από 25 χρόνια το πρόβλημα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών έχει και πάλι αναδειχτεί στο πρώτο και βασικό νησιωτικό ζήτημα, παρά τον εκσυγχρονισμό στα πλοία, παρά τη μείωση των αποστάσεων, παρά την αδιατάκτως αύξηση του μεταφορικού έργου, παρά την ανάπτυξη όλων των νησιών - μικρών και μεγάλων. Σήμερα, στην πραγματικότητα, ελάχιστα πλοία γραμμές μπορούν να χαρακτηριστούν άγονες. Όλες οι γραμμές είναι μόνιμες τους περισσότερους μήνες το χρόνο.

Άμεση συνεπώς και οριστική λύση πρέπει να δοθεί, για να μη μιλάμε για οπισθοδρόμηση και για αποκλεισμό των νησιών.

Αυτό συμφέρει ΟΛΟΥΣ, νησιά, επαγγελματίες τάξεις και ακτοπλοΐους.

Και λύση που δεν λαμβάνει υπόψη της την εξυπηρέτηση των νησιωτών, την ανάπτυξη των νησιών, δεν είναι λύση. Κι αυτό πρέπει να γίνει κατανοητό από τους ακτοπλοΐους εφοπλιστές. Η λύση ασφαλή είναι μία, η απελευθέρωση των γραμμών, η κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας, η άρση ίσως του καμποτάζ πολύ πριν από το 2004.

Απελευθέρωση, βεβαίως, δεν σημαίνει αναρχία κι ασυδοσία, κάτι τέτοιο θα καταστρέψει τα νησιά, που θέλουν καλές συγκοινωνίες όλην το χρόνο.

Εμάς τους νησιώτες μάς ενδιαφέρει πάνω από όλα:

- Να έχουμε, χειμώνα - καλοκαίρι, καλές συγκοινωνίες,
- να έχουμε πλοία που να ταξιδεύουν στο μποφόρ του Αιγαίου, και ο ναύτης να ξοδεύει,
- να έχουν τα νησιά άνετη και σωστή διακίνηση ανθρώπων και αγαθών,
- να μεγαλώσει η τουριστική περίοδος,
- να υπάρχει κίνηση τα Σαββατοκύριακα, τα τριήμερα του χειμώνα και το καλοκαίρι, κι αυτό είναι εφικτό όσο μικραίνουν οι αποστάσεις και βελτιώνονται και σταθεροποιούνται οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Συνεπώς, η απελευθέρωση πρέπει να έχει κανόνες. Πιλοίσιό μέσα στο οποίο θα εξελίσσεται. Ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς πληρώματα σε ανθρώπινες συνθήκες εργασίας.

Στα ταχύπλοα πλοία υπάρχει πρόβλημα συνθηκών εργασίας και πρέπει να αντιμετωπιστεί. Το επιβάλλει εκτός των άλλων και η ασφάλεια των ταξιδιών. Είναι γνωστό ότι τα πλοία αυτά είναι ευαίσθητα και ως μηχανήματα και ως κατασκευές.



Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μετά τις εκλογές του Απριλίου και ύστερα από μεθοδικό και γόνιμο διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, και για πρώτη φορά και με τους φορείς των νησιών, διαμόρφωσε μια πολιτική που έχει τα χαρακτηριστικά που παραπάνω περιγράψαμε. Πολιτική που λαμβάνει υπόψη της το συμφέρον των νησιών, τον αναπτυξιακό ρόλο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να γίνει, να καταλάβει ότι είναι και νησιωτικό υπουργείο, πρέπει να αναβαθμίσει τις υπηρεσίες του που ασχολούνται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, πρέπει να έρθει πιο κοντά στα νησιά. Και για το λόγο αυτόν χρειάζεται να γίνουν πολλά ακόμη.

► Ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών των λιμεναρχείων στα νησιά είναι άμεσης προτεραιότητας, γιατί βρίσκονται σε πρωτόγονη κατάσταση.

► Η ίδρυση νέων λιμενικών σταθμών στα νησιά όπου δεν υπάρχουν και είναι αυτά αρκετά.

► Η αναβάθμιση σε λιμεναρχεία των υπολιμεναρχείων των μεγάλων νησιών και η σωστή στελέχωσή τους, που σήμερα είναι ελλιπή.

► Η επαρκής και αποτελεσματική αστυνόμευση των θαλασσών ανάμεσα στα νησιά για την αντιμετώπιση της λαθροεμπορίας, του λαθρεμπορίου, της ρύπανσης και άλλων έκνομων δραστηριοτήτων. Όλα αυτά και πολλά άλλα είναι για τα νησιά ζωτικής σημασίας ζητήματα, γιατί θέλουμε κι οι επόμενες γενιές να ζήσουν σ' ένα φυσικό περιβάλλον, ευχάριστο και υγιές.

Τα Κυκλαδονήσια μας είναι ένα εκπληκτικό σύνορο, θαύμα της φύσης και του ανθρώπου. Η φύση δημιούργησε αυτά τα εκπληκτικά φυσικά αριστουργήματα και ο άνθρωπος πάνω σ' αυτά, εμπνεόμενος από τη φύση, δημιούργησε τον μοναδικό Κυκλαδικό πολιτισμό, τον αρχαιότερο και σπουδαιότερο πολιτισμό της Ευρώπης.

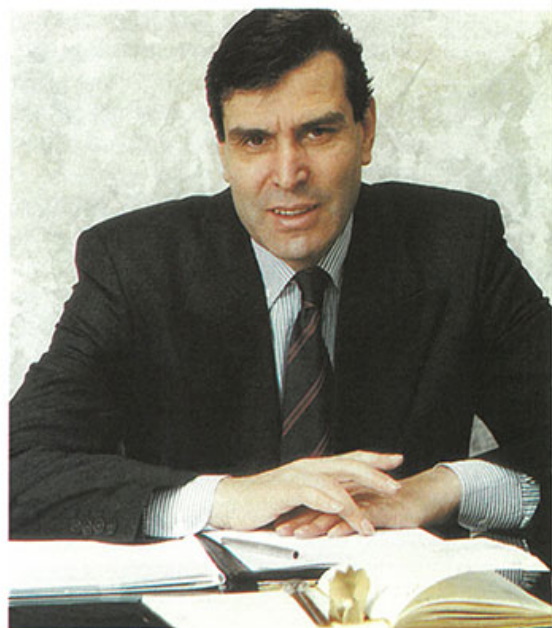
Και οι Κυκλαδίτες συνεχίζουν και σήμερα να

δημιουργούν πολιτισμό, αγωνίζονται και θα αγωνίζονται για τα νησιά τους.

ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ

Το ζήτημα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι ένα ζωτικής σημασίας πρόβλημα, τόσο για την ανάπτυξη αλλά και την επιβίωση της κοινωνίας των νησιών όσο και για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας γενικότερα.

Η κατάσταση, που τελευταία έχει διαμορφωθεί, πράγματι δημιουργεί πολλά προβλήματα. Η μονοπωλίωση που διαμορφώθηκε είναι το πρώτο και κυρίαρχο πρόβλημα, γιατί δεν επιτρέπει τον ανταγωνισμό και δημιουργεί δυσκολότερες συνθήκες απασχόλησης για τους ναυτικούς, οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να απασχολούνται με τις συνθήκες που επιβάλλονται. Έτσι, οι επιβάτες καταβάλλουν ναύλους που διαμορφώνονται χωρίς τους κανόνες του ανταγωνισμού. Οι ναυτικοί εργάζονται περισσότερες ώρες των προβλεπόμενων και στην



περίπτωση απόλυσης δεν έχουν δυνατότητα αναζήτησης εργασίας σε άλλες ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ και τα δρομολόγια δεν υπηρετούν το κοινωνικό συμφέρον.

Επομένως, η κυβέρνηση και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει ευθύνη την τήρηση των κανόνων μιας ευνομούμενης πολιτείας και πολύ σωστά κινείται προς αυτή την κατεύθυνση. Και βέβαια πρέπει να αντιμετωπισθούν και τα ζητήματα υγειονομικής και νοσοκομειακής περιθαλψής αλλιά και των συντάξεων των ναυτικών, μέσα στο νέο πλαίσιο που διαμορφώνει η κοινωνική πολιτική της κυβέρνησης.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

Η παρέμβαση των 22 βουλευτών του ΠΑΣΟΚ είναι αποτέλεσμα της πίεσης που δέχονται από τις διαμαρτυρίες φορέων και επιβατών, για την απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί στις εσωτερικές ακτοπλοϊκές γραμμές με ευθύνη της κυβέρνησης. Διότι η κυβέρνηση είναι αυτή που χρόνια τώρα διατηρεί μη ανταγωνιστικό καθεστώς ανάπτυξης των εσωτερικών γραμμών και, παρά τις προειδοποιήσεις της Ν.Δ., δεν έχει κάνει τίποτα για να απελευθερώσει την αγορά, για να αποκτήσει η χώρα φθηνές, γρήγορες και ασφαλείς θαλάσσιες μεταφορές. Οι επιπτώσεις αυτής της κυβερνητικής ολιγωρίας θα είναι μοιραίες για τον τουρισμό και την



ανάπτυξη των νησιών του Αιγαίου.

Οι βουλευτές του ΠΑΣΟΚ, πάντως, ενώ γνωρίζουν όλα αυτά τα προβλήματα, δεν πιέζουν την κυβέρνηση προς μια ολοκληρωμένη και τολημηρή μεταρρύθμιση, αλλιά κινούνται και πάλι σε λογική αποσπασματικών και μεσοβέζικων ρυθμίσεων.

Πώς ανέχονται ένας εξαγωγέας από την Κρήτη να πληρώνει για τη μεταφορά των προϊόντων του 780 δρχ. ανά μίλι στη διαδρομή Ηράκλειο-Πειραιάς και μόνο 257-390 δρχ. ανά μίλι στη διαδρομή Πάτρα-Ανκόνα, και μάλιστα με πιο σύγχρονα πλοία;

Πώς ανέχονται το εισιτήριο για ένα αυτοκίνητο της διαδρομής Ραφήνα-Μύκονος να κοστίζει 234 δρχ. ανά μίλι, ενώ για τη γραμμή Πάτρα-Ανκόνα μόνο 24,6 δρχ. ανά μίλι;

Όπου υπάρχει ανταγωνισμός, οι τιμές και η ποιότητα των υπηρεσιών είναι πολύ καλύτερες για τον καταναλωτή. Η θέση της Νέας Δημοκρατίας είναι ότι το νέο θεσμικό πλαίσιο πρέπει να ξεκαθαρίσει στο επόμενο εξάμηνο και ο ανταγωνισμός να εισαχθεί πριν από το 2004. Γιατί αυτό εξυπηρετεί το συμφέρον των επιβατών. Οι επιβάτες για μας είναι η προτεραιότητα.

Οι περιορισμοί στην είσοδο νέων επιχειρήσεων στις εσωτερικές ακτοπλοϊκές γραμμές βλάπτουν σοβαρά τους καταναλωτές. Είναι σαφές ότι πρέπει να περάσουμε το συντομότερο δυνατόν στην πλήρη απελευθέρωση της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς, με:

► Ελεύθερη είσοδο στις ακτοπλοϊκές γραμμές στο σύνολο του ελληνικού χώρου και κατάργηση του ρυθμιστικού ρόλου που έχουν σήμερα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στη ρύθμιση των δρομολογίων και στις τιμές εισιτηρίων.

► Προώθηση του ανταγωνισμού, μέσω εφαρμογής διαδικασιών αποφάσεων με οικονομικά κριτήρια.

► Προστασία των υπηρεσιών που παρέχονται στα μικρά νησιά, δηλαδή όλες τις άγονες γραμμές.

► Μεταρρύθμιση των θεσμών, προκειμένου να εκπροσωπούνται τα συμφέροντα των καταναλωτών και να αποφεύγονται οι συμφωνίες κάτω από το τραπέζι.

Δεν πρέπει να φοβόμαστε τον ανταγωνισμό. Δείξαμε στην Αδριατική, αλλιά και σε όλες τις θάλασσες του κόσμου, ότι οι Έλληνες εφοπλιστές και ναυτικοί μπορεί να ανταγωνισθούν και να κυριαρχήσουν. Στο κάτω-κάτω, η ευθύνη κάθε πολιτικής είναι να μεγιστοποιεί τα οφέλη των καταναλωτών. Εκτός από την εισαγωγή του ανταγωνισμού, που θα υποχρεώσει τις εταιρείες να γίνουν καλύτερες, φθηνότερες και πιο γρήγορες, το κράτος οφείλει και πρέπει να επενδύει σε σύγχρονα λιμάνια και να ασκεί τον ελεγκτικό του ρόλο, να προστατεύει τα συμφέροντα του καταναλωτή. Δυστυχώς η κυβέρνηση δεν έχει κάνει μέχρι σήμερα τα απαραίτητα, τα στοιχειώδη. Η κυβέρνηση δεν έχει ξεκάθαρους στόχους, δεν ξέρει πού θέλει να πάει. Της λείπουν το σχέδιο και η πολιτική βούληση, για να διαμορφώσει εκείνες τις προϋποθέσεις που θα απογειώσουν την ελληνική ναυτιλία και παράλληλα και τον τουρισμό της χώρας.

Έχουμε μια όμορφη χώρα, με καταπληκτικά νησιά, με φιλόξενους ανθρώπους, με καλές εταιρείες και ναυτικούς, αλλιά μας λείπει η σοβαρότητα και η οργάνωση, για να εκμεταλλευτούμε αυτόν τον πλούτο μας.

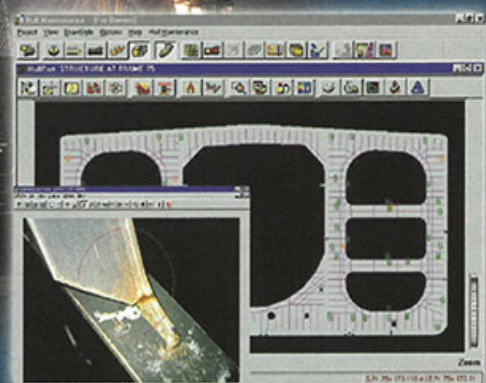
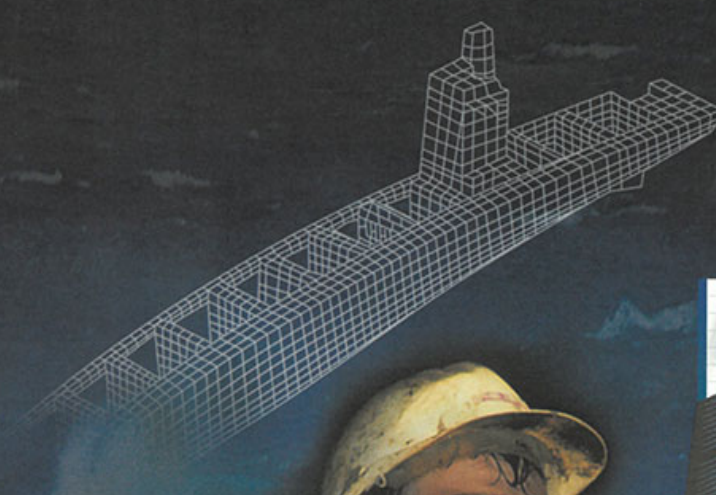
ΟΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

«Πράσινο φως» από Σημίτη σε Παπουτσή για ακτοπλοΐα

Το «πράσινο φως» από τον πρωθυπουργό Κ. Σημίτη έλαβε ανήμερα του Προφήτη Ηλία ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή, για να προχωρήσει στην απελευθέρωση της ακτοπλοΐας με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και φυσικά το συμφέρον του πολίτη. Η συζήτηση του πρωθυπουργού και του υπουργού Εμπ. Ναυτιλίας, στο Μέγαρο Μαξίμου, διήρκεσε περισσότερο από μία ώρα και ο κ. Παπουτσή ενημέρωσε τον κ. Σημίτη για την πολιτική που ακολουθεί σε θέματα ακτοπλοΐας και στην οργάνωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών. Αποφασίστηκε, σύμφωνα με πληροφορίες, η απελευθέρωση να προχωρήσει πριν από την 31η Δεκεμβρίου του 2003, ώστε το κρίσιμο έτος του 2004, με τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, οι Έλληνες εφοπλιστές να έχουν όλα τα στοιχεία τους και να εξακολουθήσουν να είναι κυρίαρχοι σε Αιγαίο και Ιόνιο. Η εργασία της Επιτροπής Προσωπικότητας (προεδρεύει ο πρώην υπουργός Ναυτιλίας Βασ. Σαραντίτης) για τις παραμέτρους που θα διέπουν το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας καθίσταται πλέον ιδιαίτερα σημαντική και, όπως είναι γνωστό, θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί στις αρχές Οκτωβρίου.

«Η απελευθέρωση θα προχωρήσει και θα προχωρήσει με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον», δήλωσε εξερχόμενος από το Μέγαρο Μαξίμου ο κ. Παπουτσή, δείχνοντας έτσι ότι οι χειρισμοί του, που έχουν προκαλέσει τη «μυρμούρα» πλοιοκτητών, έχουν την πρωθυπουργική στήριξη. Ο κ. Παπουτσή για τη συνάντηση με τον πρωθυπουργό τόνισε: «Είπαμε πολλή, μιας και η ναυτιλία μας μπαίνει στον 21ο αιώνα με καινούργιες προοπτικές και πρέπει να αντιμετωπίσουμε όλες τις μεγάλες προκλήσεις της εποχής. Θα πρέπει να δώσουμε ιδιαίτερη σημασία, αφού ισχυρή ναυτιλία σημαίνει πάνω απ' όλα ισχυρή Ελλάδα». Για τα παράπονα που ακούγονται για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών, υποστήριξε πως καταβάλλεται κάθε προσπάθεια για την καλύτερη εξυπηρέτηση όλων, υπογραμμίζοντας: «Υπάρχουν τόσα αιτήματα, που για να τα ικανοποιήσουμε όλα, θα χρειάζομασταν τρεις φορές τη δύναμη του σημερινού ακτοπλοϊκού στόλου!»

του Νάσου Πουθακίδα



ABSolutely the Best

Contact Your Local ABS Office

www.eagle.org

Setting Standards of Excellence in Marine Classification

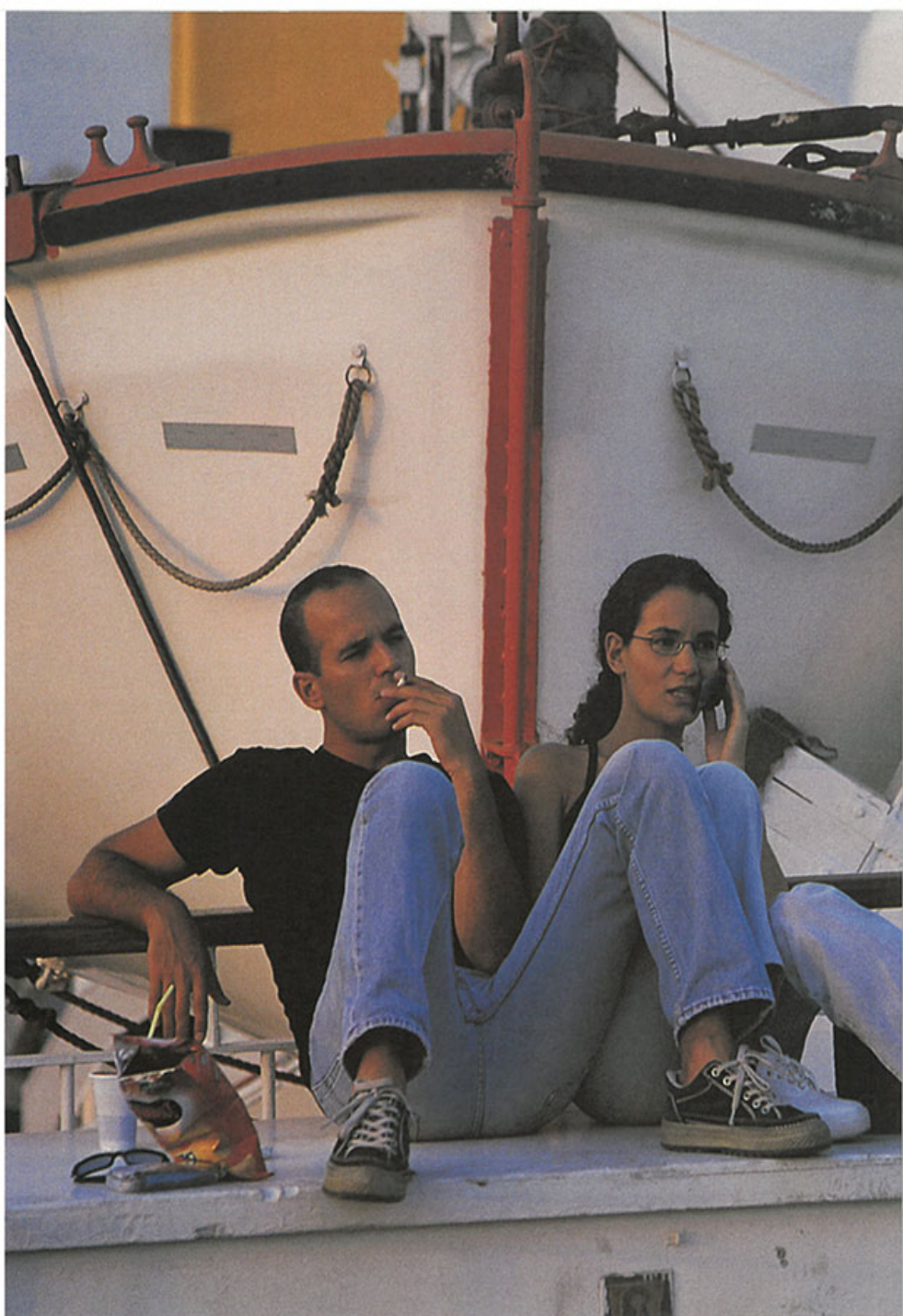
«Αναγκαστικά μια φορά την ημέρα» αναφέρει το διαφημιστικό μήνυμα της MFD, ανεβάζοντας έτσι τους τόνους αντιπαράθεσης με το YEN. Ωστόσο στη

Γρηγορίου Λαμπράκη, δεν δείχνουν διατεθειμένοι να δώσουν συνέχεια, και μάλιστα εν μέσω καύσωνος. Προς το παρόν αυτή η επιλογή δικαιώνεται εκ των πραγμάτων, μια και η κίνηση στα λιμάνια διεξάγεται ομαλά, ενώ οι επιβάτες δεν ταλαιπωρούνται.

Ουδείς όμως βάζει στοίχημα για το τι θα συμβεί σε λίγες ημέρες, όταν θα αρχίσει το δεύτερο κύμα των αδειούχων να κατακλύζει τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας. Τα κλασικού τύπου πλοία, τα λεγόμενα συμβατικά, παίρνουν τη δική τους «εκδίκηση» από τα ταχύπλοα, αν και αρκετοί είναι όσοι θα ήθελαν να ταξιδέψουν γρήγορα πληρώνοντας κάτι παραπάνω. Ωστόσο, όλα δείχνουν ότι αργά ή γρήγορα ο «δεύτερος γύρος» της αντιπαράθεσης δεν θ'αργήσει να έρθει και αυτή τη φορά, όπως

λένε στο Λιμάνι, θα είναι πιο σκληρός. Συμπληρώνουν, όμως, ότι τότε τα «σπασμένα» δεν θα τα πληρώσουν οι επιβάτες.

του Χάρη Παυλίδη
ΦΩΤΟ: Δ. Πουλιόσης



Ας πάρουμε όμως τα πράγματα με τη σειρά. Η απόφαση του υπουργού, όσο κι αν εξέπληξε, δεν ήταν αιφνιδιαστική. Ο Χρ. Παπουτσής έπρεπε να πάρει μια απόφαση, και αν κάτι μπορεί να του καταλογίσει κανείς, είναι ότι αυτή την απόφαση την πήρε σε λάθος στιγμή. Προσπαθώντας να συγκεράσει τις διιστάμενες απόψεις πλοιοκτητών και ΠΝΟ, αποφάσισε εργασία 8 ωρών και 2 επί πθέον υπερωρίες, δηλαδή έως και 70 ώρες την εβδομάδα. Η ΠΝΟ ζητούσε οκτάωρο στο οποίο θα περιλαμβάνονταν και οι υπερωρίες, οι δε πλοιοκτήτες επέμεναν στο 12ωρο. Τελικά, η απόφαση του υπουργού, που εφαρμόζεται από τις 30 Ιουνίου, προκάλεσε την αντίδραση της MFD και της Strintzis, με αποτέλεσμα τα ταχύπλοα του Ομίλου και της Strintzis να μειώσουν τα δρομολόγιά τους. Γιατί αυτή η αντίδραση; Γιατί μπορεί αυτή η απόφαση να αφορά σε όλη την ακτοπλοΐα, ωστόσο εκείνες που

πλήττονται είναι οι επιχειρήσεις που διαθέτουν ταχύπλοα σύγχρονης τεχνολογίας. Η MFD ζήτησε με επιμονή την αναβολή της απόφασης ώστε να υπάρξει ο κατάλληλος χρόνος εκπαίδευσης των πληρωμάτων, αλλιώς ο υπουργός μπροστά στο ενδεχόμενο η ΠΝΟ να κηρύξει απεργία μέσα στο καλοκαίρι, έκανε ένα «βήμα προς τα εμπρός». Ωστόσο, πέραν του ζητήματος της εκπαίδευσης, ουδείς μπορεί να αγνοήσει την οικονομική επιβάρυνση της απόφασης, με δεδομένη την αύξηση των καυσίμων (από 40.000 σε 100.000 ο τόνος) τη στιγμή μάλιστα που τα εισιτήρια παραμένουν «παγωμένα». Από αυτή την άποψη και σε συνδυασμό με το γεγονός της εισόδου της MFD στο Χρηματιστήριο, ήταν αναμενόμενη η αντίδραση, αφού τα διηλθ πληρώματα θα επέφεραν αύξηση στα λειτουργικά έξοδα και κατά συνέπεια μειωμένη κερδοφορία. Σ' αυτό το πλαίσιο το YEN, το οποίο είχε φροντίσει το τελευταίο διάστημα να καλλιεργή-

Στη «ζούγκλα» των εσωτερικών γραμμών

**Ο ΜΕΓΑΛΟΣ
ΠΟΛΕΜΟΣ
ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
ΚΑΙ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

από εκεί Πειραιά-Κρήτη».

Η απάντηση της MFD ήταν να καταθέσει αιτήσεις για έκτακτα δρομολόγια, ζητώντας τη δρομολόγηση ταχυπλοίων από Πειραιά προς Χίο-Μυτιλήνη-Λήμνο. Ταυτόχρονα ζήτησε τη δρομολόγηση νεότευκτου ταχυπλοίου, το οποίο θα κάλυπτε την απόσταση Πειραιά-Χανίων σε 3,5 ώρες! Φυσικά ουδείς από τον Όμιλο MFD απόρριψε με την απόρριψη της πρότασης από το YEN. Οι σχέσεις επιδεινώθηκαν από το «ξέσπασμα» του Γ. Αγούδημου της G.A. Ferries (το 46% ελέγχεται από τη MFD), ο οποίος είπε όσα δεν μπορούσε ή αν θέλετε δεν ήθελε να πει (τότε) ο αντιπρόεδρος της MFD, Παντελής Σφηνιάς.

Για τους γνωρίζοντες η συνέντευξη του Γερ. Αγούδημου ήταν μια «γενική πρόβα» για όσα, όπως ήθελε με νόημα, θα ακολουθήσουν το επόμενο χρονικό διάστημα. Απάντηση βέβαια δεν πήρε από τον Χρ. Παπουτσή, ο οποίος δεν φαίνεται διατεθειμένος να «ανακρούσει πρύμναν», αν και με τη στάση του αφήνει να εννοηθεί ότι επιθυμεί να «χαμηλώσουν οι τόνοι» αυτή την περίοδο.

Θυμίζουμε τι είπε μεταξύ άλλων ο Γερ. Αγούδημος, τα οποία δεν σχολιάστηκαν τόσο από τον υπουργό όσο και από τον Περ. Παναγόπουλο.

την κοπνήσει όπως μερικοί άλλοι...».

Ο πρόεδρος της G.A. Ferries έκανε λόγο για «σκανδαλώδη εύνοια του YEN προς την εταιρεία του κ. Παναγόπουλου» και ανέφερε ότι τόσο η MFD όσο και η δική του εταιρεία βρίσκονται υπό διωγμό. Κατήγγειλε τους ανταγωνιστές ότι «χρησιμοποιούν πολιτικά μέσα και κινούνται υπογείως» και ανέφερε ότι τα διπλά πληρώματα «τα βρήκε (ο Χρ. Παπουτσή), για να εξυπηρετήσει το φίλο του τον κ. Παναγόπουλο».

Για να στηρίξει μάλιστα τα όσα είπε, αποκάλυψε ότι ο κ. Α. Συρίγος, αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, είναι «κολλητικός του κ. Παναγόπουλου», ενώ ο πρώην Γ.Γ. του YEN έκανε τις μελέτες των προβλημάτων για τα Super Fast στην Πάτρα.

«ΠΑΡΑΝΟΜΟΣ Ο ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ!»

«Από την πρώτη ημέρα που πάτησε το πόδι του στο υπουργείο ήταν παράνομος», είπε για τον Χρ. Παπουτσή, απαντώντας στην ερώτηση για την απόφασή του να μπουν 21 έκτακτα δρομολόγια μέχρι τον Οκτώβριο. Παραινόμενες, όμως, δεν άφησε και την ANEK (μονοπώλιο είναι οι γραμμές για Χανιά, Αγ. Νικόλαο) και τη NEA (Χίο-Μυτιλήνη), ενώ αντιθέτως υπεραμύνθηκε του αντιμονοπωλιακού χαρακτήρα της MFD, αφού στις Κυκλάδες (η αιτία του «κακού») ταξιδεύουν εκτός της MFD, η δική τους εταιρεία, η Blue Star Ferries, η ANEK, η NEA, η Ηλίας Lines.

Τέλος, είπε ότι το YEN «τιμώρησε» τις Μινωικές βάζοντας το «Ελ. Βενιζέλος» (ANEK) στο Ηράκλειο, ενώ κατηγόρησε τον Χρ. Παπουτσή ότι «έκανε ζούγκλα την ακτοπλοϊκή δρομολόγηση» στις Κυκλάδες. Αυτή είναι η αναβάθμιση της ακτοπλοΐας;» αναρωτήθηκε ο Γ. Αγούδημος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο πρόεδρος της G.A. Ferries επετέθη με δριμύτητα στον πρώην υπουργό Στ. Σουμάκη, για τον οποίο είπε: «Ήταν υπαρκτός άλλων αρχηγών που θέλανε τον αφανισμό της ελληνικής ακτοπλοΐας, με το να δίνουν δουλειά σε ξένα ναυπηγεία!» Για όσους ανρωτιούνται για τη σχέση του Ομίλου της MFD και της G.A. Ferries, διευκρινίζουμε ότι η πρώτη κατέχει το 46% του Μ/Κ, το 38% ανήκει στον Γ. Αγούδημο και το υπόλοιπο ποσοστό ελέγχεται από τον ίδιο.

σει ένα κλίμα καχυποψίας στον όμιλο της MFD («μονοπώλιο» κ.ά.), έδωσε ακόμα μια «αφορμή» στη MFD εμμέσως πήλιν σφώς να κατηγορεί τον υπουργό για μεροληπτική στάση απέναντί της. Η δυσπιστία της MFD είχε επιχειρήματα: Κατ' αρχάς, το YEN εκτός του ότι καθυστέρησε να εγκρίνει το τροποποιημένο πρόγραμμα των δρομολογίων (όπως και των Γραμμών Στρίντζη), επί πλείον με τα 21 έκτακτα δρομολόγια αμφισβήτησε την «κυριαρχία» των Μινωικών στο Ηράκλειο, δίνοντας στις γραμμές Στρίντζη το δρομολόγιο Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα-Πάτρα-Ηράκλειο. Το συγκεκριμένο δρομολόγιο, όπως εύστοχα παρατήρησε η «Κυρ. Ελευθεροτυπία» (2/7/00, Θ. Λαμπρόπουλος - Π. Υφαντής), δίνει τη δυνατότητα στις ΕΠΑΤΤ (που ελέγχουν τις γραμμές Στρίντζη) να παρακάμπτουν τον Πειραιά, προτείνοντας στα φορτηγά διεθνών μεταφορών ένα ταξίδι Ηγουμενίτσα-Ηράκλειο αντί ένα Ιταλία-Πάτρα οδικώς μέχρι την Αθήνα και

ΘΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΟΥΜΕ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ!

Ο πρόεδρος της G.A. Ferries ήταν κατηγορηματικός όταν έλεγε ότι «δεν βάζουμε διπλά πληρώματα. Τελεία και παύλα!» και συμπληρώσε, δείχνοντας διάθεση μετωπικής σύγκρουσης. «Δεν θα κάνουμε την... τσίτα του κ. Παπουτσή!» Συνέχισε δε στέλνοντας μια προειδοποίηση στο YEN: «Αν δεν αναπροσαρμόσει και τα δρομολόγια Στρίντζη, εμείς στις 30 Σεπτεμβρίου σταματάμε τα δρομολόγια από τα νησιά της άγονης γραμμής». Είπε όμως και άλλα ο κ. Αγούδημος, ο οποίος έσπευσε να διευκρινίσει ότι με τον κ. Σφηνιά «ουδέποτε είχα καλές σχέσεις», αλλά όπως τόνισε με έμφαση, «αν δεν ήταν αυτός οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις θα είχαν εξαφανισθεί». Σπεύδοντας να αιτιολογήσει την άποψή αυτή, είπε ότι «είναι αναγκαίο η MFD να σταθεί στα πόδια της και γι' αυτό πρέπει να στηριχθεί ο Σφηνιάς. Αυτός τουλάχιστον δεν θα

Οι τελευταίες εξελίξεις

Επιτάχυνση των ρυθμών για τον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας ζήτησε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσής από τα μέλη της επιτροπής προσωπικοτήτων, η οποία έχει αναλάβει τη σύνταξη των κατευθυντήριων γραμμών για την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου.

του Νάσου Πουθακίδα



Χρειάζεται να επιταχυνθούν οι ρυθμοί, να γίνει γνωστό το τοπίο ώστε να μπορούν να προχωρήσουν οι επενδυτές», υπογράμμισε στην ομιλία του προς τα μέλη της επιτροπής ο κ. Παπουτσής. «Η επιτροπή έχει αναλάβει ένα σημαντικό στόχο, αλλ'αυτάυτόχρονα έχει να παίξει και έναν ιστορικό ρόλο, αφού είναι αυτή η οποία θα θέσει το πλαίσιο εντός του οποίου στη συνέχεια θα διαμορφωθεί ο νόμος που θα διέπει τα ακτοπλοϊκά πράγματα», τόνισε χαρακτηριστικά ο υπουργός και συμπλήρωσε: «Χρειάζεται ένα πλαίσιο ανταγωνιστικό με πλήρη διαφάνεια. Στρεβλώσεις δεν επιτρέπονται. Θα πρέπει να βρεθούν οι τρόποι στήριξης των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών. Κατεύθυνση της κυβέρνησης είναι να διαμορφωθούν κανόνες υγιούς ανταγωνισμού. Κυρίαρχοι προσανατολισμοί θα είναι το συμφέρον των πολιτών και η εξυπηρέτηση της νησιωτικής Ελλάδας».

Στην πρώτη συνεδρίαση της επιτροπής, που πραγματοποιήθηκε στα μέσα Ιουλίου και στην οποία προεδρεύει ο πρώην υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας Βασ. Σαραντίτης, παρέστησαν όλα τα μέλη. Όλοι ζήτησαν από τον κ. Παπουτσή παράταση χρόνου δράσης, πέραν και του τέλους Σεπτεμβρίου που έχει θέσει ο υπουργός. «Η καλή δουλειά αργεί να γίνει», ανέφερε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της επιτροπής κ. Σαραντίτης. Ο κ. Παπουτσής υποστήριξε ότι υπάρχει η δυνατότητα ολιγοήμερης παράτασης κι αυτό γιατί, όπως τόνισε, «ο χρόνος που θα είναι γνωστό το νομοσχέδιο σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς αποτελεί εκέγγυο για την επιτυχία του εκσυγχρονισμού της ακτοπλοΐας». Επί πλέον είπε ότι επειδή η Βουλή είναι αναθεωρητική και οι διαδικασίες αναθεώρησης θα πρέπει να ολοκληρωθούν μέχρι τον επόμενο Ιούνιο, τα περιθώρια νομο-

θετικής δράσης είναι πολύ πειστικά. Παρέμβαση στη συζήτηση έκανε ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, Παντελής Σφηνιάς, ο οποίος δεν συμφώνησε με τον όρο «απεθευθέρωση της ακτοπλοΐας», που χρησιμοποιούσαν ο υπουργός και μέλη της επιτροπής. «Για ποια απεθευθέρωση μιλάτε; Εμείς οι ακτοπλοίοι-εφοπλιστές είμαστε εγκλωβισμένοι από το κράτος, το οποίο ρυθμίζει τα δρομολόγια και το ναυλολόγιο», υποστήριξε ο κ. Σφηνιάς. Στην επιτροπή, μεταξύ άλλων, συμμετέχουν ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Σπ. Αλεξανδράτος, ο υπερνομάρχης Θ. Κατριβάνος, ο γραμματέας της ΠΝΟ Γ. Χαλής, ο πρόεδρος του ΕΒΕΠ Γ. Κασσιμάτης, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος Α. Συρίγος, η διευθύντρια του γραφείου του υπουργού Μ. Ξενογιαννακοπούλου, ο υποναύαρχος ε.α. Α. Αργυρακόπουλος κ.ά.

MV AEGEAN I - MV AEGEAN SPIRIT - MTS ARCADIA



THE AEGEAN SEA & MEDITERRANEAN CRUISE SPECIALISTS

MILLENNIUM

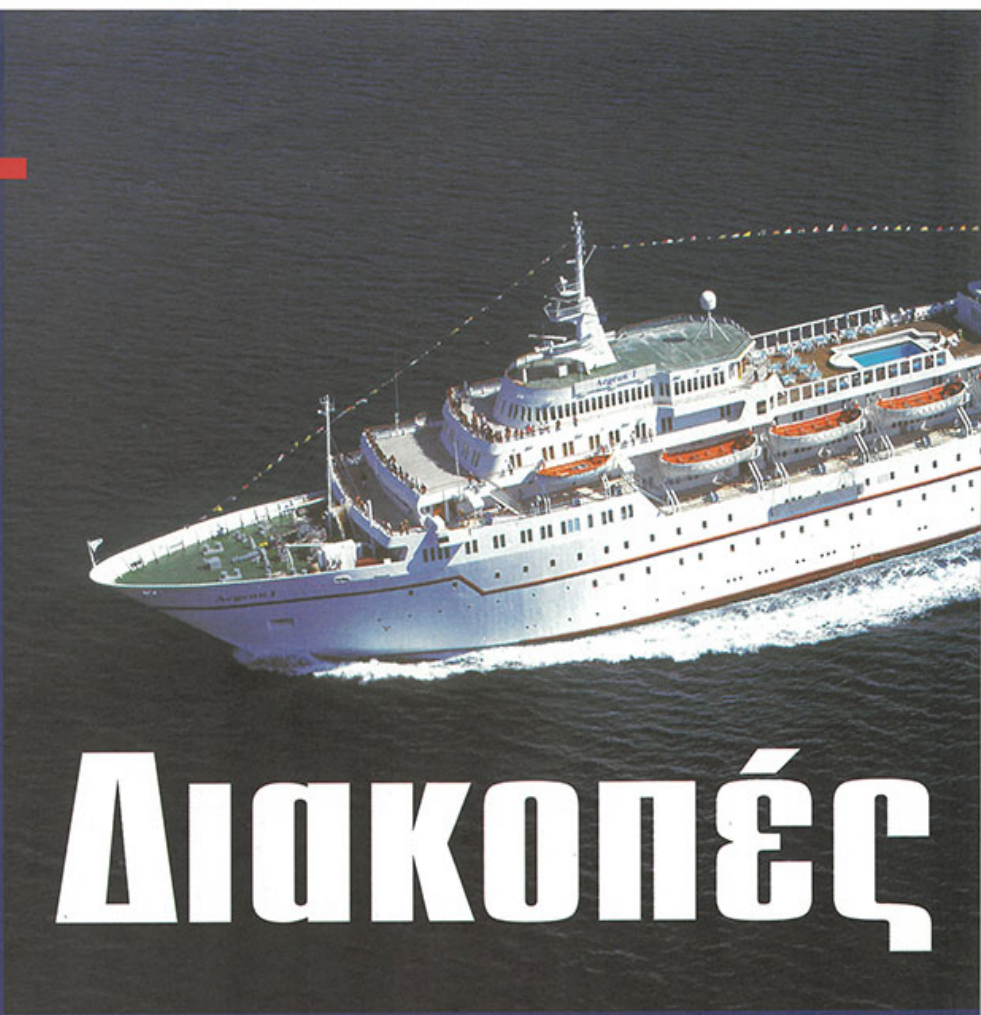


85 Akti Miaouli - 5th Floor - 185 38 Piraeus, Greece
Tel. (30)-(1) 42 91 380 / 42 90 650 - Fax: (30)-(1) 42 91 080 / 42 90 660
e-mail: gscruz@goldensuncruises.com

κρουαζιερόπλοια

Οι χώρες, όπως και οι άνθρωποι, έχουν πολλά να προσφέρουν. Για τις πρώτες... ο Αύγουστος και ο Σεπτέμβριος είναι οι καταλληλότεροι μήνες να τις εξερευνήσετε, σαλπάροντας για μία κρουαζιέρα αναψυχής με ό,τι πιο σύγχρονο και πολυτελές έχει να παρουσιάσει ο διεθνής θαλάσσιος στόλος:

Τα υπερσύγχρονα κρουαζιερόπλοια, από τα οποία επιλέξαμε ορισμένα και σας τα παρουσιάζουμε.



Διακοπές



CENTURY

Το κρουαζιερόπλοιο «Century» της εταιρείας «CELEBRITY CRUISES». Έχει μήκος 248 μ. και πλάτος 32 μ. Μπορεί να φιλοξενήσει 1.750 επιβάτες, ενώ οι καμπίνες διαθέτουν διπλά μετατρέπομενα μέχρι και υπερμεγέθη κρεβάτια. Αν επιλέξετε να μείνετε σε σουίτα θα έχετε, τιμής ένεκεν, υπηρεσία μπάιτλερ σε 24ωρη βάση η οποία μεταξύ άλλων, προσφέρει πλήρες πρωινό, γεύμα και δείπνο στην καμπίνα σας. Οι πολυτελείς εγκαταστάσεις του πλοίου θα σας χαρίσουν ονειρεμένες διακοπές ενώ η νυχτερινή ζωή έχει πολλές επιλογές ανάμεσα στα ρεστοράν, θέατρα, καζίνο, μπαρ και ντισκοτέκ. Γενικός αντιπρόσωπος: Navigator Travel



ΑΕΓΕΑΝ 1

Το «Aegean 1» της εταιρείας GOLDEN SUN CRUISES. Το πλοίο έχει μήκος 140,5 μ. και πλάτος 20,5 μ. Διαθέτει 280 καμπίνες, εστιατόριο 340 θέσεων και ανάμεσα στις πολυτελείς παροχές του για τη διασκέδαση, σας προσφέρει ομάδα καλλιτεχνών που αποτελείται από ορχήστρα, τραγουδιστές, χορευτές, ταχυδακτυλουργούς σε διεθνή και ελληνικά show. Επίσης, υπάρχει καζίνο, αίθουσα προβολών, ντισκοτέκ και φυσικά εξωτερική πισίνα με μπαρ.



πέντε αστέρων

OLYMPIC VOYAGER

Η εταιρεία «ROYAL OLYMPIC CRUISES» είναι μία από τις παλαιότερες εταιρείες, με παράδοση στο χώρο της κρουαζιέρας. Πρόσφατα ένωσε τις δυνάμεις της με τον Κυπριακό όμιλο εταιρειών «LUIS CRUISE LINES»



Το νεότευκτο πλοίο «Olympic Voyager» είναι το «καμάρι» της «ROYAL OLYMPIC CRUISES». Το πλοίο, το οποίο βαπτίστηκε πρόσφατα, ύψωσε την ελληνική σημαία. Έχει μήκος 590 ft. και πλάτος 84 ft. Φιλοξενεί 836 επιβάτες και έχει πλήρωμα 360 άτομα. Στις πολυτελείς καμπίνες του μπορείτε να επιβείτε ανάμεσα στις «ουράνιες» σουίτες ή στις καμπίνες Α' θέσεως με μπαλκόνι στη θάλασσα. Η τραπεζαρία του είναι 470 θέσεων ενώ τα σαλόνια, τα μπαρ και οι ντισκοτέκ διαθέτουν 920 θέσεις



Χρηματιστηριακές εμπειρίες της Ναυτιλίας

του Ορέστη Σανά
Τμήμα αναλύσεων ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΧΕ

Είναι γνωστό ότι η ναυτιλιακή κοινότητα δεν μπόρεσε εν πολλοίς να εκμεταλλευτεί τη διεθνή ανάπτυξη των χρηματιστηρίων. Πολλοί ισχυρίζονται ότι η ναυτιλία είναι αποκλεισμένη από το χρηματιστήριο, ενώ άλλοι θεωρούν τους εφοπλιστές απρόθυμους να χάσουν έστω και κάποιο μέρος του ελέγχου της εταιρείας τους. Το όλο ζήτημα αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον τώρα, που η ποντοπόρος και όχι η ακτοπλοϊκή ναυτιλία χτυπά την πόρτα του ΧΑΑ. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής έχει ταχθεί θετικά στην ιδέα εισαγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας μέσω εταιρειών holding στο ΧΑΑ. Γιατί όμως holding και όχι κατευθείαν οι εταιρείες, ηλιοκτήτριες ή διαχειρίστριες;

Πριν απαντηθεί το ερώτημα, καλό θα ήταν να παρουσιαστεί η διεθνής εμπειρία. Κατ' αρχάς όταν μια ναυτιλιακή θέλει να εισαχθεί σε μια χρηματιστηριακή αγορά που της επιτρέπει, πρέπει να προσεγγίσει και τους αντίστοιχους «οίκους» που θα την οδηγήσουν. Μέχρι τώρα οι τράπεζες, κύρια οχήματα αναδοχής, δεν είχαν αναπτύξει τη σχέση του ναυτιλιακού τμήματος με το αντίστοιχο επενδύσεων. Και στις δύο πλευρές του Ατλαντικού, λίγοι σχετικά «οίκοι» θα μπορούσαν να αναλάβουν ένα τέτοιο εγχείρημα.

Η έλλειψη «αναδόχων» οφείλεται και στο γεγονός ότι οι επενδυτές στο παρελθόν δεν γεύτηκαν καρπούς υψηλών αποδόσεων. Στη χρηματιστηριακή αγορά του Λονδίνου στις αρχές του 1980, μια εισηγμένη ναυτιλιακή εταιρεία δραστήρια στα bulkcarriers χαρακτηριζόταν ελκυστική αν η κεφαλαιοποίησή της ήταν περίπου ίση με το 70%-80% της καθαρής αξίας των παγίων της, δηλαδή του στόλου της, αν δηλαδή διαπραγματευόταν με discount. Κατόπιν η αγορά του Λονδίνου εξελίχθηκε και νέες εταιρείες, όπως αυτές της πληροφορικής, μονοπωλήσαν το ενδιαφέρον των αναλυτών και των επενδυτών, στρέφοντας το ενδιαφέρον της ναυτιλίας στη σκανδιναβική αγορά, και κυρίως στο Όσλο. Οι ναυτιλιακές εταιρείες εξέδιδαν μετοχές στην περιοχή της αξίας των πλοίων της ή ακόμα και παραπάνω από αυτήν την αξία. Σχεδόν σ' όλες τις περιπτώσεις το επενδυτικό σχέδιο δεν απέδωσε.

Ο λόγος πίσω απ' αυτή την αποτυχία ήταν προφανής για τους γνωρίζοντες, έστω και λίγο, τα περί του ναυτιλιακού γίγνεσθαι. Η αξία των πλοίων βασίζεται στις εκτιμήσεις των μεσιτών, αφού το πλοίο δεν παύει να αποτελεί μια κινητή αξία που αλληλίζει εύκολα χέρια. Επίσης τα λειτουργικά κέρδη και κυρίως η ταμειακή ρευστότητα της εταιρείας, η κυκλικό-



τητα και η μεταβλητότητα της αγοράς επηρεάζουν άμεσα τόσο την αξία των πλοίων όσο και τη ρευστότητα, οδηγώντας σε κλίμα ευφορίας και αισιοδοξίας που συνεπάγεται και υπέρμετρη προσδοκία. Η αλληλαγία του κλίματος οδηγεί αυτόματα στην πτώση των τιμών και στην απαισιοδοξία. Οι εταιρείες και οι επενδυτές αναζητούν ευκαιρίες στις αγορές όταν το κλίμα ευνοεί την αισιοδοξία. Μετά την εισαγωγή όμως, έστω σύντομα, οι αποδόσεις μπορεί να μειωθούν και οι επενδυτές μπορεί να στραφούν σε άλλους κλάδους, πιο σταθερούς και αποδοτικούς.

Όπως αναφέρθηκε, η κυβέρνηση τάχθηκε προεκλογικά στην αξιοποίηση κεφαλαίων από το ΧΑΑ για τη στήριξη της ποντοπόρου με σκοπό την ενίσχυση του στόλου. Ως ενίσχυση νοείται η βελτίωση της ποιότητάς του, δηλαδή δίδεται προσοχή στην ασφάλεια, την ποιότητα της μεταφοράς και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Για έναν όμως στόλο που ο μέσος όρος ηλικίας του είναι μεγάλος σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, αυτό σημαίνει ανανέωση και μεγάλες κεφαλαιακές απαιτήσεις.

Ως τώρα το μεγάλο μέρος του δανεισμού προήρχετο από ξένα πιστωτικά ιδρύματα και συνεπώς το κέρδος από την καλή απόδοση της ελληνόκτητου ναυτιλίας κατέληγε σε ξένους οίκους. Η πολιτική απόφαση για στροφή προς το ΧΑΑ συμπνίπει όμως και μ' ένα μάλλον κακό κλίμα για τη ναυτιλία: χαμηλοί ναύλοι, υψηλές τιμές καυσίμου και κυρίως έλλει-

	31/12/1998			31/12/1999			12/04/2000			
	ΤΙΜΗ	ΚΕΦΑΛ/ΣΗ	EPS	ΤΙΜΗ	ΚΕΦΑΛ/ΣΗ	EPS	ΑΠΟΔΟΣΗ	ΤΙΜΗ	ΚΕΦΑΛ/ΣΗ	P/E
CCL	47.43	28,382,112,000	1.4	47.64	29,346,240,000	1.66	0.44%	23.93	14,777?S	14.95
RCL	36.4	6,579,300,000	1.83	49.15	8,775,241,000	2.06	35.03%	24.75	4,475?S	12.01
ROCLF	3.375			4.375			29.63%	2.812	39.4??	
ASIPY	5.125			5.375		-1.07	4.88%	4.93	78.9??	
BHO	4.125			1.625			-60.61%	1.18	5.1??	
LAUR.HOL	676		38	779		1	15.24%			
DFDSICOR	448	2,240,000,000	46	308	2,464,000,000	36	-31.25%			
TK	17.494			15.6		-0.49	-10.83%	25.5	970,6??	



- Έλλειψη επενδυτών και αναδόχων
- Μικρής σημασίας κλάδος για μεγάλα χρηματιστήρια
- Χαμηλές αποδόσεις αλλά και κακή εμπειρία των εταιρειών σε διάφορες κεφαλαιαγορές
- Η εισαγωγή της ποντοπόρου υπό τη μορφή εταιρειών συμμετοχών αυξάνει τις προσδοκίες αποδόσεων και προφυλάσσει τους επενδυτές από κινδύνους

ψη ρευστότητας είναι τα χαρακτηριστικά της αγοράς.

Το ζητούμενο πλέον είναι να πεισθούν οι επενδυτές και όχι οι κερδοσκόποι ή οι ευκαιριακοί «παίκτες» να τοποθετήσουν χρήματα στην ποντοπόρο. Για όποιους γνωρίζουν, τα παρακάτω πρόσφατα γεγονότα παρατίθενται για σκέψη:

Η απόδοση των εταιρειών με πλοία κύδων φορτίων bulkcarriers ήσαν περί τα 2%-5% στην Ευρώπη και οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειριστές τους έχουν ήδη επενδύσει σε άλλες αγορές. Πέραν των όποιων ναυτιλιακών συγκυριών, εννοώντας την κυκλικότητα της αγοράς, οι επαίοντες ομολογούν ότι ο τελικός παραλήπτης δεν πληρώνει το πραγματικό κόστος μεταφοράς για διάφορους λόγους, που οφείλονται κυρίως στις νέες οικονομικές συνθήκες λόγω παγκοσμιοποίησης. Τα πλοία κύδων φορτίου capesize (ήτοι πλοία με περίπου 150.000 dwt χωρητικότητα) αποδίδουν μόλις 2,3% για τα 15 χρόνια υπολογιζόμενης οικονομικής ζωής τους. Οι αποδόσεις αυτές είναι γνωστές στους ναυτιλιακούς κύκλους, αλλά το πραγματικό κέρδος έρχεται από την αγοραπωλησία των πλοίων.

Η ελληνική Eletson Corp., μια εταιρεία που δραστηριοποιείται με επιτυχία στην αγορά του tanker, έγραψε ζημίες τα τελευταία δύο χρόνια. Η Eletson θεωρείται από τις καλύτερες εταιρείες του τομέα της διεθνώς και οι οικονομικές της αποδόσεις ήταν και είναι γενικά θαυμαστές. Ως λόγος για τις ζημίες θεωρείται

η κακή αγορά, που σιγά-σιγά ανεβαίνει επειδή ανέβηκε και η τιμή του πετρελαίου. Όμως ακόμα και αν η αγορά ανέβει αρκετά, η Eletson θα πρέπει να αποπληρώσει το ομολογιακό της δάνειο που λήγει το 2002. Αν και η έκδοση του ομολόγου θεωρήθηκε επιτυχής, πράγμα σπάνιο για ναυτιλιακή εταιρεία, η αποπληρωμή του έρχεται σε μια περίοδο οπότε η αγορά «πρόδωσε» την αισιοδοξία του 1993, όταν δηλαδή εκδόθηκε το δάνειο.

Η άνοδος της τιμής του καυσίμου οδήγησε τη μετοχή της Royal Caribbean Cruises σε downgrade, αφού υπολογίστηκε ότι το EPS θα μειωθεί από \$ 2.5 σε \$ 2.35, παρά το γεγονός ότι οι παρατηρήσεις έχουν αυξηθεί αρκετά.

Το κυπριακό χρηματιστήριο είναι έτοιμο να δεχθεί 4 εταιρείες ποντοπόρου ναυτιλίας παρά το γεγονός ότι ακόμα δεν έχουν γίνει γνωστά τα κριτήρια εισδοχής και ότι υπάρχει αυστηρότατος έλεγχος εξαγωγής συναλλάγματος (strict exchange control regulation). Τα παραπάνω έρχονται για να τονίσουν και την ανάγκη νέων χρηματοδοτικών πόρων, όπως στην περίπτωση της επιτυχημένης Eletson, τις ιδιομορφίες της ναυτιλίας αλλά και την αντιμετώπιση των χρηματαγορών προς τη ναυτιλία. Πράγματι, η κεφαλαιοποίηση του κλάδου στα Χρηματιστήρια της Αθήνας και του Όσλο ήταν μόλις 15,77% και 1,84% της συνολικής κεφαλαιοποίησης αντίστοιχα. Το σχετικό διάγραμμα των Tradewinds επιβεβαιώνει το περιορισμένο ενδιαφέρον. Ο πίνακας δείχνει και τις χαμηλές αποδόσεις, που αποθαρρύνουν τους επενδυτές.

Αν όλα αυτά δημιουργούν μια διάθεση ορθολογικής δυσφορίας και απαισιοδοξίας για τον κλάδο, το παρακάτω αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα της ανάρμοστης επενδυτικής συμπεριφοράς λόγω της «νέας οικονομίας»: Οι περισσότερες ινδικές ναυτιλιακές που είναι εισηγμένες στη Βομβάν έχουν υγιή στοιχεία, κερδοφορία και καλή μερισματική απόδοση, αλλά οι μετοχές τους κινούνται σε πολύ χα-



μηλά επίπεδα, αφού δεν υπάρχει επενδυτικό ενδιαφέρον. Οι εφοπλιστές θεωρούν υπεύθυνους τους θεσμικούς επενδυτές που «κυνηγούν» τις μετοχές εταιρειών της νέας τεχνολογίας, που έχουν καλές αποδόσεις αλλά σαθρά θεμελιώδη στοιχεία. Κάποιοι από τους εφοπλιστές σκέφτονται και την αποχώρηση από το χρηματιστήριο.

Όλα τα παραπάνω έρχονται για να ενισχύσουν την πρόταση εισαγωγής στο ΧΑΑ της ποντοπόρου με όχημα τις εταιρείες επενδύσεων. Η σωστή διαχείριση τέτοιων εταιρειών θα αποτρέψει τη συγκέντρωση σε μια αγορά, οπότε και θα μειωθεί ο εγγενής κίνδυνος της ναυτιλιακής αγοράς. Επίσης θα επιτρέψει τη χρηματοδότηση από όλες τις δυνατές πηγές, αφού πλέον τίθεται θέμα επένδυσης και όχι διαχείρισης, όπως στις κοινές ναυτιλιακές εταιρείες. Η πρόταση του YEN και το ΥΠΕΘΘ θα πρέπει να εμπλουτισθεί με εμπειρίες διεθνείς και να απορροφήσει την ανάδραση από τη ναυτιλιακή κοινότητα προς όφελος όλων. Αλλά χρηματιστήρια, όπως αυτό της Κύπρου, εφοφθαλμίζουν τη μεγάλη ελληνική ναυτιλία.



Πρώτες ημέρες από της αποκαταστάσεως της Δημοκρατίας και λίγες μόνον πριν από τη δεύτερη επέλαση του Αττίλα στην Κύπρο.

Οι πολιτικές στιγμές δύσκολες στην Ελλάδα, αλλά η ζωή συνεχίζεται.

Όπως και η επιχειρηματική δραστηριότητα και οι ναυπηγήσεις στην Ελλάδα.

Το στιγμιότυπο είναι από την τελετή καθέλκυσης φορτηγού σκάφους από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας. Στην πρώτη σειρά διακρίνονται ο πρώτος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας της

κυβέρνησης Καραμανλή, ναύαρχος Α. Μηναίος, ο Στρατής Ανδρεάδης, η ανάδοχος του σκάφους Ειρήνη Ράλλη και ο διευθυντής των Ναυπηγείων Ελευσίνας, Α. Σακελλαρίου. Πίσω από τον κ. Ανδρεάδη διακρίνεται ο τότε αρχηγός του Α.Σ. Γ. Αμαραντίδης και όπισθεν αυτού ο υπασπιστής του και μετέπειτα αρχηγός του Α.Σ. Νίκος Χασιώτης.

Ένα μεγάλο έργο αρχίζει και μία τεράστια επένδυση για τα ελληνικά δεδομένα πραγματοποιείται, από τον Έλληνα εφοπλιστή Γιάννη Λάτση.

Πρόκειται για τα διυλιστήρια της ΠΕΤΡΟΛΑ στην Ελευσίνα.

Η έναρξη των εργασιών εγκαινιάζεται και στην εκδήλωση ο Γιάννης Λάτσης, που διακρίνεται σε πρώτο πλάνο, είχε καλέσει την ηγεσία του τόπου και οικονομικούς παράγοντες της χώρας.



Δεκαετία του '70.
Τα Ελληνικά Ναυπηγεία του
Σκαρामαγκά επισκέπτεται ο
ομοσπονδιακός υπουργός Με-
ταφορών και Συγκοινωνιών
της Γιουγκοσλαβίας του Τίτο,
Μπ. Ποπόφ, ο οποίος
στη φωτογραφία χαιρετά διά
χειραψίας τον τεχνικό -τότε-
διευθυντή των ναυπηγείων,
Κ. Καλδή. Δίπλα στον
κ. Ποπόφ, με τα γυαλιά,
ο διευθυντής Δημοσίων
Σχέσεων των ναυπηγείων
Κ. Μπρισιμιτζάκης, ενώ δί-
πλα στο Γιουγκοσλάβο υπουρ-
γό ο τότε Έλληνας πρόεδρος
στο Βελιγράδι, Σπ. Τετενές.



Άλλο ένα φωτογραφικό
στιγμιότυπο από ναυτιλιακή
εκδήλωση της δεκαετίας
του '60.

Η εκδήλωση αφορά Έκθεση
Βιβλίου, που πραγματοποιή-
θηκε επί του υπερωκεανίου
«Βασίλισσα Φρειδερίκη»,
και στα εγκαίνια της οποίας
παρέστη και ο αντιπρόεδρος
της κυβέρνησης,
Σοφοκλής Βενιζέλος.

Πριν από 72 χρόνια



Tην 1η Ιουλίου 1928 ο νηολογημένος ελληνικός εμπορικός στόλος, όπως προκύπτει από την τηρούμενη επίσημη ναυτιλιακή στατιστική, αποτελούνταν από 517 ατμόπλοια ολικής χωρητικότητας 1.187.699 τόνων και 724 ιστιοφόρα ολικής χωρητικότητας 58.670 τόνων. Ήτοι, σύνολο 1.241 πλοία 1.246.369 κοχ. Σε σύγκριση με το στόλο της 31/12/1927, παρουσιάζεται για μεν τα ατμόπλοια επί πλέον διαφορά κατά 13 πλοία και 76.647 τόνους, για δε τα ιστιοφόρα μείωση κατά 2 σκάφη 14 τόνων. Σημειώτεον ότι υπάρχουν και άλλα 3 ελληνικά ατμόπλοια 13.094 τόνων που ταξιδεύουν με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα.

- Στο πρώτο εξάμηνο του έτους νηολογήθηκαν 26 φορτηγά πλοία συνολικής χωρητικότητας 99.663 τόνων, αγορασθέντα από αλλοδαπούς αντί συνολικού τιμήματος 551.055 λιρών Αγγλίας. Μεταξύ αυτών, τα μεγαλύτερα των 5 χιλιάδων τόνων νηολογηθέντα πλοία είναι τα ακόλουθα: «Οινούσιος» (5.804 τ., ναυπ. 1904, τίμημα 25.300 λ.Α.), «Ελένη» (5.655 τ., ναυπ. 1918, τίμημα 42.500 λ.Α.), «Καπετάν Ρόκος» (5.486 τ., ναυπ. 1907, τίμημα 26.780 λ.Α.), «Άννα Μαζαράκη» (5.411 τ., ναυπ. 1913, τίμημα 45.500 λ.Α.), «Φρακούλα Γουλιανδρή» (5.304 τ., ναυπ. 1918, τίμημα 45.500 λ.Α.). Νηολογήθηκε εξάλλου και 1 επιβατηγό πλοίο, το «Ήρα Μ.» 1.855 τ., ναυπ. 1893, που αγοράστηκε αντί 10.000 λ.Α. Κατά την ίδια περίοδο διαγράφηκαν από τα ελληνικά νηολόγια 14 πλοία 24.871 κοχ, από τα οποία τα 10 φορτηγά και τα 4 επιβατηγά. Ως λόγος διαγραφής αναφέρεται για 8 πλοία η πώληση σε αλλοδαπούς και για 6 πλοία το ναυάγιο.

- Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, τον πλοίαρχο διορίζει και παύει ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής συμπλοιοκτησίας. Διχογνωμία υπάρχει για το αν έχει το δικαίωμα παύσης του πλοιάρχου ο επί χρόνιας ναύλωσης ναυλωτής, με επικρατούσα άποψη ότι έχει αυτό το δικαίωμα. Στην ίδια γνωμοδότηση

αναφέρεται ότι ο έχων το δικαίωμα απόλυσης του πλοιάρχου μπορεί να το μεταβιβάσει και σε τρίτον, εφόσον σχετική απαγορευτική διάταξη δεν υπάρχει.

- Κατά τον Μάιο του 1927, η τιμή ενός έτοιμου προς παράδοση νεότευκτου ατμόπλοιου 7.500 τ. φορτίου κυμαινόταν γύρω στις 67 με 68 χιλιάδες λίρες Αγγλίας. Ένα μήνα αργότερα, η τιμή είχε κατέβει στις 63.000 λ.Α. και αργότερα στις 60.000, όπου και παρέμεινε μέχρι τον Ιούλιο του 1928. Το μήνα αυτόν η κατά τόνο φορτίου τιμή ναυπήγησης υπολογίζεται σε λ.Α. 8-14-8. Οι ναυπηγοί φρονούν ότι οι σημερινές τιμές δεν μπορεί να πέσουν σε χαμηλότερο επίπεδο και ότι είναι κατάλληλη στιγμή για την παραγγελία πλοίων.

- Η μεταξύ Ελλάδος και Γερμανίας υπογραφείσα στις 24 Μαρτίου, στο Βερολίνο, συνθήκη εμπορίου και ναυτιλίας τέθηκε σε ισχύ από 1ης Ιουλίου με ανταλλαγή διακοινώσεων.

- Σύμφωνα με το διάταγμα περί κανονισμού υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού, το οποίο υπέγραψε ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Παύλος Κουντουριώτης, όλα τα εμπορικά πλοία υποχρεούνται να φέρουν στην πρύμνη την εθνική ναυτική σημαία. Όταν ελληνικό ή ξένο εμπορικό πλοίο χαιρετά πολεμικό πλοίο, ο χαιρετισμός ανταποδίδεται με πέντε βολές εφόσον το εμπορικό πλοίο πλέει μεμονωμένα και με επτά βολές αν συμπλέουν περισσότερα του ενός εμπορικά πλοία.

- Οι τιμές των ελαίων, βαρέων και ντίζελ, που χρησιμοποιούνται ως καύσιμος ύλη πλοίων (bunker), στο πρώτο δεκαήμερο του Ιουλίου είχαν ως ακολούθως: Αγγλία, βαρύ 67/6, ντίζελ 82/6. Ευρώπη, βαρύ 72/6 ντίζελ 90. Αλγέρι, βαρύ 72/6, ντίζελ 87/6. Πειραιάς, βαρύ 77/6. Πορτ-Σάιδ, βαρύ 75/-, ντίζελ 92/6. Νότιος Αμερική, βαρύ 67/6. Βόρειος Αμερική δολ. 1,10 κατά βαρέλι 42 αμερικανικών γαλονιών, ντίζελ δολ. 2,00.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης

LET THE EXPERTS DO THE JOB ...

HYDROBLASTING • SANDBLASTING • CLEANING • PAINTING

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

CORAL LTD.

... THE LEADER IN CORROSION CONTROL PROBLEMS.



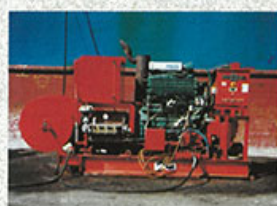
WOMA ECOMASTER TWIN JET,
2500 BAR, JULY '99



FLOATING WORKSHOP, SANDBLASTING



VACUUM, ABLE TO COMPLETE
ANY DIFFICULT WORK



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



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



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



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



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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ



Με το να περιβάλλεται η χερσόνησος του Άθω από θάλασσα, το ψάρεμα αποτέλεσε και αποτελεί ακόμα και σήμερα μία από τις αναγκαίες ασχολίες των μοναχών, ασχολία που ξεκίνησε από τα πρώτα κιόλας χρόνια της ιδρύσεως των μοναστηρίων στο χώρο αυτόν. Σε έγγραφα του 14ου αιώνα αναφέρονται *Σαντάλια γρίππου* να ανήκουν ή να παραχωρούνται προνομιακά σε μοναστήρια καθώς και παραχωρήσεις παράκτιων αλιευτικών περιοχών για αποκλειστική εκμετάλλευση από τα μοναστήρια. Οι αλιευτικές προνομίες αυτές συγκεκριμένα φτάνουν ως τις μέρες μας καθώς η συνθήκη της Λωζάνης, της 24ης

Ιουλίου του 1923, που διέπει το καθεστώς του Αγίου Όρους, στο άρθρο 170 ορίζει ότι: «... η αλιεία εις το Άγιον Όρος διά την συντήρησιν των μοναχών αυτού είναι ελευθέρα και απηλλογμένη πάσης φορολογίας». Τους ψαρότοπους παραχωρούσε η Ιερά Σύνοχη του Αγίου Όρους όπως φαίνεται και από ένα έγγραφο της του 1405, στο οποίο αναφέρεται: «Επειπερ οι εν τη σεβασμία και ιερά μονή του Κουτλουμούση ενασκούμενοι μοναχοί εξήτησαν στασίδιον αλιευτικόν εν τη Κομιτίσση, και γενομένης μεγάλης συνάξεως του Αγίου Όρους, παρεσχέθη αυτοίς η αίτησις και εδόθη προς την μονήν το στασίδιον αλιευτικόν εις την Κομιτίσσαν το του Στάλη επονομαζόμενον ο και οφεί-

λη από τουνυν η τοιαύτη σεβασμία μονή κατέχειν κατά τελείαν δεσποτείαν κατ κυριότητα αναφαιρέτως και νέμεσθαι αυτό διά παντός ανενοχλήτως και σταράχως, μη έχουσα παράτινος των απάντων κώλησιν τινά ή επίρειαν ή διενόχλησιν». Στην περιοχή της Κομιτίσσης, που βρίσκεται έξω από τα μοναστηριακά όρια του Αγίου Όρους, αλλιώς και πέρα από αυτή, μέχρι το Πλατύ στα όρια της μονής Χιθιανδαρίου και άλλα μοναστήρια είχαν αρσανάδες, *οψαρτίκια*, *οψαροστάσια*, στασίδια αλιευτικά από όπου ξανοίγονταν οι ψαράδες για το ψάρεμα των *ορκυνίων* (είδος ψαριών) κυρίως. Φαίνεται όμως ότι δεν έλειπαν και οι διεκδικήσεις για τους ψαρότοπους,

ΒΙΟΣ

του Α. Ι. Τζαμτζή, πλοιάρχου Εμπορικού Ναυτικού

ΣΤΟ ΑΓΙΟ ΟΡΟΣ

όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε ένα έγγραφο του 1386: «... κατ' ολίγον υποτέμνοντες καθήρσαν γην των Λαυριωτικών οι του Κουτλουμούση, και άλλα τινά δίκαια αυτών, την τε σκάναν και την αλειάν...».

Για τη στάση της Κομνιτισσας έριζαν οι μονές Ξηροποτάμου και Ζωγράφου. Για την τακτοποίηση της διαφοράς κλήθηκε ο Πρώτος της Συνάξεως Ισαάκ να βρει τα δίκαια της κάθε μονής, πλην αυτό δεν ήταν και τόσο εύκολο καθώς τα ορόσημα είχαν χαθεί με το χρόνο. Γράφει λοιπόν ο Ισαάκ «... σκοτεινής ούτο και αδήλου της αληθείας ούσης επαλειόμεν λογισμοίς και ουκ είχομεν ότι και πράξομεν...». Και δίνει μία σοφωμάντεια λύση: «... διεκρίνομεν κοινή γνώμη μετά των τιμιωτάτων καθηγουμένων της συνελεύσεως, μηδεμίαν κατέχειν τον ανφισβητούμενον της αληθείας τόπον του Πρατόνου και Σκάμνη, αλλήλ κατάσχειν τούτο η Μέση» (Μέση είναι μία από τις ονομασίες που οι Αθωνίτες δίνουν στο διοικητικό τους κέντρο).

Δεν φαίνεται όμως να έλειπαν και οι κάπως βιαιότερες καταστάσεις όπως μαρτυρείται από την παρακάτω επιστολή των επιτρόπων της μονής Ξηροποτάμου προς τον ηγούμενο της μονής Σίμωνος Πέτρας με ημερομηνία 24 Δεκεμβρίου 1860. «Την υμετέραν Πανοσιολογιότητα αδελφικώς εν αυτώ κατασπαζόμεθα. Μετά πολλής θλίψεως και αθυμίας πληροφορούμεθα ταύτας τας στιγμάς, παρά των ημετέρων ψαράδων, ότι έχοντες τα δίκτυα των χαλασμένα (απλωμένα) προς άγραν, αφαιρέθησαν τα δίκτυα των παρά των υμετέρων ψαράδων και υβρίσθησαν παρ' αυτών παρά πάσαν προσδοκίαν, πράγμα ανάρμοστον δι'



όλου, όχι μόνον εις τους καθογέρους, αλλήλ ούτε εις τα βάρβαρα ταύτα έθνη και αν ακόμα εις αυτών τον αρσάνα σας έμπροσθεν ερρίπτοντο τα δίκτυα μας, ως γείτονες και ως φίλοι έπρεπε να προτείνατε εις ημάς τα παράνομά σας και όχι ως ησταί να αρπάξουν τα δίκτυα μας οι ψαράδες σας από το τόπον μας, διο σας παρακαλούμεν φιλαδέλφως να διατάξτε αυτούς τους κακοήθεις ανθρώπους να επιστρέψωσιν τα δίκτυα μας και να ζητήσουν συγγώμην διά το στόπημά των τούτο, διότι βέβαια φρονούμεν ότι ταύτα διεπράχθησαν άνευ της φρονήμου συγκαταθέσεως και αδείας σας, τούτου δε μη γενομένου, θεωρούμεν το εμαυτόν μας προσβεβλημένον και ηδικημένον και κατά συνέπειαν, δεν δυνάμεθα να υποφέρομεν τοιαύτας περιφρονήσεις. Μένομεν κ.λπ.».

Δυστυχώς, φαίνεται πως δεν θα μάθουμε ποτέ την εξέλιξη της ιστορίας αυτής, αλλήλ όπως έγραψε κάποιος: «... πιθανόν, κάποιος που αναζητά την αγγελική πολιτεία επί της γης να ξενίζεται με όλα ταύτα, αγνοώντας ίσως την Κυριακή εντολή: Άφετε συνουξάνεσθαι αμφοτέρα (το καλό και το κακό) μέχρι του θείσμου, της Β' παρουσίας (Ματθ. ιγ 30)». Γι', αυτό κρίνεται σκόπιμο να παρατεθεί μία φράση ξένου πρίγκιπα, που οπωσδήποτε, η πηλατιά μόρφωσή του θα τον βοηθούσε να ζυγίσει με ακρίβεια χαρακτήρες ανθρώπων: «... Είδον εκεί (στο Άγιον Όρος) αγίους και νό-ας σεσαρκωμένους εν αρεταίς, είδον επιγείους αγγέλους και ουρανίους ανθρώπους». Δεινοί ψαράδες φαίνεται να ήταν οι σκηνιώτες και κεληνώτες μοναχοί για τους οποίους ο Μάξιμος Γραίκος (16ος αιώνας) αναφέρει ολο-

Στη μοναστική κοινωνία του

Αγίου Όρους τα ψάρια

αποτελούσαν και αποτελούν μία

από τις βασικές, αλλά και τις

πλέον προσφιλείς τροφές των

όσων μονάζουν εκεί. Τα φαγητά

με ψάρια, με το να επικρατεί

ακρεοφαγία στο χώρο του Αγίου

Όρους, αποτελούν ένα είδος

διαλεκτής τροφής στο καθημερινό

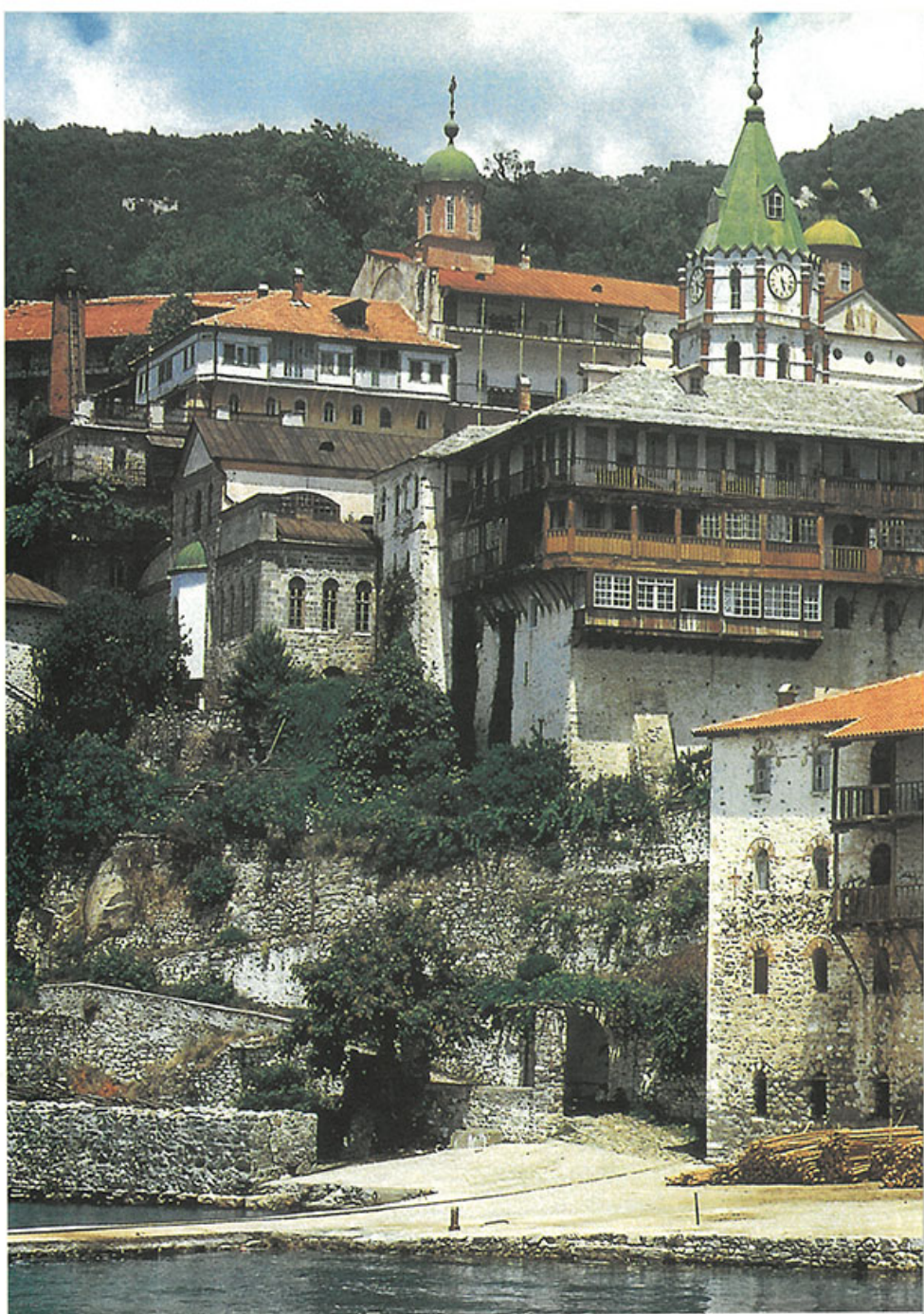
λιτό διαιτολόγιο των μοναχών.

γράφως «...ρίπτουν δίκτυα εις την θάλασσαν προς άγρον ιχθύων».

Μία γρήγορη περιγραφή των κεληιωτών ψαράδων έχουμε από τον Φώτη Κόντογλου, ο οποίος γράφει γι' αυτούς: «Μία μέρα ήρθε στα Καψοκαθύβια ένας καλόγερος από κάποιο ψαρόσπιτο, που ήτανε ανάμεσα στον Κάβο Σμέρνα και στα Καψοκαθύβια... Σε 2-3 μέρες πήγα στο κελί του. Ήταν από τα πιο παράξενα. Το σπίτι τόχανε χτισμένο λίγο παραπάνω από την θάλασσα, θεμελιωμένο σε βράχο, με χαγόνια και με κάμαρες, με μαύρες πλάκες αντί για κεραμίδια... Λίγο παραπάνω ήταν χτισμένη η εκκλησιά, μικρή με σκαλιστό τέμπλο... Όλο το σπίτι μύριζε ψαρίδι. Άλλη φορά, εκεί που καθαφάτιζεν ο πατήρ Νείλος μία βάρκα..., έψελνε κι έκανε το δεξιό ψάδι και εγώ τον αριστερό... Δεν μπορώ να παραστήσω το πόσο συγκινημένη ήταν η καρδιά μου σαν άκουγα να ψέλην ο πάτερ Νείλος, ξυπόλητος με το κατραμωμένο βρακί, με τα φύκια κολλημένα απάνω στα γυμνά ποδάρια του, να ψέληνει στίχους ιαμβικούς... Μα η πιο βαθεία και η πιο παράξενη συγκίνησις μ' έπιανε την Κυριακή και τις άλλες γιορτινές μέρες που λειτουργούσε ο πάτερ Νείλος ο ψαράς και γινότανε ιερεύς του Θεού του Υψίστου, αυτός που τον έβλεπα τις άλλες μέρες να αθατίζει ψάρια, να καθαφάτιζε βάρκες, να ματίζει σχοινιά, να γραντολογεί καραβόπανα, να βολεύει άγκυρες, να μπαλώνει δίκτυα μαζί με τη συνοδεία του. Και στη λειτουργία γίνονταν σαν πατριάρχης, με το επανωκαλύμμαχο, με το χρυσό φελόνι, με τα επιμανίκια, με το επιγονάτιο και δεότανε μυστικώς εις την Αγία Τράπεζα "υπέρ των του Ιησού αγνοημάτων", "ως ενδύόμενος την της ιερατίας χάριν". Μα η καρδιά μου δάκρυζε αληθινά από άγια χαρά και από κατόνυξη, σαν στρώνανε για να φάνε και ευλογούσε την τράπεζα ο πάτερ Νείλος... ενώ γύρω στεκότανε με σταυρωμένα χέρια απλοί ψαράδες, κουρασμένοι θαλασσοδαρμένοι, ξεχασμένοι από τον κόσμο...».

Αξίζει να παρατηρήσουμε ότι στα Ευχαλόγια της Εκκλησίας περιλαμβάνεται και σχετική ευχή «εις το ευλογήσαι τα δίκτυα», όπου αναφέρεται «Κύριε ο Θεός ημών, ο εκ πέντε άρτων και δύο ιχθύων πεντακισχιλίου κορέσας και εκ των περισσευμάτων πλήθους συναχθείναι παρσκεύσας, αυτός, Δέσποτα παντοδύναμε, και τα προκείμενα δίκτυα ευλόγησον... κ.λπ.» Όλα τα αγιορείτικα μοναστήρια διαθέτανε ψαρόβαρκες, μικρές ή μεγαλύτερες, για τις ανάγκες τους καθώς και ψαράδες μοναχούς ή κοσμικούς. Συχνά δε τα μοναστήρια ζητούσαν τη βοήθεια άλλων μοναστηριών για παραχώρηση ψαράδων ή τεχντών ή και υλικών για τη συντήρηση των σκαφών, αλλά και αλιευμάτων για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών όπως γιορτών, τραπεζών κ.λπ.

Σε επιστολή τους προς τον ηγούμενο της μονής της Σιμωνόπετρας, οι επιτρόποι της μονής της Λαύρας τον Ιούνιο του 1858 ζητούν



να τους σταλεί ο κ. Αντώνιος ο Υδραίος προκειμένου να ψαρέψει «διά την προσγεληθείσαν Μοναστηριακήν ημών πανήγυριν». Και οι επιτρόποι της μονής Γρηγορίου το 1855 έγραφαν προς τον καθηγούμενο της Σιμωνόπετρας «επειδή απεβάρημεν τον ψαράν μας τον Κοκινόπανην νομίζοντες ότι ο Ανδρόνικος μας αρκεί διά ψαράς κατά την υπόσχεσιν ην ήδη σθέντην, ώστε ηναγκάσθημεν και τον απεβάρημεν του Μοναστηρίου και εμείναμεν χωρίς ψαράν, και ότι η υμετέρα Πανοσιότης έχει αρκετούς ψαράδες, εκ τούτου παρακινούμεθα και παρακαλούμεν, να δώσετε την άδειαν εις τον ρηθέντα Κοκινόπανην, ίνα επιστρέψη προς ημάς, και αντ' αυτού σας στέλλομεν τον συνάδελφον Δαμιανόν ως εμπειρότατον ναύτην, να τελειώση την υπόθεσιν σας... κ.λπ.» Τον δε Ιούνιο του 1858, η Κοινή Σύναξη των Αντιπροσώπων και Προϊσταμένων των είκοσι Ιερών Μονών του Αγίου Όρους με εγκύκλιό της προς όλες τις αγιορείτικες μονές ζητούσε: «Επειδή η Ιερά Κοινότης μετά τον διορισμόν των νέων Επιστατών συννηθίζει να κάμνη

μίαν Τράπεζαν και να φιλεύονται οι Αντιπρόσωποι, διά τούτο γράφοντες εις την υμετέραν πανοσιότητα μετά πεποιθήσεως, αξιούμεν αδελφικώς, όπως ευαρεστηθέντες διατάξετε τον ψαράν του Μοναστηρίου σας, ίνα την εβδομάδα ταύτην ψαρεύση εν' ονόματι της Κοινότητος, και τους αλιευομένους ιχθείς, αφ' ου περιποιηθήτε ως δει, αποστείλητε εντός της εβδομάδος ταύτης προς ημάς, ίνα ποιήσωμεν την περί ης ο λόγος Τράπεζαν. Ευελπιζόμενοι ότι θέλομεν εισακουσθή εις την αξίωσιν μας ταύτην διατελούμεν φιλαδέλφως... κ.λπ.».

Οι ψαράδικες βάρκες των μοναστηριών του Αγίου Όρους συνήθως κατασκευάζονταν και συντηρούνταν στους αρσανάδες των μοναστηριών, αγοράζονταν όμως και από τις γύρω περιοχές ή τα νησιά. Χαρακτηριστικό είναι ένα γράμμα του ηγουμένου του ρώσικου μοναστηρίου του Αγίου Παντελεήμονος προς τον ηγούμενο της Σιμωνόπετρας, με ημερομηνία 12 Απριλίου 1852, το οποίο έχει ως εξής: «... Κοινοποιούμεν ότι το παρ' ημίν



**Όλα τα αγιορείτικα
μοναστήρια διαθέτανε
ψαρόβαρκες,
μικρές ή μεγαλύτερες
για τις ανάγκες τους
καθώς και ψαράδες
μοναχούς
ή κοσμικούς.
Συχνά δε τα
μοναστήρια ζητούσαν
τη βοήθεια άλλων
μοναστηριών
για παραχώρηση
ψαράδων ή τεχνιτών
ή και υλικών για τη
συντήρηση
των σκαφών, αλλά και
αθλιευμάτων για την
αντιμετώπιση
έκτακτων αναγκών
όπως γιορτών,
τραπεζών κ.λπ.**

κατασκευαζόμενον πλοιάριον λαμβάνει κατ'αυτάς πέρας συν θεώ, και επειδή δεν ευρίσκωμιν εμπείρους καθαφάτος διά να μας το καθαφάτουν και ως εκ τούτου έχομεν μεγάλην ανάγκην, παρακαλούμεν φιλαδέλφως ίνα αποστείλῃ ἡμῖν τον Μάιστορα Κ. Αποστόλη μετά του Γαμβρού αυτού Κ. Αναγνώστου, διά να μας το καθαφάτουν, και θέλει υποχρέωση ἡμᾶς τα μέγιστα. Γνωρίζομεν ότι ἡ υμετέρα Πανοσιότης έχει πολλὰς διά να τελειώσωσιν οι ρηθέντες, ἀλλὰ ἡ περιστάσις μας αναγκάζει να φανώμεν οχληροί προς την αὐτῆς Πανοσιότητα, ἐμποδίζοντες τας υπηρεσίας της, διο και ἐξαιτούμεθα την ἀδελφικὴν αὐτῆς συγγνώμην. Πεισιμαρμένοι οὖν εἰς την φιλαδέλφον αὐτῆς διάθεσιν προς ἡμᾶς κ.λπ».

Συναφές είναι και το γράμμα του καθηγουμένου του μοναστηρίου του Γρηγορίου προς τον καθηγουμένο της Σιμωνόπετρας με ημερομηνία 16 Ιουνίου 1865, στον οποίον γράφει: «Επειδή κατασκευάσαντες εν μικρόν πλοιάριον του ψαρεύματος, στερούμεθα επί του παρόντος

πίσης εἰς ἐπίκρισιν αὐτοῦ, ἀδελφικῶς ἀξιούμεν την ὑμετέραν Πανοσιολογιότητα ὅπως εὐαρεστηθεῖσιν χορηγήσῃ ἡμῖν ἕως δέκα πέντε σκάδας δανεικῶς, την οποίαν μετ' ὀλίγας ἡμέρας, ἀπ' ὅταν ἐκ Θεσσαλονίκης ἐπιστρέψῃ το πλοῖόν μας, ἀποδώσομεν ὑμῖν. κ.λπ.».

Φαίνεται ὅμως ότι πραγματοποιοῦνταν και αγορές πλοιαρίων για τις ἀθλιευτικές ἀνάγκες των μοναστηριῶν και ἀπό τόπους ἔξω ἀπὸ τὸ Ἅγιον Ὅρος, ὅπως προκύπτει ἀπὸ ἓνα πηρεξούσιο με ἡμερομηνία 29 Ιουλίου 1892, που βεβαιώνεται ἀπὸ τον δήμαρχο της Γλώσσας Σκοπέλου και ἔχει ως ἐξῆς: «Ἡ υποφαινόμενη Εἰρήνη χήρα Γεωργίου Δ. Μαρούλη, κυρία οὖσα και ἰδιοκτῆτρια της ἐλληνικῆς ῥέμβου ονομαζομένης Ἅγιος Γεώργιος τόνων ἐλλ. δύο, αρ. 2, καταχωρημένης εἰς τὸ νηιολόγιον του ῥιμένους Σκοπέλου υπ. αριθ. 63, διορίζω και ἀποκαθιστῶ πηρεξούσιόν μου τον υἱόν μου Νικόλαον Γ. Μαρούλην διαμένοντα ῥῆδη εἰς Ἅγιον Ὅρος, ὅπως φροντίσῃ και ἐκποιήσῃ την ρηθείσαν ῥέμβον μου και εἰσπράξῃ το τίμημα

αὐτῆς και συντάξῃ και υπογράψῃ ἐξ ὀνόματός μου και πηρεξουσίου μου το περί πωλήσεως ἐπίσημον πωλητήριον κ.λπ.» και ἀκολουθεῖ ἡ παρακάτω ἐγγραφή στο ἴδιο πηρεξούσιο: «Ὁ υποφαινόμενος κύριος Νικόλαος Γεωργίου Μαρούλης Γλωσσότης κατὰ την ἀνωθεν πηρεξουσιότητα της Μητρός μου ἐπώλησα την ῥέμβον ονομαζομένην Ἅγιος Γεώργιος, τόνων ἐλληνικῶν δύο, εἰς την ἱερὰν Μονὴν του Σίμωνος Πέτρας και ἔλαβον το ἀντίτιμον αὐτῆς δραχμὰς ἐλληνικὰς πεντακοσίας (αριθ. 500) ἔδοκα και το της ἰδιοκτησίας ἐγγραφον και εἰς ἐνδειξὴν υποσημειοῦμαι. Ἐν Ἀγίῳ Ὁρῳ τη δεκάτῃ ογδόῃ Αὐγούστου 1892».

Τὸ ψάρεμα στο Ἅγιον Ὅρος γινόταν τόσο ἀπὸ τὴ στεριά ὅσο και ἀπὸ τις ψαρόβαρκες. Ἀπὸ τὴ στεριά ψάρευαν συνήθως με πετονιές και καλῆμια, ἀλλὰ και ὅπου ἡ ἀκτὴ προσφέρονταν με γρίππους (πεζότρτες). Στὴν ανοικτὴ θάλασσα χρησιμοποιοῦσαν τὰ ἐιδικὰ μικρὰ σκάφη, τις ψαρόβαρκες, τράτες, ψαροκάικα κ.λπ. και χρησιμοποιοῦσαν συνήθη δίχτυα ἢ και πετονιές (συρτές ἢ καητές). Τὴ νύκτα τὸ ψάρεμα γινόταν με τὸ πυροφάνι, ὅπου πάνω σε μία ἀθλιευτικὴ σκάρα τοποθετοῦνταν δοδιά ἢ φρύγανα για τὴ συγκέντρωση των ψαριῶν. Σὲ χρῆση ἦταν και τὸ καμάκι τόσο ἀπὸ τὴ στεριά ὅσο και ἀπὸ τις ψαρόβαρκες για μεγαλύτερη ψάρια, χταπόδια, σουπιές κ.ά. Γενικὰ μπορούμε να πούμε ὅτι κάθε εἶδος ψαρέματος ἦταν σε χρῆση ἀπὸ τους μοναχοὺς του Ἁγίου Ὁρους, οἱ οποίοι θεωροῦνταν ἀπὸ τους πιο ἐμπειροὺς και ἱκανοὺς ψαράδες.

Πληροφορίες γύρω ἀπὸ τὴν ἀθλιευτικὴ δραστηριότητα των μοναστηριῶν του Ἁγίου Ὁρους βρίσκονται και στὰ βιβλία *Ληψοδοσίας* τους. Ἔτσι, για τὰ χρόνια 1849 - 1856 στὰ βιβλία της Σιμωνόπετρας διαβάζουμε: «...δι' ἀγκύστρια και πετονιές διὰ τους ψαράδες γροσ...», «εἰς τον Χρίστον βαρκάρην διὰ μοῦλῶν ἰδικὰ του ὅπου ἐπέρασε εἰς τὰ δίκτυά μας γροσ...», «εἰς τον καπετάν Κωνσταντῖν Χασάπην διὰ 132 οκ. τρία και ἑνδεκα οκ. ἄλεια γρ. 420», «εἰς τον ἡμέτερον Σωφρόνιον διὰ ἀγκυστρα και πετονιές γρ. 60», «εἰς ἱερισσιώτην τινὰ δια τὰ δίκτυα ὅπου μας ἐδιόρθωσε γρ. 38», «εἰς τον Σταμάτη Σκιαθίτη διὰ 10 ἡμερ. καθάρισμα των βαρκῶν γρ. 110», «εἰς τον γέρο Δημήτριον Κοκκινογένην Συκιώτην διὰ 4 μῆνες και τὸ παιδί του εἰς τον Ἀρσανά μας διὰ ψάρευμα και δίκτυα γρ. 440», «εἰς τον γέρο Ἀθύπιον διὰ πλέξιμον δικτύων γρ. 50» κ.λπ.

Ἀπὸ τὰ ἴδια βιβλία προκύπτει ἀκόμα ὅτι πολλὰς φορὲς τὸ μοναστήρι ἀγόραζε ψάρια ἀπὸ ψαράδες που ἔφεραν ψάρια ἐκεῖ για πούλημα. Για παρόδειγμα, ἀναφέρεται για τὴν ἴδια παραπάνω περίοδο: «... εἰς τινὰς ψαράδες υδραίους διὰ 233 οκ. οψάρια θαλασσινὰ 582 γροσ», «εἰς τινὰ υδραίων ψαρά διὰ 42 οκ. οψάρια κ.λπ, γροσ. 130», «εἰς ἐν πλοῖον διὰ 189 οκ. σαρδέλλης 494 γροσ», «εἰς ἐν πλοῖον μπουγάζικον (ἀπὸ τὰ Δαρδανέλλια) διὰ 210 οκ. γουλιανόν (εἶδος ψαριοῦ) γροσ. 420», «εἰς τον καπετάν Ἀντώνη υδραίων διὰ 149 οκ. ψά-

ρια...», «εις τον πλοίαρχον Δαμιανόν Μαϊδιανόν (προφανώς από τη Μάδιτο της Αν. Θράκης) διά 291 οκ. σαρδέλλης και κολιούς 938 γροσ», «εις τον Ιωάννην Ιερισσού ψαρά δια 40 οκ ψάρια εν τη εορτή της αγίας Μαγδαληνής γρ.120», «εις τον Γέρο Αθύμο διά 6 οκ. οκταπόδι γρ. 6» κ.λπ.



... και ένα ναυάγιο

Η ιστορία αρχίζει με ένα γράμμα του καθηγούμενου του μοναστηριού της Σιμωνόπετρας προς τον γερο-Φίλιππο τον οικονόμο του Μετοχίου του μοναστηριού στην Κασσάνδρα με ημερομηνία 19 Φεβρουαρίου 1865, στο οποίο ο καθηγούμενος Νεόφυτος γράφει: «Προ πολλών ημερών το τρεχαντηράκι μας με 4 αδελφούς επήγασιον προς τα μέρη της Συκιάς (χωριό στη νοτιοανατολική άκρη της Σιθωνίας) διά ψάρευμα, και ενώ παρήλθον τόσαι ημέραι, μήλιστα και η τωρινή, δεν εφάνηκαν να επιστρέψουν, ερευνήσαμεν και τα διάφορα πλοία όπου ήλθον από Συκιάν και ουδέν εμάθαμεν αν ζώσιν ή απέθανον, διά τούτο είμεθα εις μεγάλην ανησυχίαν και διά τούτο εστείλαμεν επίτηδες τον αδελφόν γερο-Ναθαναήλ κατά την Βουρβουρού και Νικήτην και τον γερο-Ιωακείμ θα στείλωμεν μεθαύριο κατά την Συκιάν όπως ερευνήσωσιν πανταχού ίσως μάθωμεν τίποτε και η Οσιότης σας να παρατηρήσετε και ερευνήσετε αυτού τα παρὰ ἡμῶν ίσως εύρωμεν τίποτε σημείον προς πληροφορίαν μας... κ.λπ.».

Ο ίδιος με ημερομηνία 4 Μαρτίου 1865 γράφει στον ίδιο παραλήπτη: «Επί της ώρας ουδέν εμάθαμεν περί των ημετέρων αδελφών γερο-Νικοδήμου και λοιπών και σχεδόν απεληπίσθημεν, προχθές τους εκάμαμεν και νεκρόσιμον ακολουθήσαν, αυτοί αν έζων, τόσας ημέρας έπρεπε όπου και αν 'ταν να έλθουν, αλλή φαίνεται εκάθησαν εις την θάλασσαν, πολὺ εληυπήθημεν διά μιας αιφνιδίας να στερηθώμεν 4 χρησίμους αδελφούς, ο άγιος Θεός ας αναπαύσῃ τας ψυχὰς των εν τοις κόλποις Αβραάμ και ημάς να διαφυλάξῃ από χειρότερα... εκτός όπου εκάσαμεν τους ανθρώπους μας συναπηλέσθησαν το πλοίον, τα δίκτυα και λοιπά, εμείναμεν χωρίς δίκτυα, αν έχει αυτού η Οσιότης σου κανένα τόνον (:) να μας τα στείλῃς να πορευθώμεν έως να εξοικονομώμεν έτερα. Ο άγιος Θεός να μας διαφυλάξῃ από χειρότερα».

Στο μεταξύ φαίνεται ότι ήλθαν κάποιες ειδήσεις, ότι κάποιο τρεχαντηράκι βρέθηκε στη

Σκιάθο και ο ηγούμενος Νεόφυτος γράφει με ημερομηνία 9 Μαΐου στον «Έντιμον Λιμενάρχην της νήσου Σκιάθου»: «Επειδή εν πλοίαριον της Μονής (Τρεχαντηράκι) αποσταθέν με 4 μοναχούς προς τα εδω μέρη Συκιάς και Κασσάνδρας να αλιεύσωσι, απωλέσθη δυστυχώς αὐτανδρον εις τας ημέρας 25-30 παρελθόντος Ιανουαρίου, και επειδή ερευνόντες περί αυτό εμάθαμεν εσχάτως από τινά επιβάτην αφιχθέντα ενταύθα εκ της υμετέρας νήσου, ότι εις τας αυτού ακτάς ευρέθη εν τοιούτον πλοίαριον εμπεριέχον έτι δίκτυα, ράσα καλογερικά και καλυμαύχια, εκ τούτου συμπεραίνομεν να 'ναι το της Μονής μας ως εἴρηται απωλέσθη, όθεν αποστέλλοντες επίτηδες του επιτοούτου τον ημετέρον συνάδελφον Κ. Ιωάσση, όπως πληροφορηθῇ περί τούτου και αν υπάρχει το της Μονής μας, παραλάβῃ αὐτό. Παρακαλούμεν την υμετέραν Ευγένειαν όπως ευαρεσθηθείσα συστήσῃ και συνδράμῃ τον ρηθέντα ημετέρον συνάδελφον προς εκπλήρωσιν της εν λόγῳ Μοναστηριακής ημών εντολής, εφ' ω ευελπιζόμενοι ότι θέλῃ εισακουσθῇ η μικρά ημών αὐτῇ παράκλησις, εσόμεθα ευγνωμονούντες και διατελούντες διά βίου κ.λπ.».

Ακολουθεῖ ένα γράμμα του οικονόμου του Μετοχίου της Κασσάνδρας προς τον ηγούμενο της μονής, ο οποίος με ημερομηνία 12 Μαρτίου γράφει: «Προ ημερών εμάθαμεν τας ἁληπράς ειδήσεις ότι οι αδελφοί οι οποίοι ήσαν με το πλοίαριόν μας διά να ψαρεύωσιν δεν ήλθαν εις το Μοναστήρι και ευρισκόμεθα εις μεγαλοτάτην ανησυχίαν. Ακολουθῶς εις τας 4 του τρέχοντος ελάβαμεν το από 9 παρελθόντος σημειούμενον υμετέρον ευχετικόν γράμμα με ανήκεστον ἁληπν αναγνώσαντες εμάθαμεν και παρ' αυτού το ὅμοια και καθ' ημεραν ερευνώντας ίσως μάθωμεν τίποτε περί ταύτης της συμφοράς, εληπροφορήθημεν ακόμη θλιβεράς και απαρνηγορίτους ειδήσεις ότι εν τη Σκιάθῳ ευρέθη ένα τρεχαντηράκι μικρό χωρίς να έχει μέσα ανθρώπους ούτε ἄλλο τίποτε παρὰ μόνον μερικά δίκτυα, ένα καλυμαύχι και ένα ράσο, Εσυμπεράναμε με τον ἁλοισμόν μας μήπως ήτον το ιδικόν μας, περί τούτου ειδοποίησαμεν και τους ημετέρους αδελφούς εις Θεσσαλονίκην και δεν αμφιβάλω ότι θα σας έγγραφεν ο γερο-Ιωάσση ή αν εμάθατε καμῖον ἄλλον είδησιν βεβαιωτέραν... κ.λπ.».

Στις 3 Απριλίου 1865 ο Λιμενάρχης του Γ' Παραλήπου Τμήματος γράφει από τη Σκιάθο προς τον ηγούμενο της Σιμωνόπετρας: «Σας γνωστοποιώ εις απάντησιν του από 17 Μαρτίου υμετέρου εγγράφου ότι κατά την 9ην Φεβρουαρίου ε.έ. ευρέθη ερριμένον επί των βορειοδυτικών παραλίων της Νήσου Σκιάθου εν πλοίαριον τρεχαντηρίον όπερ δεν έφερεν ουδένα άνθρωπον ούτε έπιπλόν τι καθ' ὃ μας ειδοποίησεν ο ανακαλύψας αὐτό ποιμήν. Το πλοίον αὐτό μένει έκτοτε εν τῷ τόπῳ του ναυαγίου ένεκεν κακοκαιριών και δέϊται απολήτου επισκευής όπως καταστή προς πλουν, επιτήδειον.

Φροντίσατε το πλοίον να διωρίσῃτε αντιπρόσωπόν σας ενταύθα ώστε να ενεργήσῃ την επισκευήν και αμοίψῃ τον ανακαλύψαντα αὐτό και με πρώτην ευκαιρίαν διά την παραλαβήν σας θέλω φροντίσῃ και αποσταλῇ το πλοίαριον αὐτό εις παραλαβήν σας. Απόντος του Λιμενάρχου ο Γραμματεὺς Γ.Δ. Λαίνος».

Με ημερομηνία 28 Απριλίου ο Λιμενάρχης Σκιάθου γράφει: «Προς τον Άγιον Καθηγούμενον του Ιερού Βασιλικού και Πατριαρχικού Κοινοβίου της Σίμωνος Πέτρας Αρχιμανδρίτην Νεοφύτον και τους λοιπούς συναδέλφους αὐτοῦ Αγίους Πατέρας.

Συνενεία του από 26 ἡ. Μηνός σεβαστοῦ εγγράφου ὧμῶν, παρεδώκαμεν το προ πολλοῦ ευρεθέν ερριμένον επί του βορειοδυτικού παραλήπου της ενταύθα Νήσου Πλοίαριον Τρεχαντηρίον Χωρητικότητος τόνων ως ἐγγίστα 3 εις τον επί τούτου αποσταλθέντα παρ' ὧμῶν ἁληπρξοῦσιον Κ. Αντωνιον Γ. Κυράνην Ὑδραίων, όπως αὐτό μεταφέρῃ εις Άγιον Ὅρος Αθῶ, και το παραδόσῃ ανυπερθέτως εις Ὑμάς. Πληροφορῶ δε, τον Σεβαστόν Καθηγούμενον ότι εις το ειρημένον πλοίαριον ουδέν είδος ούτε έπιπλόν ευρέθη καθ' ὃ μας εληπροφορήσαν οι ευρόντες αὐτό χωρικοί. Δεχθήτε τα σεβάσματα της προς ὑμὰς εξαιρέτου υπολήψεός μας. Ο Λιμενάρχης Σκιάθου».

Τυπικός ο Λιμενάρχης στέλνει και το εξοδολόγιο.

«Κατάλογος των δαπανηθέντων εξόδων διά την επισκευήν του ναυαγιαμένου πλοίου τρεχ. της Μονής Σιμωνόπετρας και δικαιώματα του φύλακος και τους ευρόντας αὐτό.

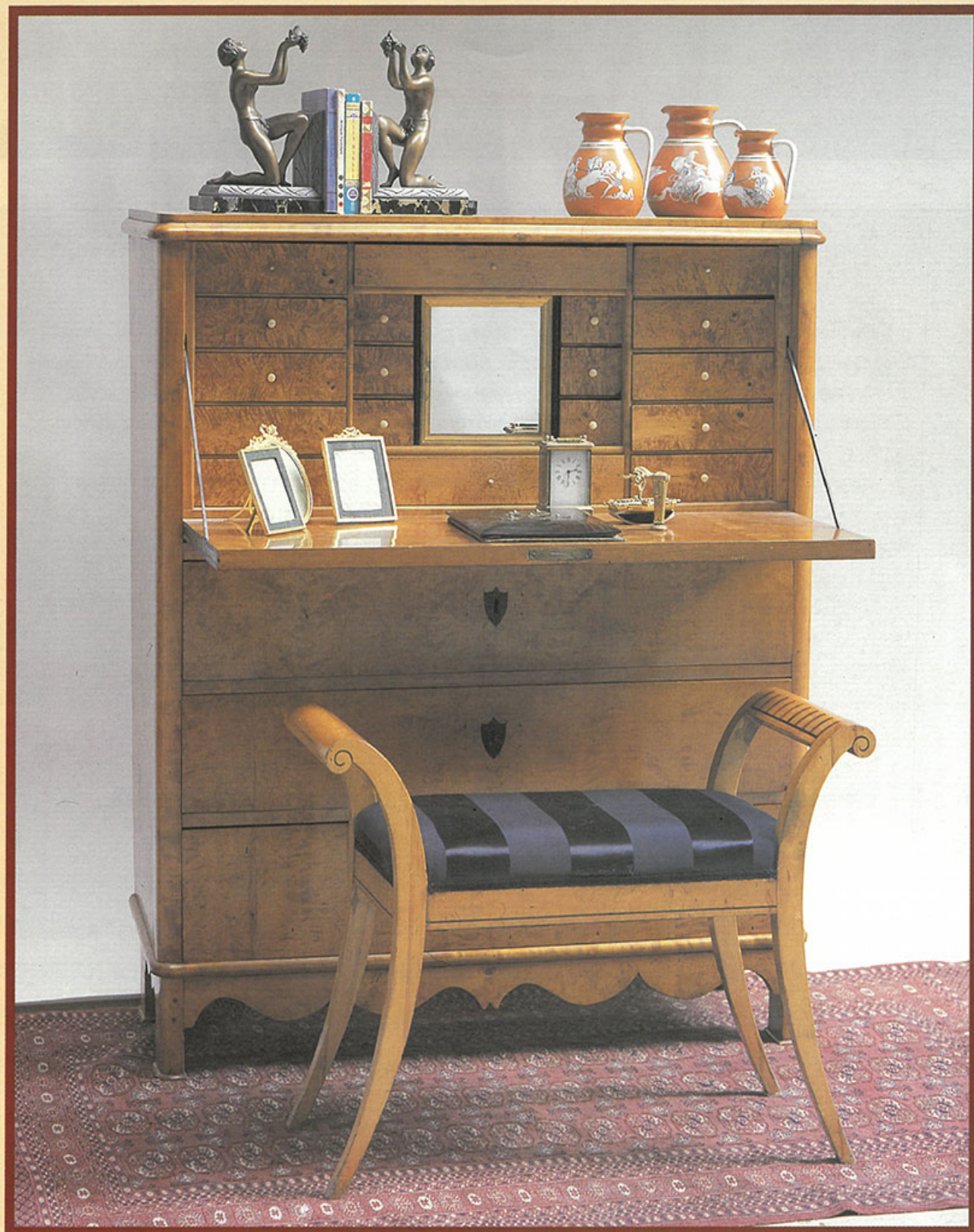
Διασάφσεις κονδυλίων:	Δρ.	Λ.
Διά δικαιώματα ευρέσεως	25	-
Διά τον αποσταλθέντα υπό του Λιμεναρχείου προς επιτήρησιν	8	
Μία οκά καρφιά	1	60
12 οκ. σάνταλο προς 50 ἡ.η οκά	6	
3 σανίδια προς 70 ἡεπτά έκαστον	2	10
1/2 οκά ἄλειμα	1	20
εν ξύλῳ διά ἄλμπουρον	2	
διά το τιμόνι	2	
διά σχοινίον διά μαντάρια	2	50
διά δύο ημερομίσθια του μάστορα	10	
το ὅλον δραχμές εξήκοντα και ἡεπτά 40/00	60	40
διάφορα έξοδα	2	
το ὅλον δραχμές εξήκοντα δύο και ἡεπτά σαράντα	62	40

Αι ανωτέρω δραχμαί εξήκοντα δύο και ἡεπτά σαράντα εληπρώθησαν παρὰ του Κ. Αντωνίου Κυράνη και είναι βεβαιωμένοι .

Εν Σκιάθῳ την 28 Απριλίου 1865.

Ο Α. Κυράνης εφοδιάσθηκε και με τις σχετικές άδειες απόπλου».

...Και εδῶ τελειώνει η ιστορία του ναυαγίου του σιμωνοπετρίτικου τρεχαντηρακιού και της απώλειας των τεσσάρων άτυχων ψαράδων-μοναχών.



VICTORIANA antiquities

ANNY LAMBROU

5, N. DOUKA STR. KOLONAKI, ATHENS 106 74
TEL. & FAX : 72 32 660 * HOME : 72 13 865

Ανανεώνεται σε ηλικία ο ελληνικός στόλος

Σημαντική ενίσχυση του ελληνικού νηολογίου σημειώθηκε τον Ιούνιο και σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα. Όπως προκύπτει από στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τον περασμένο μήνα ύψωσαν την ελληνική σημαία 17 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 450.420 κόρων και την υπέστειλαν 4 πλοία, χωρητικότητας 69.239 κόρων. Είναι ο τέταρτος κατά σειρά μήνας, μέσα στο 2000, που το ελληνικό νηολόγιο ενισχύεται σημαντικά και μάλιστα από πλεονάζουσα χωρητικότητα κατά 381.181 κόρους.

Σημαντικό στοιχείο είναι και ο μέσος όρος ηλικιών των πλοίων που υψώνουν την ελληνική σημαία (10 έτη) έναντι αυτών που διαγράφονται από το νηολόγιο (20 έτη).

Μεταξύ των νέων πλοίων, τα οποία τον Ιούνιο ενεγράφησαν στο νηολόγιο, ξεχωρίζουν τα: «Blue Star Ithaki», «Olympic Voyager», «Τεθαμών», «Χάϊ Σπιντ 2», «Σίκινος» και «Σ. Βιρτζίνια», όλα νεότευκτα.

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΝΑΥΠΗΓ.	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ
Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΞΠΡΕΣ ΙΟΝΙΟΝ	Ν.Π. 10742	1995	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ 1	Ν.Π. 10744	2000
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΧΑΡΜΟΝΙ	Ν.Π. 9630	2000	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΟΛΟΥΣ	Ν.Π. 10745	1965
Ε/Γ-Ο/Γ	ΤΕΛΑΜΩΝ	Ν.Π. 10581	2000	Δ/Ε	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ	Ν.Λονδ. 3378	1977
Ε/Γ-Ο/Γ	ΧΑΙΣΠΙΝΤ 2	Ν.Π. 10748	2000	Δ/Ε	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ.	Ν.Π. 10746	1980
Θ/Γ-Τ/Ρ	ΙΦ	Ν.Π. 10749	1999	Φ/Γ	ΝΤΕΖΕΡΤ ΝΤΟΝ	Ν.Π. 10747	1994
Δ/Ε	ΜΠΟΥ ΠΡΟΣΠΕΡ	Ν.Π. 10755	1987	Ε/Γ	ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	Ν.Π. 10750	2000
Δ/Ε	ΜΠΟΥ ΜΠΡΑΓ	Ν.Π. 10758	1987	Φ/Γ	ΠΕΤΡΟΣ Ρ.	Ν.Π. 10751	1984
				Δ/Ε	ΣΙΚΙΝΟΣ	Ν.Π. 10752	2000
				Φ/Γ ΕΜΠ/ΤΙΩΝ	ΣΗΛΑΝΤ ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ	Ν.Π. 10754	2000
				Φ/Γ	ΑΝΝΑ Α.Κ.	Ν.Π. 10577	1981

ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 64.326
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 5 ΕΤΗ

ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 10 - ΚΟΧ: 386.094
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 12 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
Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Ν.Π. 8764	1965	ΠΑ (ΠΑΝΑΜΑΣ)	Φ/Γ	ΑΝΑΓΚΕΛ ΑΡΗΣ	Ν.Π. 7649	1980	Α (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ε	ΠΡΟΣΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.	Ν.Π. 9394	1987	Π.Α. (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)
					Δ/Ε	ΠΡΑΙΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.	Ν.Π. 9396	1987	Π.Α. (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)

ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 2.963
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 35 ΕΤΗ

ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 66.276
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 15 ΕΤΗ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 30.6.2000 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' έχουν υποβάλει.

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		
SYVI 3/5/00	ΣΗΛΑΝΤ ΝΙΟΥ ΓΙΟΡΚ SEALAND NEW YORK	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10726	ΜΕΚ(1) 77.600 BHP	2000	74.661	41.516	USD 58.545.100	COSTIS MARITIME CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Β. τηλ.: 97.90.000
SVYC 3/5/00	ΤΑΛΟΣ TALOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10727	ΜΕΚ(1) 3.495 BHP	1972	4.268	2.108	USD 725.000	MIST MARITIME LIMITED (MALTA) Αντίκλ: ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ Αχιλλέως 2, Διόνυσος
SX8225 5/5/00	ΣΗ ΣΤΑΡ SEA STAR	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10728	ΜΕΚ(2) 2X2.770 BHP	1989	271	126	USD 1.525.000	ΤΗΛΟΣ 21ος ΑΙΩΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ: ΑΛΙΦΕΡΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ τηλ.: 0241/70485
SX8352 8/5/00	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ EKATERINI	Φ/Γ ΨΥΓΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7369	ΜΕΚ(1) 305 BHP	1993	132	43	USD 18.166.430	ΕΤΖΙΑΝ ΛΙΝΚ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ: ΧΑΡΙΤΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ τηλ.: 50.29.078
SZUW 10/5/00	ΑΣΦΑΛΤΑΡ ASFALTAR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10729	ΜΕΚ(1) 1.300 BHP	1969	1.644	776	USD 300.000	SCAN SHIPPING INC (LIBERIA) Αντίκλ: ΚΕΓΓΙΤΣΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 42.84.064
SXWF 12/5/00	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΙΘΑΚΗ BLUE STAR ITHAKI	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10731	ΜΕΚ(4) 16.560 BHP 750 RPM	1999	10.193	3.058	ΔΟΛ. ΗΠΑ 10 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡ.	ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ: ΠΑΣΧΑΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ τηλ.: 42.25.000
SX 7771 12/5/00	ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ AGIOS DIMITRIOS	ΠΛΩΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10732	ΜΕΚ(2) 2X145 KW	1982	590	177	USD 65.000	ΝΙΚΟΡ ΚΕΝΤΡΟ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ: ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 48.36.681
SX 8327 15/5/00	ΔΙΟΓΕΝΗΣ Β DIOGENIS V	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10733	ΜΕΚ(2) 2X1.080 BHP	1984	395	118	ΔΟΛ. ΗΠΑ 10 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡ.	ΔΙΟΓΕΝΗΣ ΒΕΝ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡ. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ Αντίκλ: ΒΕΝΕΤΟΠΟΥΛΟΣ. τηλ.: 69.19.191
SX 8355 18/5/00	ΓΚΟΥΑΡΑ GUARA	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10734	ΜΕΚ(2) 1.260 BHP	1981	111	75	USD 180.000	MARE (HELLAS) ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ Αντίκλ: ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ ΗΛΙΑΣ τηλ.: 98.52.900
SXBF 19/5/00	ΣΤΕΛΙΟΣ Β. STELIOS B.	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10735	ΜΕΚ(1) 10.940 BHP	1984	27.589	15.110	USD 7.470.000	ΣΤΕΛΙΟΣ Β. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ: ΒΑΜΒΑΚΑΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ τηλ.: 42.83.627
SYFA 19/5/00	ΚΡΟΥΝΤ ΤΡΙΑ CRUDE TRIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10736	ΜΕΚ(1) 25.320 BHP	2000	81.151	52.036	USD 42.500.000	AZELIA SHIPPING LTD (LIBERIA) Αντίκλ: ΚΛΕΟΝΑΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 32.10.210
SVMT 12/5/00	ΣΤΕΜΝΙΤΣΑ STEMNITSA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10737	ΜΕΚ(1) 20.940 BHP	2000	80.870	45.810	USD 43.777.570	KIKMAN CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ: ΒΕΚΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 72.94.134
SX 8363 25/5/00	ΑΓΓΕΛΑ AGGELA	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10740	ΜΕΚ(2) 2.200 HP	1969	465	301	USD 55.000	ΑΝΤΖΕΛΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ: ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΙΓΝΑΤΙΟΣ τηλ.: 46.20.862
SXGF 29/5/00	ΑΛΙΑΝΣΑ ΑΜΒΟΥΡΓΟ ALIANCA HAMBURGO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10741	ΜΕΚ(1) 13.320 KW	1999	16.803	8.648	USD 25.000.000	BLANCO COMPANIA ARMADORA (PANAMA) Αντίκλ: ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 94.70.000

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	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXMP 24/5/00	ΧΑΪΣΠΙΝΤ 2 HIGHSPEED 2	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	Π.Ν.Ε./ΠΕΡΘΗΣ Δ. ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ	24/5/2000	ΜΕΚ(4) 4X3.866KW	2000	2.764	829	-	ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ τηλ.: 42.83.555

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		
SV3826 2/5/00	ΧΑΝΙΑ II CHANIA II	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2656	ΜΕΚ(2) 700 BHP	1947	1.596	941	-	Διάλυση Dissolution
SXKF 11/5/00	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II ALEXANDROS II	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9090	ΜΕΚ(1) 3.500 BHP	1977	3.031	1.637	Δολ. ΗΠΑ 1 & άλλων παροχών	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXMS 11/5/00	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III ALEXANDROS III	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9091	ΜΕΚ(1) 3.500 BHP	1977	3.039	1.688	Δολ. ΗΠΑ 1 & άλλων παροχών	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW9352 11/5/00	ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ AGIOS MINAS	ΦΟΡΤΗΓ. ΜΕΤΑΦ. ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	37	ΑΝΕΥ ΜΗΧΑΝΗΣ	1975	1.351	1.307	USD 410.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWIX 12/5/00	ΩΚΕΑΝΙΔΑ OCEANIDA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10639	ΜΕΚ(1) 16.880 BHP	1980	53.917	23.412	Δολ. ΗΠΑ 1 & άλλων παροχών	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXFA 18/5/00	ΜΠΡΕΜΕΝ ΕΞΠΡΕΣ BREMEN EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10612	ΑΤΜΟΣ (1) 29.830 KW	1972	57.803	22.232	USD 3.100.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV6881 22/5/00	ΜΑΝΩΛΗΣ MANOLIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8617	ΜΕΚ(1) 700 BHP	1956	497	298	ΔΡΧ 30.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
J4MJ 23/5/00	ΣΕΡ ΤΖΩΝ SIR JOHN	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7868	ΜΕΚ(1) 27.300 BHP	1976	75.295	58.663	Δολ. ΗΠΑ 1 & άλλων παροχών	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZHA 23/5/00	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΕΙ 3 RABIGH BAY 3	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7644	ΜΕΚ(1) 25.000 BHP	1977	66.841	51.429	Δολ. ΗΠΑ 1 & άλλων παροχών	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX7066 24/5/00	ΙΜΠΡΟΣ IMPROS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10622	ΜΕΚ(1) 2.000 BHP	1970	1.233	735	USD 578.186	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZUY 25/5/00	ΣΑΜΑΙΝΑ SAMAINA	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5974	ΜΕΚ(1) 2X3.600 BHP	1962	3.783	1.768	USD 200.430	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ CHANGES OF PORT REGISTRY

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	
SV6318 25/5/00	ΚΩΣΤΗΣ Τ. KOSTIS T.	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10738	ΜΕΚ(1) 750 BHP	1968	808	452	πρώην Κ. Λ. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ 152 K.L. THES/NIKIS
SX7828 10/5/00	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ DIMOSTHENIS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΖΑΚΥΝΘΟΣ ZAKINTHOS	5	ΜΕΚ(2) 2X850= 1.700 BHP	1999	129	32	πρώην Κ. Λ. ΧΙΟΥ 354 K.L. CHIOU

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΧΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX7710 4/5/00	ΚΑΡΠΑΘΟΣ II KARPATHOS II	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9785	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	198 138	127 71
SV3473 19/5/00	ΩΡΑΙΑ ΕΛΕΝΗ OREA ELENI	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4503	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	289 298	127 189
SXMT 23/5/00	ΑΜΑΛΙΑ AMALIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10698	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.783 39.783	25.329 25.329

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			
SZKE 9/5/00	ΝΕΦΕΛΗ NEFELI	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10648	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	3.756 2.847	1.147 1.591
SXPJ 11/5/00	ΕΛΛΑΣ ΣΙΜΦΟΝΙ HELLAS SYMPHONY	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10718	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	27.645 27.645	12.616 12.616
SXHK 12/5/00	ΚΡΟΥΞ CRUX	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10687	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	23.926 23.926	11.582 11.582
SXPH 12/5/00	ΛΙΜΠΡΑ LIBRA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10688	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	23.926 23.926	11.582 11.582
SX7778 18/5/00	ΔΩΡΑ Γ DORA G	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS.YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10683	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	114 122	100 71
SX8171 18/5/00	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ ΜΑΤΣΑΣ ΙΙΙ AKOYARIOY MATSAS III	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10696	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	165 165	95 69
SW6929 19/5/00	ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙV AGGELIKI IV	ΦΟΡΤΗΓΙΔΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9719	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	287 614	527 527
SV4153 19/5/00	ΓΙΑΝΝΗΣ GIANNIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9766	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	497 781	284 485
SXJE 23/5/00	ΑΣΤΡΟ ΛΕΩΝ ASTRO LEON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10720	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	153.427 153.427	85.873 85.873
SXZG 23/5/00	ΑΣΤΡΟ ΛΥΡΑ ASTRO LYRA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10721	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	153.429 153.429	71.472 71.472
SXPL 23/5/00	ΑΣΤΡΟ ΛΙΜΠΡΑ ASTRO LIBRA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10723	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	153.437 153.437	85.877 85.873
SXFF 23/5/00	ΚΡΟΥΝΤ ΔΥΟ CRUDE DIO	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10703	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	81.150 81.151	52.036 52.036
SXB191 25/5/00	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ALEXANTER	Ε/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10739	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	268 432	50 261
SXJE 30/5/00	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ ANTZOULETTA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10724	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.783 39.783	25.329 25.329

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	
SX3458 11/5/00	ΑΡΙΑΔΝΗ ΟΦ ΝΑΧΟΣ ARIADNE OF NAKOS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10310	MEK(3) 1X650+2X150= 950BHP	1993	248	135	Μετονομάστηκε σε ΓΡΑΜΒΟΥΣΑ Renamed to GRAMVOUSA
SV3536 11/5/00	ΙΛΛΥΡΙΑ ΙΙ ILLIRIA II	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2971	MEK(2) 1.680 BHP	1963	413	252	Μετονομάστηκε σε ΤΟ ΚΑΛΛΙΣΤΟ Renamed to TO CALLISTO
SW6960 25/5/00	ΜΥΡΥΝΗ MYRINE	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9768	MEK(2) 2X998= 1996 BHP	1991	131	74	Μετονομάστηκε σε ΑΚΤΙΒ ΜΥΡΙΝΗ Renamed to ACTIVE MYRINE
SV6318 19/5/00	ΕΛΕΝΗ ELENI	Φ/Γ CARGO	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	152	MEK(1) 750 BHP	1968	808	452	Μετονομάστηκε σε ΚΩΣΤΗΣ Τ Renamed to KOSTIS T

23/08

Ε/Γ Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΞΩΝ» ΝΠ 3795, 3.977,88 ΚΟΧ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, 38.27.429
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΙΧΑΗΛ ΛΕΒΕΝΤΗΣ, 41.72.596
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δορ. ΗΠΑ 400.000

20/9

Ε/Γ «ΒΕΡΓΙΝΑ ΣΚΑΪ» ΝΠ 9825, 4.668 ΚΟΧ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΝΕΛΛΟΣ, 41.26.471
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δορ. ΗΠΑ 600.000

Η Airbus αντεπιτίθεται



1



2



3

Κυρίαρχος του παιχνιδιού εξελίχθηκε η Airbus Industrie στο χώρο της αεροναυπηγικής βιομηχανίας για το 1999. Η παντοδυναμία της άλλοτε ισχυρής αμερικανικής βιομηχανίας Boeing έχει πλέον κλονιστεί, αφού η Airbus έχει διεισδύσει με εξαιρετική επιτυχία στη σύγχρονη αεροναυπηγική αγορά.

Τριάντα χρόνια από την ίδρυση της Airbus Industrie, η εταιρεία είναι σε θέση πλέον να προμηθεύσει οποιονδήποτε αερομεταφορέα σε όλες τις γωνιές της γης με αεροσκάφη χωρητικότητας από 105 έως και 375 θέσεις επιβατών.

Το 1999 η εταιρεία παρέδωσε 294 αεροσκάφη, με αποτέλεσμα να δημιουργήσει κέρδη της τάξεως των 16,7 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Η χρονιά αυτή αποτελεί την πλέον παραγωγική και κερδοφόρα για την εταιρεία. Από άποψη παραγωγής, η Airbus κατασκεύασε 20% περισσότερα αεροσκάφη σε σχέση με το 1998 και σχεδόν 60% περισσότερα σε σχέση με το 1994. Πιο συγκεκριμένα, κατασκευάζονται κάθε μήνα, κατά μέσον όρο, 19,3 αερο-

1. Το νέο A340-500 θα μεταφέρει 313 επιβάτες και θα δρομολογείται σε πτήσεις με απόσταση μέχρι και 15,750 χλμ.

2. Το A319 δρομολογείται σε πτήσεις κοντινών αποστάσεων και μεταφέρει μέχρι και 116 επιβάτες. Η ταχύτητά του ξεπερνά τα 850 χλμ. ανά ώρα

3. Τα A340 δρομολογήθηκαν πρόσφατα σε πτήσεις μακρινών αποστάσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Τα A340 αντικατέστησαν τα παλαιότερης τεχνολογίας Μπόινγκ 747 του εθνικού μας αερομεταφορέα



ακάφη τύπου A319-A320-A321 και 6 αεροσκάφη τύπου A330 και A340, τα οποία είναι μεγαλύτερης χωρητικότητας και εμβέλειας.

Αυτόν το χρόνο περισσότερες από 180 εταιρείες δρομολογούν αεροσκάφη της Airbus, δηλαδή 17 περισσότερες από το 1998. Πιο αναλυτικά, το 1999, 34 εταιρείες παράγγειλαν 476 αεροσκάφη που ανήλθαν σε συνολικό κόστος παραγωγής 30,5 δισ. δολ.

Παράλληλα, ενδιαφέρον εκφράστηκε από αρκετούς αερομεταφορείς για 103 επί πλέον παραγγελίες αεροσκαφών. Σε ό,τι αφορά τον τομέα των αεροναυπηγικών παραγγελιών, η Airbus αποτελεί πλέον την κυρίαρχη κατασκευάστρια στο χώρο, αφού ξεπερνά το 55% της συνολικής αεροναυπηγικής αγοράς.



Ο θάλαμος διακυβέρνησης του A320 είναι πανομοιότυπος με αυτόν του «μεγαλύτερου» A321 αλλά και του «μικρότερου» A319. Τα A330 και A340 έχουν επίσης πολλαπλές κατασκευαστικές και τεχνολογικές ομοιότητες με τα μικρότερου βεληνεκούς αδελφά αεροσκάφη της εταιρείας. Αυτές οι παράμετροι είναι σαφώς υπέρ των αερομεταφορέων αλλά και των χειριστών των αεροσκαφών

Η οικογένεια των Airbus

Πριν από 30 χρόνια η Airbus ξεκίνησε τα δειλά της βήματα με την κατασκευή του Airbus A300. Το αεροσκάφος αυτό, το οποίο ακόμα εκτελεί επιτυχείς πτήσεις, έχει τη δυνατότητα μεταφοράς 250 επιβατών σε πτήσεις μεσαίων αποστάσεων. Οι πρώτοι πελάτες της Airbus υπήρξαν κορυφαίες ευρωπαϊκές εταιρείες όπως η Air France, η Lufthansa, η KLM, η Alitalia, η Iberia αλλά και η δική μας Ολυμπιακή Αεροπορία. Σύντομα, μετά τη δημιουργία του A300, κατασκευάστηκε το μικρότερου χωρητικότητας A310, το οποίο είναι σε θέση να προσφέρει χωρητικότητα περί τους 200 επιβάτες. Το A310 κατασκευάστηκε σε πολλές διαφορετικές εκδοχές, με αποτέλεσμα ορισμένοι τύποι του να μπορούν να δρομολογούνται και σε πτήσεις μακρινών αποστάσεων.

Αεροσκάφος A340 της γερμανικής Lufthansa στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης



αερομεταφορές



Σχέδια από την Airbus του νέου A3XX, που θα έχει τη δυνατότητα να φιλοξενεί 555 επιβάτες σε δύο διαφορετικά επίπεδα

Η νέα εποχή της Airbus

Η διεξόδυση της Airbus στην πολεμική βιομηχανία, όπως και σε άλλους τύπους αεροσκαφών (μικρής ή εξαιρετικά μεγάλης χωρητικότητας), αποτελεί τη νέα πρόκληση της εταιρείας για την επόμενη δεκαετία. Στον τομέα της πολεμικής βιομηχανίας η Airbus κατασκεύασε το πρώτο της μεταγωγικό αεροσκάφος, το A400M. Η πρωτοτυπία του

Η μεγάλη επιτυχία του ομίλου σημειώθηκε τη δεκαετία του '50 με την είσοδο του Airbus A320. Το αεροσκάφος αυτό, χωρητικότητας 150 θέσεων (κατά μέσον όρο), προορίστηκε εξ αρχής για πτήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων. Το A320 ήταν η ευρωπαϊκή εκδοχή του εξαιρετικά επιτυχημένου αμερικανικού Boeing 737.

Αμέσως μετά την επιτυχημένη πορεία του A320 κατασκευάστηκαν στα ίδια πρότυπα τα A321 (190 θέσεων) και A319 (120 θέσεων). Τα αεροσκάφη αυτά παρουσίασαν εξαιρετική επιτυχία στις πωλήσεις τους και κλήνισαν



αεροσκάφους παρουσιάζεται στη δυνατότητα μεταφοράς πολεμικού ή ανθρωπιστικού φορτίου με πολύ μικρό κόστος λειτουργίας.

Το μεγάλο σχέδιο της Airbus, όμως, που σηματοδοτεί την τεχνολογική επανάσταση της εταιρείας, είναι η κατασκευή του μεγάλου A3XX. Το αεροσκάφος αυτό θα είναι το πρώτο και μοναδικό στο είδος του, αφού θα είναι σε θέση να μεταφέρει 555 επιβάτες σε πτήσεις μακρινών αποστάσεων. Η κατασκευή του αεροσκάφους αυτού μελε-

τάται ήδη εδώ και δύο χρόνια από ένα επιτελείο 800 αεροναυπηγών και μόλις πριν από λίγους μήνες το Δ.Σ. της εταιρείας αποφάσισε οριστικά την κατασκευή του.

Το αεροσκάφος αναμένεται να εκτελέσει τις πρώτες εμπορικές του πτήσεις το 2006, ενώ ήδη 6 αερομεταφορείς έχουν εκφράσει έντο-

νο ενδιαφέρον για την απόκτηση αυτού του μοναδικού αεροσκάφους.

Το μέλλον της Airbus

Η έναρξη λειτουργίας της European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), στις 10 Ιουλίου, σηματοδοτεί τη νέα τάξη πραγμάτων στο διεθνές αεροναυπηγικό σκηνικό. Η EADS προέκυψε από την ένωση της γαλλικής Aerospatiale Matra, της ισπανικής CASA και της γερμανικής DASA. Η EADS ήδη ελέγχει το 80% της Airbus και το 100% της Eurofighter. Συνομιλίες γίνονται ήδη για τη συγχώνευση στην EADS και της βρετανικής British Aerospace, που αποτελεί ένα σημαντικό μέλος της Airbus. Η αμερικανική Boeing, θορυβημένη από τη δημιουργία της EADS, έχει ήδη ανακοινώσει ότι επιθυμεί, διαμέσου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να γνωρίσει το ύψος της χρηματοδότησης των κρατών που στηρίζουν οικονομικά την EADS στην κατασκευή του νέου Airbus A3XX. Θεωρεί ότι η χρηματοδότηση αυτή πιθανόν να συνιστά παραβίαση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί αθέμιτου ανταγωνισμού. Είναι ήδη γνωστό ότι η British Aerospace θα κατασκευάσει τα πτερύγια του αεροσκάφους, η Aerospatiale την όλη συναρμολόγηση, η DASA την εσωτερική κατασκευή της καμπίνας επιβατών, ενώ η CASA θα τελειοποιήσει και θα εφαρμόσει ορισμένους τεχνικούς εξοπλισμούς.

Η Boeing, βλέποντας την ισχυροποίηση της Airbus -διαμέσου της συγχώνευσης της EADS-, ανακοίνωσε επίσης την κατασκευή ενός μεγαλύτερου Boeing 747 που θα ανταγωνιστεί το Airbus A3XX. Το νέο αεροσκάφος θα ονομαστεί B747X. Η ανακοίνωση αυτή έρχεται σε απόλυτη αντίθεση με προηγούμενες δηλώσεις της αμερικανικής εταιρείας, που δήλωνε ότι η δημιουργία τεράστιου αεροσκάφους δεν συμφέρει οικονομικά ούτε τις κατασκευαστικές εταιρείες ούτε τους αερομεταφορείς.

Η Boeing έχει πλέον να αντιμετωπίσει σε όλα τα μέτωπα ένα γιγαντιαίο ευρωπαϊκό ανταγωνισμό. Κάθε αεροσκάφος της Boeing έχει ήδη -ή θα έχει άμεσα- έναν «αντίπαλο» από την Airbus. Η δημιουργία του Airbus A318 (105 θέσεων), που δρομολογείται ήδη σε διαδρομές μικρών αποστάσεων, σηματοδοτεί την πρόθεση της Airbus στη δημιουργία αεροσκαφών που καλύπτουν όλο το φάσμα των απαιτήσεων και αναγκών των σύγχρονων αερομεταφορέων.

Οι ευρωπαϊκοί «ουρανοί» ενώθηκαν και η παντοδυναμία των Αμερικανών κλονίστηκε. Η Airbus είναι ήδη έτοιμη να αποτελέσει τον κυρίαρχο του αεροναυπηγικού παιχνιδιού.



ανεπανόρθωτα την παντοδυναμία της αμερικανικής Boeing.

Τα τελευταία έτη κατασκευάστηκαν τα Airbus A330 και A340, τα οποία κέρδισαν με επιτυχία την αγορά των αεροσκαφών μακρινών αποστάσεων. Τα αεροσκάφη αυτά έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν έως και 375 επιβάτες και να διανύουν -ειδικά το A340- μακρινές αποστάσεις μεταξύ αεροδρομίων της Ευρώπης και της Λατινικής Αμερικής ή της Αυστραλίας, χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς. Το 1999, 16 εταιρείες παρήγγειλαν 68 αεροσκάφη αυτών των τύπων.



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

AIRnews

Η British Airways προσφέρει και ηλεκτρονικά εισιτήρια

Η British Airways εφόρμωσε πρόσφατα και στην Ελλάδα την υπηρεσία του ηλεκτρονικού εισιτηρίου (e-ticket), ενός ευκολότερου και πιο άμεσου τρόπου για την πραγματοποίηση των ταξιδιών του Έλληνα ταξιδιώτη.

Μετά την επιτυχία που σημείωσε το ηλεκτρονικό εισιτήριο σε 14 ευρωπαϊκές χώρες και σε 22 πόλεις των ΗΠΑ, η διεύθυνση της εταιρείας στην Ελλάδα αποφάσισε την υιοθέτησή του και στην Αθήνα.

Απόδειξη της επιτυχίας του συστήματος είναι ότι το 1/3 των επιβατών παγκοσμίως χρησιμοποιούν το ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Με ένα απλό τηλεφώνημα γίνεται η κράτηση και η πληρωμή του εισιτηρίου με πιστωτική κάρτα, ενώ εφόσον το επιθυμεί, ο πελάτης μπορεί να το πληρώσει και σε μετρητά.

Σύμφωνα με τη μέθοδο αυτή, ο επιβάτης δεν χρειάζεται να έχει στην κατοχή του το εισιτήριο, αφού όλα τα στοιχεία του ταξιδιού του, από το δρομολόγιο έως τον τρόπο πληρωμής, βρίσκονται στο σύστημα κρατήσεων της British Airways.

Έτσι, ο επιβάτης δεν χρειάζεται να ανησυχεί μη χάσει το εισιτήριό του, ενώ η νέα αυτή μέθοδος του δίνει τη δυνατότητα να μπορεί να αλλάξει την κράτησή του έως και 30 λεπτά πριν από την αναχώρηση της πτήσης του με ένα απλό τηλεφώνημα.

Επίσης, ο χρόνος επιβίβασης μειώνεται στο ελάχιστο, αφού επισπεύδονται οι διαδικασίες στο αεροδρόμιο.



Άλλη μία κερδοφόρα χρονιά για τη Singapore Airlines

Καλές οικονομικές αποδόσεις παρουσίασε ο όμιλος της Singapore Airlines (SIA Group) κατά το οικονομικό έτος που έκλεισε στις 31 Μαρτίου 2000, τα κέρδη προ φόρων ανήλθαν στα 1,164 δισ. δολλάρια Σιγκαπούρης, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 12,6% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος. Τα κέρδη μετά φόρων ανήλθαν στα 1,27 δισ., δηλ. 55,7% περισσότερο από το προηγούμενο έτος. Το λειτουργικό κόστος της αεροπορικής εταιρείας έφτασε στα 817,4 εκατ., από 548,8 εκατ. που ήταν την περίοδο 1998-99, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 48,9%.

Το λειτουργικό κόστος για τον όμιλο ήταν 33,4% υψηλότερο, φτάνοντας τα 1,14 δισ. δολλάρια. Ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, Dr Choongkong, δήλωσε χαρακτηριστικά ότι «τα κέρδη των 1,16 δισ. δεν είναι ευκαταφρόνητα, αλλά οι επενδυτές και οι μέτοχοι θα πουν ότι δεν είναι αρκετά για το μέγεθος του κεφαλαίου το οποίο η εταιρεία κατέχει. Επειδή η απόδοση του κεφαλαίου μας είναι ακόμη μικρή σε σχέση με το κόστος του κεφαλαίου, παρ' όλη τη σημαντική βελτίωση των κερδών, η οικονομική προστιθέμενη αξία είναι αρνητική. Στόχος μας είναι να γίνει θετική. Ένας τρόπος είναι, π.χ., να βελτιώσουμε τη λειτουργική μας απόδοση, μέσα από την αύξηση του αυτεπληρού φόρτου, υψηλότερων και καλύτερων αποδόσεων».

Η Cretan Airways ανοιγώνεται

Ανακοινώθηκε πρόσφατα, σε εκδήλωση στο Ηράκλειο της Κρήτης, η ίδρυση της Cretan Airways. Σύμφωνα με δηλώσεις του διευθύνοντος συμβούλου της εταιρείας κ. Πέτρου Καλογεράκη, η Cretan Airways έχει στόχο τη μέγιστη δυνατή ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες της, σε όλα τα επίπεδα. Η εταιρεία, όπως δήλωσε, δεν έχει κάποια αθέμιτη ανταγωνιστική διάθεση, θεωρεί δε την ύπαρξη συνεργασίας σε όλους τους τομείς, και ειδικότερα με τον εθνικό αερομεταφορέα, απαραίτητη και έως ένα βαθμό επιβεβλημένη. Η εταιρεία ανακοίνωσε ότι «θα στηριχτεί σε μια υγιή τουριστική βάση, που περιλαμβάνει όλες τις τουριστικές δραστηριότητες με στόχο την ανάπτυξη της Κρήτης ως κέντρο περιφερειακής ανάπτυξης λόγω της στρατηγικής και γεωγραφικής της θέσεως. Στηρίζομαστε επίσης στον κρητικό λαό και στην Εκκλησία της Κρήτης».

Σε σύντομο χρονικό διάστημα, η Cretan θα διευρυνθεί, ώστε όλοι οι Κρήτες να έχουν την ευκαιρία να συμμετάσχουν σε αυτήν την παγκρήτια προσπάθεια και να καταστεί μια αεροπορική εταιρεία λαϊκής βάσης.

Το έμπιστο δυναμικό (διοικητικά στελέχη, χειριστές, ιπτάμενοι συνοδοί, μηχανικοί, προσωπικό έδαφος) -μεγάλο μέρος του οποίου διαθέτει πολυετή πείρα στις αερομεταφορές- έχει επιλεγεί και εκπαιδευτεί με τα αυστηρότερα ποιοτικά κριτήρια και διεθνή στάνταρ. Η ασφάλεια, η ακρίβεια και η ποιότητα υπηρεσιών, τόσο στο έδαφος όσο και στην πτήση, αποτελούν προτεραιότητες της εταιρείας. Η Cretan έχει ήδη προχωρήσει με τη μέθοδο leasing στην απόκτηση 2 αεροσκαφών (τύπου ATR-72 των 70 θέσεων), τα οποία θα αφιχθούν στις 22/08/2000 και 29/08/2000 αντίστοιχα.





Η Air Mauritius απολαμβάνει υψηλές αποδόσεις

Σε μια υπέροχη εκδήλωση σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας, η Air Mauritius παρουσίασε τη ραγδαία ανάπτυξή της κατά τα τελευταία έτη.

Το δίκτυο της εταιρείας καλύπτει σήμερα συνολικά 150.000 χλμ. και περιλαμβάνει 29 προορισμούς σε 4 ηπείρους, έντεκα από τους οποίους βρίσκονται στην Ευρώπη.

Ο στόλος της, που είναι ένας από τους πλέον σύγχρονους διεθνώς, αποτελείται από Airbus 340 και Boeing 767-200. Το σήμα κατατεθέν της εταιρείας είναι ασφαλώς η παροχή υπηρεσιών, η προσφορά άψογης εξυπηρέτησης και ποιοτικής ψυχαγωγίας ανεξάρτητα από θέσεις. Ακόμη και οι επιβάτες της τουριστικής θέσης μπορούν να απολαύσουν στην ατομική τους θόνη έξι προγράμματα video με τις τελευταίες κινηματογραφικές επιτυχίες. Οι υψηλές προδιαγραφές, αλλιά και η επιθετική αναπτυξιακή πολιτική της Air Mauritius, οδήγησαν σε στρατηγικές συμμαχίες και δυναμικές συνεργασίες με πολλούς άλλους ισχυ-



ρές εταιρείες. Η εμπορική συμμαχία με την Air France προσφέρει σχεδόν καθημερινά πολλή ανταπόκριση από αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις.

Άλλες συνεργαζόμενες ευρωπαϊκές εταιρείες είναι η Ολυμπιακή, η Austrian Airlines και η Air Europe. Από την Αθήνα προσφέρονται καθημερινές ανταποκρίσεις για τον Άγιο Μαυρίκιο, με ενδιάμεση στάση σε αρκετούς ευρωπαϊκούς σταθμούς με τη συνεργασία της Ολυμπιακής, της Air France και της Austrian Airlines.

Στο πλαίσιο της συνεχούς προσπάθειας για την καλύτερη εξυπηρέτηση του ελληνικού κοινού, η εταιρεία οργανώνει εδώ και δέκα χρόνια custom made ταξίδια για όλη την γκάμα των οικονομικών δυνατοτήτων. Το όνειρο ενός μαγευτικού, εξωτικού ταξιδιού στον Μαυρίκιο, στο Ρεουνιόν, στις Σεϊχέλλες και στη Μαδαγασκάρη σε συνδυασμό με τη Σιγκαπούρη ή την Κουάλα Λουμπόρ της Μαλαισίας είναι, επιτέλους, προσιτό για το ελληνικό κοινό.



Η Lufthansa προσφέρει add-on-fares για την EXPO 2000

Όλοι οι επιβάτες που ταξιδεύουν από Ελλάδα με οποιαδήποτε πτήση της Lufthansa, έχουν τώρα την ευκαιρία να επισκεφθούν την παγκόσμια έκθεση EXPO 2000 στο Ανόβερο με μια ειδική add-on-fare. Συγκεκριμένα, 10.000 δρχ. θα στοιχίζει ένα εισιτήριο one-way από Φρανκφούρτη, Μόναχο ή Στουτγκάρδη για Ανόβερο κατά τη διάρκεια της έκθεσης (μέχρι τα τέλη Οκτωβρίου 2000).

Αυτή η προσφορά είναι ιδιαίτερα ελκυστική για επιβάτες που σκοπεύουν να πραγματοποιήσουν ένα επαγγελματικό ταξίδι αναψυχής στη Γερμανία και επιθυμούν να επισκεφθούν αυτήν τη μοναδική εκδήλωση, που ύστερα από 150 χρόνια πραγματοποιείται για πρώτη φορά στη Γερμανία.

Μέχρι τώρα έχουν πραγματοποιηθεί 61 εκθέσεις EXPO σε 13 χώρες. Τα κράτη και οι οργανισμοί, που θα συμμετάσχουν στη φετινή έκθεση, ξεπερνούν τους 190 και είναι περισσότεροι από κάθε άλλη φορά. Ο αριθμός των επισκεπτών αναμένεται να φθάσει τα 40 εκατ., ενώ η έκθεση έχει έκταση ίση με το κρατίδιο του Μονακό. Κατά τη διάρκεια της έκθεσης, θα πραγματοποιηθούν περισσότερες από 10.000 πολιτιστικές εκδηλώσεις και φεστιβάλ.

Πρωτιά για τη Maersk Air

Εξαιρετικές επιβραβεύσεις έλαβε πρόσφατα η Maersk Air. Από τις 32 ευρωπαϊκές εταιρείες που συναγωνίστηκαν στο European Business Class Survey, η Maersk Air ήρθε πρώτη στην εξυπηρέτηση επιβατών κατά τη διάρκεια της πτήσης, δεύτερη στη χωρητικότητα των καθισμάτων της στην business class και έκτη στο συνολικό διαγωνισμό. Παρόληθ, η εταιρεία αναπτύσσει το διεθνές δίκτυό της, εγκαινιάζοντας πτήσεις από την Κοπεγχάγη για το Κάιρο και την Κωνσταντινούπολη. Η Maersk Air συνδέει καθημερινά την Αθήνα με την Κοπεγχάγη με υπεράσχυρα Boeing 737-500.





ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΜΙΣΘΩΤΙΚΗ)

Αριθμός απόφασης 18494/2000

Δικαστής: Η πρωτοδίκης κ. Τρανή Κυριακίδου
Δικηγόροι: Οι κ. Δημ. Μπρόβας, Νικ. Αγγέλης, Νικ. Κακάλης

Αναπροσαρμογή μισθώματος - δικαίωμα αδιαίρετο και ομοδικία αναγκαστική. Οι απολειπόμενοι διάδικοι θεωρούνται ότι αντιπροσωπεύονται από τους παριστάμενους. Εφαρμογή άρθρου 388 Α.Κ. Για την αναπροσαρμογή στο προσήκον μέτρο απαιτείται η μεταβολή, μετά την κατάρτιση της μίσθωσης, των περιστατικών στα οποία οι συμβαλλόμενοι στήριξαν τη σύμβαση. Η διάταξη του άρθρου 288 Α.Κ. εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε εννοή, εκτός αν προβλέπεται άλλη ανάλογη ειδική προστασία ή αν συντρέχουν οι ειδικές προϋποθέσεις εφαρμογής του 388 Α.Κ.

Οι (απολειπόμενοι) διάδικοι όμως δεν εμφανίστηκαν κατά την παραπάνω δικάσιμο, κατά την οποία εκφωνήθηκε η υπόθεση από τη σειρά του εκθέματος που ήταν γραμμένη και συνεπώς πρέπει να δικασθούν ως παρόντες, καθόσον το αιτούμενο με την αγωγή δικαίωμα αναπροσαρμογής μισθώματος είναι αδιαίρετο και η ομοδικία αναγκαστική (Εφ. Θεσ. 3266/90, Αρμ. 44.1214, Εφ. Θεσ. 1002/88 Αρμ. 43, ΕΑ 1450/86 Αρμ.Ν. 37.525, Εφ.Α.973/84 Ελ.Δν 25.722), με αποτέλεσμα οι απολειπόμενοι διάδικοι να θεωρούνται ότι αντιπροσωπεύονται από τους παριστάμενους.

Κατά το άρθρο 5 παρ. 1.2 και 4 του Ν. 813/78, όπως η παρ. 2 που έχει αντικατασταθεί από το άρθρο 1 του Ν. 2041/92 αναδιατυπώθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 71 του Ν. 2065/92, το μίσθωμα κατά τη σύναψη της συμβάσεως καθορίζεται ελεύθερο από τους συμβαλλόμενους και αναπροσαρμόζεται κατά χρονικά διαστήματα στο ύψος που ορίζεται στη σύμβαση. Αν δεν υπάρχει συμφωνία αναπροσαρμογής ή αυτή έχει εξαρτηθεί από άκυρη ρήτρα, η αναπροσαρμογή γίνεται μετά διετία από την έναρξη της σύμβασης, χωρίς δικαστική μεσολήθηση στα ποσοστά που αναφέ-

ρονται στην παρ. 2 του άνω άρθρου. Στη συνέχεια χωρεί αναπροσαρμογή του μισθώματος με μόνη προϋπόθεση την πάροδο έτους από την προηγούμενη, ανέρχεται δε η αναπροσαρμογή αυτή σε ποσοστό 75% του τιμαριθμού κόστους ζωής, όπως έχει καθοριστεί από την Τράπεζα της Ελλάδος για τους αμέσως προηγούμενους 12 μήνες. Βάσει δε του άρθρου 388 Α.Κ., η εφαρμογή του οποίου προβλέπεται από την άνω διάταξη του άρθρου 5 παρ. 4 του Ν. 813/78, το δικαστήριο μπορεί να αναπροσαρμόσει το μίσθωμα στο προσήκον μέτρο, όμως προς τούτο απαιτείται από τα περιστατικά, στα οποία οι συμβαλλόμενοι είτε ρητώς είτε σιωπηρώς στήριξαν τη σύμβαση ιδίως ως προς το ύψος του μισθώματος, να μεταβλήθηκαν μετά την κατάρτιση της σύμβασης. Αυτή δε η μεταβολή πρέπει να είναι έκτακτη και απρόβλεπτη και από αυτήν η παροχή, αντιπροσβαλλόμενη με την αντιπαροχή, να έχει καταστεί ιδιαιτέρως επαχθής (βλ. ΑΠ 80/78, ΝοΒ. 26.1354, Εφ.Α. 10296/95, ΕΔΠ 1997.369, Εφ.Ν. 425/95, ΕΔΠ 1996.169, ΕΑ 11145/96 Ελ.Δν 1998/93).

Περαιτέρω η διάταξη του άρθρου 288 Α.Κ. εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε εννοή, ασχέτως αν αυτή απορρέει από σύμβαση ετεροβαρή ή αμφοτεροβαρή ή άλλη δικαιοπραξία ή αν πηγάζει ευθέως από το νόμο, εκτός αν προβλέπεται άλλη ανάλογη ειδική προστασία ή αν συντρέχουν οι ειδικές προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 388 Α.Κ. Παρέχει δε η διάταξη αυτή στο δικαστή τη δυνατότητα, όταν λόγω συνδρομής ειδικών συνθηκών η εμμονή στην εκπλήρωση της παροχής είναι αντίθετη προς την ευθύτητα και εντιμότητα που επιβάλλονται στις συναλλαγές, να την επεκτείνει ή να την περιορίσει με βάση αντικειμενικά κριτήρια στο μέτρο εκείνο στο οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της συναλλακτικής καλής πίστης. Από την ανωτέρω διάταξη του άρθρου 5 παρ. 4 του Ν. 813/78 δεν προκύπτει ειδικώς αν, στην περίπτωση

που δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 388 Α.Κ., επιτρέπεται η αναπροσαρμογή του μισθώματος με βάση το άρθρο 288 Α.Κ., από αυτό όμως δεν έπεται ότι ο νομοθέτης θέλησε να αποκλείσει την εφαρμογή της ώστε το κόστος της επίτευξης των επιδιωκόμενων με τις ως άνω ρυθμίσεις στόχων, στους οποίους περιλαμβάνεται ο περιορισμός των σχετικών προς την αναπροσαρμογή δικών και εξασφάλιση σταθερότητας στις συναλλαγές και τις λειτουργικές δομές των επιχειρήσεων να επωμίζεται ο εκμισθωτής ή μισθωτής σε κάθε περίπτωση που δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις προστασίας του άρθρου 388 Α.Κ. Ο εκμισθωτής ή μισθωτής ανάλογα δεν αποκλείεται να ζητήσει κατά το άρθρο 288 Α.Κ. αναπροσαρμογή του οφειλόμενου αρχικού ή μετά από αναπροσαρμογή μισθώματος, εφόσον εξαιτίας προβλημάτων ή απρόβλεπτων περιστάσεων επήλθε αδιαμφισβήτητο τόσο ουσιώδες αύξηση ή μείωση αντίστοιχα της μισθωτικής αξίας του μισθίου ακινήτου, ώστε με βάση τις συγκεκριμένες συνθήκες η εμμονή του μισθωτή (ή εκμισθωτή) στην καταβολή ιδίου μισθώματος να είναι αντίθετη προς την ευθύτητα και εντιμότητα που απαιτούνται στις συναλλαγές και να επιβάλλεται σύμφωνα με την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη, παρά την ανάγκη διασφάλισης των συνεπειών του ως άνω Ν. 813/78 και υποχρέωσης ασφάλειας των συναλλαγών, η οποία πρέπει πάντοτε να συνεκτιμάται, η αναπροσαρμογή του μισθώματος στο επίπλεδο εκείνο το οποίο αίρει τη δυσαναλογία των εκατέρωθεν παροχών (βλ. Ολ.ΑΠ 9/1997, Ελ.Δν 38.767, ΑΠ 572/97 Ελ.Δν 39.119, ΑΠ 581/97 Ελ.Δν 39.120, ΑΠ 491/98 Ελ.Δν 39.1590, ΑΠ 474/97 Ελ.Δν 38.1826). Τέλος, από τις διατάξεις των άρθρων 111 παρ. 2, 118 εδ. 4 και 216 Κ.Πολ.Δ. προκύπτει ότι το δικόγραφο της αγωγής πρέπει να περιέχει με κύρωση το απαράδεκτο, εκτός άλλων και σαφή έκθεση γεγονότων, τα

οποία θεμελιώνουν κατά νόμο αυτό. Καθιερώνεται έτσι ως ουσιώδης και απαραίτητο στοιχείο της αγωγής η ιστορική βάση, ήτοι η ευκρινής έκθεση όλων των πραγματικών γεγονότων, όσα κατά νόμο είναι αναγκαία του αξιούμενου δικαιώματος. Όταν δε στο δικόγραφο αυτής δεν περιέχονται όλα τα παραπάνω γεγονότα ή όταν αυτά περιέχονται ασαφώς ή ελλιπώς, τότε η έλλειψη αυτή καθιστά μη νομότυπη την άσκηση της αγωγής και εντεύθεν είναι απορριπτέα ως απαράδεκτη λόγω αοριστίας. Το απαράδεκτο δε αυτό ερευνάται και αυτεπαγγέλτως. Πρέπει δε να σημειωθεί ότι η αοριστία του δικογράφου δεν μπορεί να συμπληρωθεί ούτε με τις προτάσεις ούτε με παραπομπή σε άλλα έγγραφα ούτε από την εκτίμηση των αποδείξεων (βλ. ΑΠ 56/84, Ελ.Δνν 25.1353, ΑΠ 1296/93 ΝοΒ. 32.1028, ΑΠ 919/80 ΝοΒ 29.296, Εφ.Α. 419/96 Ελ.Δνν 1997.375).

Στην προκειμένη περίπτωση, με την κρινόμενη αγωγή η ενάγουσα ισχυρίζεται ότι δυνάμει του από (...) ιδιωτικού συμφωνητικού, μίσθωσε από τους εναγόμενους το περιγραφόμενο στην αγωγή ακίνητο για χρονικό διάστημα εξ (6) ετών και μηνιαίο μίσθωμα (...) δραχμών για το πρώτο έτος, προσαυξανόμενο κατ' έτος κατά ποσοστό 15% επί του διαμορφούμενου μισθώματος, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί από την ενάγουσα ως επαγγελματική στέγη. Ζητεί δε, επειδή μειώθηκε η τουριστική κίνηση στην περιοχή του μισθίου, και η αναπροσαρμογή του μισθώματος κατ' εφαρμ. Ν. 2041/1992 όπως τροπ. με το Ν.

2065/1992 ανέρχεται στο ποσό των (...) δραχμών ν' αναπροσαρμοσθεί το μηνιαίο μίσθωμα από το ποσό των (...) δραχμών στο ποσό των (...) δραχμών, κατ' άρθρο 388 Α.Κ., ήλθως, συμφώνως με τις αρχές της καλής πίστης και των συναθηκτικών ηθών, και να καταδικασθούν οι εναγόμενοι στην πληρωμή της δικαστικής της δαπάνης. Μ' αυτό το περιεχόμενο και αίτημα, η αγωγή όσον αφορά την κύρια βάση της (άρθρο 388 Α.Κ.) είναι αόριστη καθόσον η ενάγουσα δεν εκθέτει στην αγωγή της τα περιστατικά εκείνα επί των οποίων κύρια οι διάδικοι στήριξαν τη σύναψη της μισθωτικής σύμβασης και καθόρισαν το ύψος και τον τρόπο αναπροσαρμογής του μισθώματος, ότι τα περιστατικά αυτά θεωρήθηκαν από αμφότερα τα μέρη κύρια έστω και σιωπηρά κατά τρόπο όμως ευδιάγνωστο, η παράλειψη δε δηλώσεως από τον αντισυμβαλλόμενο ότι η ισχύς της σύμβασης θα εξαρτηθεί από τη μη μεταβολή των περιστατικών αυτών έγινε για το λόγο ότι θεωρούσε βέβαιη τη σταθερότητα της υπάρχουσας κατάστασης και ότι ο αντισυμβαλλόμενος και αν είχε τεθεί ρητώς τέτοιο αίτημα δεν θα αρνείτο τη σύναψη της συμβάσεως και ότι τα περιστατικά αυτά μεταβλήθηκαν εκ των υστέρων, η μεταβολή δε αυτή ότι οφείλεται σε έκτακτους και απρόβλεπτους λόγους όπως είναι εκείνοι οι οποίοι κατά την κανονική πορεία των πραγμάτων δεν επέρχονται συνήθως, αλλήλ προκαλούνται από ασυνήθιστα γεγονότα και, τέλος, ότι η παροχή της εναγομένης να καθίσταται υπερμέτρως εποχής με την ου-

σιώδη διατάραξη της κατά τη σύναψη της συμβάσεως ισορροπίας παροχής και αντιπαροχής (βλ. Εφ.Ν. 425/95, Εφ.Α. 10296/95 Εφ.Α. 11145/96 ό.α.) και αφετέρου μη νόμιμη καθόσον τα επικαλούμενα περιστατικά, νομοθετική ρύθμιση και μείωση της τουριστικής κίνησης δεν αποτελούν έκτακτους και απρόβλεπτους λόγους εξαιτίας των οποίων μεταβλήθηκαν τα περιστατικά, στα οποία στήριξαν οι διάδικοι τη σύναψη της ένδικης μισθώσεως.

Εξάλλου, όσον αφορά την επικουρική βάση του (288 Α.Κ.) είναι επίσης αόριστη, αφού δεν διαλαμβάνονται σ' αυτή οι ειδικές συνθήκες που συνέπραξαν κατά τη διάρκεια της μισθώσεως και εξαιτίας των οποίων επήλθε ουσιώδης μείωση της μισθωτικής αξίας του μισθίου και συνεπώς ζημία στον μισθωτή, η οποία υπερβαίνει τον κίνδυνο που ανέλαβε με τη σύναψη της συμβάσεως και αφετέρου μη νόμιμη καθόσον τα επικαλούμενα περιστατικά μείωσης των επισκεπτών κυρίως Γιουγκοσλαβών και νομοθετική ρύθμιση της αναπροσαρμογής δεν συνιστούν ειδικές συνθήκες, κυρίως διότι αυτές συνέτρεχαν κατά τη σύναψη της συμβάσεως αφού και η εμπόλεμη κατάσταση της Γιουγκοσλαβίας και το νομοθετικό πλαίσιο αναπροσαρμογής μισθώματος ήταν περιστατικά τα οποία έλαβον χώρα το έτος 1992 ενώ η μίσθωση συνήφθη στις 12-4-1993. Επομένως, η κρινόμενη αγωγή είναι εξ ολοκλήρου απορριπτέα ως αόριστη αλλήλ και ως μη νόμιμη και ως προς τις δύο βάσεις της.

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



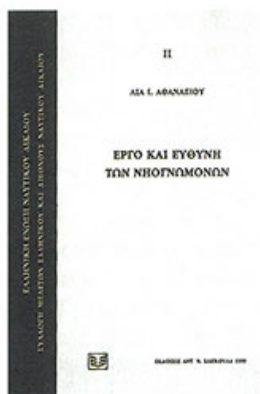
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

ΕΡΓΟ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Της Λίας Ι. Αθανασίου

Εκδόσεις ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ

Από τη Συλλογή Μελετών Ελληνικού και Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου



Το ζήτημα της ευθύνης των νηογνώμωνων, εν όψει του ολοένα αυξανόμενου ρόλου τους ως παραγόντων θαλάσσιας ασφάλειας, αντιμετώπισα για πρώτη φορά

το Μάιο 1998, με την ευκαιρία εισήγησης στο πλαίσιο του 3ου Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου. Οι γόνιμες σκέψεις που εκφράστηκαν από Έλληνες και ξένους εισηγητές, το επίκαιρο του θέματος και κυρίως η πρόσφατη νομολογική του αντιμετώπιση σε διάφορες έννομες τάξεις μού κέντρισαν το ενδιαφέρον και ενίσχυσαν την επιθυμία για μία εκτενέστερη διερεύνηση του θέματος.

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΥΞΕΙΝΟΥ ΠΟΝΤΟΥ (ΟΣΕΠ)

Του Παναγιώτη Κ. Κουταίικου



Ο ρόλος και η σημασία της ευρύτερης περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και ειδικότερα η περιοχή που περικλείει τη Μαύρη Θάλασσα, τον Εύξεινο Πόντο και το

βόρειο και κεντρικό Αιγαίο, είναι ήδη γνωστά και επισημαίνεται από αρχαιοτάτων χρόνων.

Η διαρκής εναλλαγή προσώπων, καταστάσεων, ισορροπιών, ενίοτε δε και συμμαχιών, μπορεί μεν να μετέθετε κατά καιρούς το κέντρο βάρους, η περιοχή όμως αυτή αποτελούσε πάντοτε και θα αποτελέσει το «μήλον της Έριδος» για πάμπολλους επιδόξους και φιλόδοξους «μνηστήρες» οι οποίοι προσπάθονταν, προσπαθούν, αλλήλα και θα συνεχίσουν να προσπαθούν, να θέ-

σουν υπό τον έλεγχό τους αυτή την τόσο ζωτικής σημασίας από κάθε άποψη περιοχή.

Το βιβλίο αυτό επιχειρεί να καλύψει δύο βασικές ανάγκες. Η πρώτη είναι η ακριβής καταγραφή προσωπικών εμπειριών και μαρτυριών, αλλήλα και μέσα από εμπειρίες άλλων που έζησαν ως αυτόπτες μάρτυρες όλη αυτά τα γεγονότα και τις εξελίξεις που οδήγησαν στη δημιουργία της Οικονομικής Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου, με σκοπό αυτή η καταγραφή να χρησιμεύσει σαν εργαλείο σε κάθε ερευνητή ή μελετητή του «θαύματος» που ήδη συντελείται στην περιοχή μας.

Η δεύτερη είναι το να χρησιμεύσει σαν ένα «χρηστικό» εργαλείο για κάθε επιχειρηματία, έμπορο, επενδυτή, αφού περιέχει πολύ χρήσιμα στοιχεία οικονομικού ενδιαφέροντος που θα του επιτρέψουν να διαμορφώσει μια προσωπική αντίληψη και γνώμη τόσο για κάθε μια χώρα από τις «11», όσο και να μορφώσει προσωπική άποψη και γνώμη συνοδικά για το τι είναι και τι σημαίνει εντέλει η περίφημη Οικονομική Συνεργασία του Εύξεινου Πόντου.

Η ΕΠΙΣΤΗΜΗ, Η ΤΕΧΝΗ ΚΑΙ Η ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΟΥ ΠΕΛΑΤΟΚΕΝΤΡΙΚΟΥ BANCASSURANCE Του Εμμανουήλ Τσικογιαννόπουλου Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ

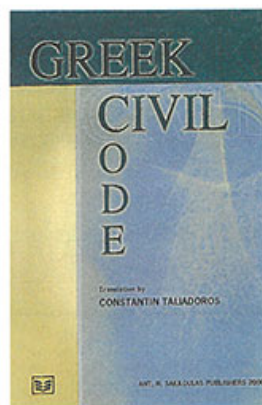


Σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από τη ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας και την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, το Bancassurance έχει σηματοδοτήσει την κατάργηση των «συνό-

ρων» μεταξύ των τραπεζών και των ασφαλιστικών εταιρειών και αποτελεί έτσι τη σημαντικότερη εξέλιξη στο χώρο της παροχής των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών. Οι γρήγορες εξελίξεις που σημειώθηκαν στην εισαγωγή, επιτυχία και εδραίωση του θεσμού, καθώς και η ποικιλία των μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν, στην πράξη δεν επέτρεψαν τη συγγραφή εκείνων των αναγκαίων βοηθημάτων που να καθοδηγούν, να ενημερώνουν και να συμβάλλουν στη σωστή εκπαίδευση των λειτουργών, οι οποίοι ασχολούνται με το συγκεκριμένο αντικείμενο.

Δημιουργείται έτσι ένα μεγάλο κενό, μέρος του οποίου έρχεται να γεμίσει με την έκδοσή του το ανά χειράς βοήθημα. Είναι το πρώτο βιβλίο για το Bancassurance που γράφηκε στην ελληνική γλώσσα και προτρέπει τον κάθε ενδιαφερόμενο να το μελετήσει. Η αναγκαιότητα αξιοποίησης των δυνατοτήτων του Bancassurance και στην Ελλάδα αποτελεί αναγκαιότητα υψηλής προτεραιότητας, καθώς και προοπτική που θα διαφοροποιήσει σημαντικά το σημερινό σκηνικό του χρηματοοικονομικού χώρου. (Αποσπάσματα από τον πρόλογο του Γιάννη Βιοθήρη)

Από τις Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα κυκλοφόρησε ο «Greek Civil Code».



Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ Της Χρυσάφους Ση. Τσοούκα Εκδόσεις ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ

Το θέμα της παρούσης μελέτης είναι η προστασία των εργαζομένων και οι ρυθμίσεις οι οποίες υιοθετούνται ως προς το



σημείο αυτό από τις εγκριτικές πράξεις νηολογήσεως πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού. Αντικείμενο συζήτησεως θα αποτελέσουν ειδικότερα τα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου ζητήματα, τα οποία

ανακύπτουν σε σχέση με τις ατομικές εργασιακές σχέσεις.

Η μελέτη αυτή αποτέλεσε, με σημαντικές βελτιώσεις και συμπληρώσεις, αντικείμενο εισήγησης, που έγινε στην Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου την 29η Μαΐου 1999.



29^ο Φεστιβάλ ΒΙΒΛΙΟΥ Πεδίου Άρεως 15 Σεπτεμβρίου - 1 Οκτωβρίου

Την Παρασκευή 15 Σεπτεμβρίου 2000 ανοίγει στο Πεδίο του Άρεως τις πύλες του το 29ο Φεστιβάλ Βιβλίου, που διοργανώνουν ο Σύνδεσμος Εκδοτών Βιβλίου

και ο Σύλλογος Εκδοτών Βιβλιοπωλών Αθηνών.

Πρόκειται για τη μεγάλη ετήσια γιορτή, στην οποία παρουσιάζονται όλες οι νέες εκδόσεις, που απευθύνονται σε αναγνώστες κάθε ηλικίας και ενδιαφέροντος. Γνώρισμα αυτού του φεστιβάλ είναι η μεγάλη ποικιλία βιβλίων και η υψηλή ποιότητά τους.

Το φετινό 29ο Φεστιβάλ είναι αφιερωμένο στον «Πολιτισμό του Αιγαίου», με επικέντρωση στην ιστορία, στις παραδόσεις, στην τέχνη και στο περιβάλλον μιας χρονικής διαδρομής πέντε και πλέον χιλιόετών. Γύρω από τη διαπολιτισμική αιγαιοπελαγίτικη πνευματικότητα και δημιουργία, με την αφιερωματική έκθεση βιβλίων από τον ευρύτερο χώρο του Αιγαίου, θα αναπτυχθούν συζητήσεις, θα γίνουν ανταλλαγές απόψεων σχετικά με τη θάλασσα της μακραιώνας φιλίας και αλληλοκατανόησης

των λαών, της οποίας τα νερά γνώρισαν πόμποι φάσεις εξελέξεων και κοινωνικής πολιτικής. Ακόμα, θα προγραμματιστούν γιορτές παραδοσιακών προϊόντων του Αιγαίου, θεατρικές παραστάσεις, χορευτικές βραδιές κ.ά., για να γιορταστεί έτσι επάξια το βιβλίο ως το ύψιστο πολιτισμικό αγαθό.

Το χαρακτηριστικό έργο που φέτος, εκτός της αφίσας, θα συνοδεύει και κάθε πολιτιστική εκδήλωση του 29ου Φεστιβάλ Βιβλίου, είναι φιλοτεχνημένο από τον καταξιωμένο νεοελλήνα ζωγράφο και δημιουργό Γιάννη Μόραλη, αναδεικνύοντας τη σημασία της γνώσης κι ενημέρωσης.

Τα εγκαίνια της σημαντικής αυτής διοργάνωσης θα πραγματοποιήσει ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας Κωνσταντίνος Στεφανόπουλος, τη Δευτέρα 18 Σεπτεμβρίου, στις 8 το βράδυ.

Ο ΑΓΙΟΣ ΝΑΥΤΗΣ

Του Ευστάθιου Μπάτη, Εκδόσεις FINATEC A.E.

Ένα ακόμα πλούσιο ναυτικό θεώρημα πρόσθεσε στη θαλασσινή βιβλιογραφία ο δημοσιογράφος της ναυτιλίας Στάθης Μπάτης. Μετά το τελευταίο «Πορταίρα σε μπλε φόντο» που σκιαγράφησε πρόσωπα της ναυτιλίας, έρχεται τώρα να μας ξαφνιάσει, συγκεντρώνοντας σ' έναν ωραίο τόμο το βίο και τα θαύματα του προστάτη άγιου των ναυτικών, του Αγίου Νικολάου. Η δραματική πορεία του Αγίου στα δώδεκα χρόνια που έζησε (240-334 μ.Χ.), οι διώξεις που υπέστη αλλήλ, κυρίως η συνεχής σωτήρια παρουσία του που τον ταύτισε με τη

θάλασσα, παρακολουθούνται μέσα από τις διάφορες πηγές, τις γραπτές μαρτυρίες, τα συναξάρια και το απέραντο πλήθος των παραδόσεων που διατηρούνται αμείωτες για 18 ολόκληρους αιώνες στο πλαίσιο της πίστης και της υπέρβασης των φυσικών νόμων. Η σωστή σύνδεση και ροή των σκηνών και των κεφαλαίων, η χαρισματική αφήγηση και η διάσωση ενός τόσο πλούσιου και δυσεύρετου υλικού, κάνουν τον «Άγιο ναύτη» ένα θελκτικό και ενδιαφέρον ανάγνωσμα για

όλους τους Έλληνες, όλους τους πιστούς και ιδιαίτερα για όλους τους ναυτικούς μας.

Για τη θαυμάσια έκδοση προσήκει ιδιαίτερος λόγος. Η πλαισίωση του κειμένου με 35 αριστουργηματικές εικόνες και τα παραρτήματα

με τον ονομαστικό πίνακα των караβιών που φέρουν το όνομα του Αγίου και τις σπάνιες φωτογραφίες των εκκλησιών του, από τον Πειραιά μέχρι το Τόκιο κι απ' τη Σύρο μέχρι το Ρότερνταμ και τη Σεούλ, αποτελούν μια αποθησαύριση που θα μείνει για πάντα σ' αυτόν τον πανέμορφο τόμο.

ΓΡΑΦΕΣ

ΤΟΥ ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑ

Του Ιωάννη Α.

Παπαδόπουλου,

πλοιάρχου Ε.Ν.

Εκδόσεις ΠΙΤΣΙΛΟΣ

«Ένα βιβλίο αφιερωμένο σ' εκείνους που έχασαν τη ζωή τους στη θάλασσα».

Πρόκειται για ένα βιβλίο ζωής, που αναφέρεται στις μικρές κοινωνίες των караβιών, στους ανθρώπους που ο καπετάν Γιάννης συναναστράφηκε, στους κινδύνους της θάλασσας, στην ελληνική ναυτοσύνη.

Συγγραφέας του ο καπετάν Γιάννης ο οποίος γεννήθηκε στη Χίο το 1932. Το μυθιστόρημά του τιμήθηκε από το ΥΕΝ με το Α' βραβείο πεζογραφίας στο διαγωνισμό «Νίκος Καββαδίας» το 1999, με πρόεδρο της επιτροπής τον Αντώνη Σαμαράκη.

ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Γραφές του καπετάν Νικόλα

ΜΥΘΙΣΤΟΡΗΜΑΤΙΚΗ ΒΙΟΓΡΑΦΙΑ



ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΙΤΣΙΛΟΣ
ΑΘΗΝΑ 2000



Ο ζωγράφος
Μανόλης Χάρος,
ο επιμελητής
της έκθεσης
κ. Τάκης Μαυρωτάς
και η κ. Ειρήνη
Νταϊφά

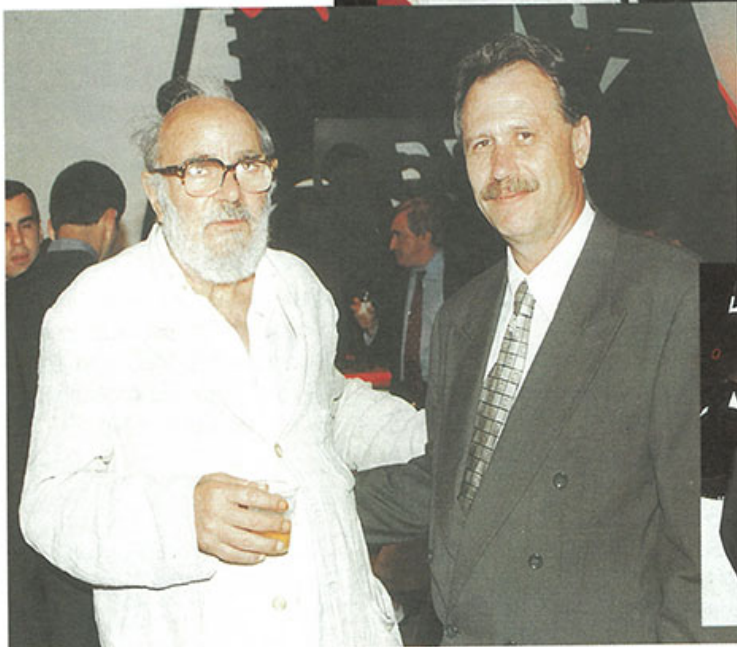
Ο κ. και η κ. Ζαχαρία
Πορταλάκη



Ο γλύπτης Τάκης με τον
καθηγητή κ. Β. Καρασμάνη

Η κ. Μαριλένα Μαιμιδάκη
με τον κ. Ηλία Μπίσια

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της έκθεσης: Κορυφαίοι δημιουργοί του 20ού αιώνα, «Τάκης - Χρυσά», στις 17 Ιουνίου 2000 στο Ευρωπαϊκό Πολιτιστικό Κέντρο Δελφών στους Δελφούς. Ο διευθυντής του Ε.Π.Κε. Δ. καθηγητής Βασίλης Καρασμάνης και ο διευθυντής της Πινακοθήκης Πιερίδη και επιμελητής της έκθεσης Τάκης Μαυρωτάς υποδέχθηκαν τους επισκέπτες της σπουδαίας αυτής έκθεσης και μίλησαν για το έργο των μεγάλων καλλιτεχνών.



Η κ. Μαριάννα Βαρδινογιάννη με τον
Ολυμπιονίκη Νίκο Κακλαμανάκη

Συνάντηση Αθηνών - Δελφών για τα Παιδιά και την Ειρήνη διοργάνωσε το «Ίδρυμα για το Παιδί και την Οικογένεια», υπό την αιγίδα της UNESCO και σε συνεργασία με το Διεθνές Γραφείο για την Ειρήνη, Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.

Στην έναρξη του συνεδρίου, παρευρέθησαν και απηύθυναν χαιρετισμό ο υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων Πέτρος Ευθυμίου, ο υπουργός Πολιτισμού Θεόδωρος Πάγκαλος, ο δήμαρχος Αθηναίων Δημήτρης Αβραμόπουλος, ο πρόεδρος της Ελλάδος στην UNESCO Βασίλης Βασιλικός, η πρόεδρος της Καλής Θελήσεως της UNESCO Marisa Berenson και ο συνθέτης και υποψήφιος για το βραβείο Νόμπελ Ειρήνης Μίκης Θεοδωράκης.

Την τελετή έναρξης του συνεδρίου έκλεισε με μουσική για την ειρήνη ο διάσημος Αργεντινός πιανίστας, πρόεδρος Καλής Θελήσεως της UNESCO και πρόεδρος του Ιδρύματος «Musique Esperance», Miguel Angel Estrella.



Η κ. Βαρδινογιάννη μεταξύ του δημάρχου
Αθηναίων Δημ. Αβραμόπουλου
και του υπουργού Πολιτισμού Θεόδ. Πάγκαλου



Ο κ. Α. Ποταμιάνος με τον κ. Κ. Παπαϊωάννου, πρόεδρο του ελληνικού τμήματος της Διεθνούς Αμνηστίας



Ο αντιναύαρχος Ξεν. Αντωνιάδης με τον Β' υπαρχηγό του Λ.Σ. υποναύαρχο Α. Καραμιχαλάκο



Ο Αδαμάντιος Χατζηπατέρας με τον καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιώς Αθ. Γουλιέλμο

Με μεγάλη συμμετοχή προσκεκλημένων και προσωπικότητας της πολιτιστικής, επιχειρηματικής και κοινωνικής ζωής του τόπου, πραγματοποιήθηκε στο Ζάππειο Μέγαρο, για τρίτη συνεχόμενη χρονιά, η απονομή των βραβείων «Thalassa» σε όσους προσέφεραν στον άνθρωπο, στον πολιτισμό, στο περιβάλλον και στη ναυτιλία.

Τα βραβεία απενεμήθησαν στους κάτωθι:

Διεθνή Αμνηστία, ΕΜΑΚ, Προστασία Σπαστικών, Σύλλογο «ΕΛΠΙΔΑ», Ίδρυμα Αστέγων Δήμου Αθηναίων, Ίδρυμα «Α. Γ. Λεβέντη», Αντώνης Σαμαράκης, Νανά Μούσχουρη, Σπύρο Μερκούρη, Greenpeace, Ελληνική

Ορνιθολογική Εταιρεία, Πανεπιστήμιο Πατρών, Σταθμός Μείρινας Αδέσποτων.

Από τα σημαίνοντα πρόσωπα της ναυτιλίας βραβεύθηκαν οι: Γιάννης Χατζηπατέρας, Ξενοφώντας Αντωνιάδης (ο ευπατρίδης του Λιμενικού Σώματος από ιδρύσεώς του), Θεμιστοκλής Βώκος και William St. Clair (ισουδαίος καθηγητής - ιστορικός, που με την επιστημονική του εργασία πάνω στο λόρδο Έθριν έληξε τη ροή των συζητήσεων για την επιστροφή των Γλυπτών του Παρθενώνα).



Η κ. Ντόρα Μπακογιάννη, ο καθηγητής Roger Cardinal, ο υπουργός Αιγαίου Νίκος Σφουνάκης, ο κ. Κουτσιμάλης, ο υπουργός Πολιτισμού Θεόδωρος Πάγκαλος και η κ. Ελίζα Γουλιανδρή μπροστά στο έργο του Henry Moore «Η πτώση του πολεμιστή»

Μέχρι τις 17 Σεπτεμβρίου θα συνεχιστεί η επιτυχημένη έκθεση «Henry Moore: Υπό το φως της Ελλάδας», στο Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, στην Άνδρο, του Ιδρύματος Βασίλη και Ελίζας Γουλιανδρή.

Καθ' όλη τη διάρκεια της θα παρουσιάζονται καθημερινά ταινίες για τον Henry Moore, ενώ τον Αύγουστο θα πραγματοποιούνται ξαναγί-



σεις και εκπαιδευτικά προγράμματα, κατόπιν τηλεφωνικής αιτήσεως, για παιδιά ηλικίας 5-12 ετών. Στις οκτώ αίθουσες του μουσείου παρουσιάζονται οι εξής ενότητες: Ο πληγωμένος πολεμιστής, ο Κάτω Κόσμος, Η μορφή με πτυχώσεις, Η κομματοειδής μορφή, Η πληγωμένη μορφή, Τυχαία αντικείμενα, Η αναφορά στην ανατομία, Μνήμες και παιδί.



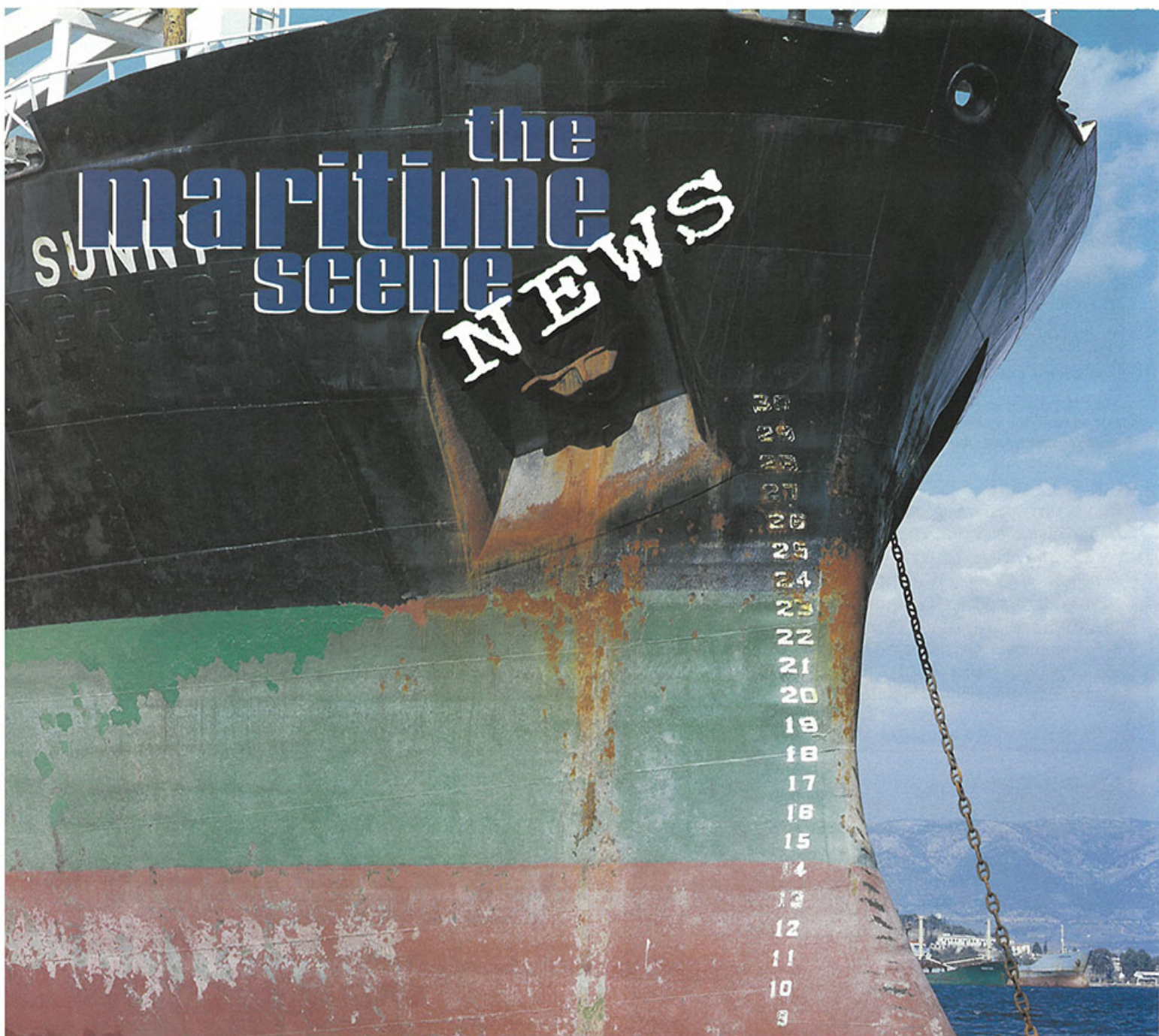
**GORDON, GILES
& COMPANY LTD**
CONSULTING MARINE ENGINEERS
& SHIP SURVEYORS

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: gordon.giles@compuserve.com



SUB-SEA FLARE IGNITION SYSTEM OFFERS SAFETY AND ENVIRONMENT BENEFITS

BERGEN-based **Umoe Process Technology** is installing the first Sub-Sea Flare Ignition System anywhere in the world. The system, at TP1 platform in Qatar, is designed for offshore oil and gas producing facilities. It provides safe, reliable and environmentally-friendly flare ignition for flare tripods up to 2,000 m from the processing platform.

A reinforced fibreglass pipe is laid along the sea-bed from the platform to the tripod, through which an ignition pellet is launched. On exiting the pipe, the pellet bursts into a shower of sparks which instantly ignites the gas cloud. The main advantages of the system are long-distance operation, all weather ignition, with automatic and manual operation. The system is also suitable for all flare tips, easily retro-fitted into existing installations, has no pilot flares and no electronics in an area of high heat radiation. "With all the mechanical parts located on the platform, the system is also easy to maintain," adds Kjell Ove Lie, general manager of applications at UPT.

The system has taken three years to develop and was tested at UPT's test site near Bergen, Norway. UPT is currently looking at installing the sub-sea system at nine sites in India. More information on UPT's products can be found on its website at www.upt.no

Umoe Process Technology AS is a leader in the development of environmentally-friendly technology. It advises on and supplies systems and turnkey solutions to problems of energy efficiency and pollution control in the offshore energy, petroleum processing and shipping fields. Its current portfolio includes flare gas recovery systems, volatile organic compound recovery systems and combined cycle cogeneration steam power systems. Based in Bergen, Norway, it has clients around the world and is part of Norway's Umoe group.

LLOYD TRIESTINO TO RESUME ITS SERVICES TO NORTH AMERICA

The Italian shipping line **Lloyd Triestino** has decided to resume container services to the US and Canada. It has already opened offices in New Jersey and will open further offices in the US in due course.

Lloyd Triestino withdrew from the transpacific trades in 1997 when its PFM pendulum service linking the Pacific North West, the Far East and the Mediterranean was curtailed, becoming the Far East - Mediterranean (FEM) service. Now, the Italian carrier is to resume its transpacific links but on a larger scale. It has signed and filed with the US Federal Maritime Commission (FMC), a vessel sharing and slot purchase agreement covering routes between the Far East and both the US East and West Coasts.

Canada will also be served by the North American Pacific Coast services.

Lloyd Triestino will be partnering the Taiwanese carrier Evergreen by contributing its own tonnage on certain service routes.

The new services are expected to start in the third or fourth quarter of this year.

Lloyd Triestino currently offers services linking North Europe and the Mediterranean with the Far East, South and West Africa, Australia and New Zealand, India and Pakistan. As at 1 June 2000, it was operating a fleet of ten Italian-flag vessels ranging in size from 1555TEU to 3428TEU.



ANNOUNCEMENT

As a result of previous negotiations, an exclusive agency agreement for Greece was signed during Posidonia Exhibition between «RIGA SHIPYARD» of RIGA Latvia, on the one hand, and «GEORGE MOUNDEAS & COMPANY, S.A.», Piraeus, on the other. The said agreement will add another ring to RIGA SHIPYARD's facilities are thought to be the largest on the eastern coast of Baltic Sea annually serving 100 vessels with 200m of repair berths, three floating docks of maximum lifting capacity 30,000 t and max. dimensions 220 x 34 m served by shore cranes of 32 ton and floating cranes of 25-100 ton. The Yard can undertake any sort of steel and mechanical nature repairs.

DATAWORKS EXPANSION IN NORTHERN EUROPE

LEADING maritime industry IT provider, **Dataworks (UK) Ltd**, has expanded its representation in Northern Europe with the appointment of a full time representative in Germany.

Donna Dunnette, who is based in Hamburg, will be responsible for business development with regard to shipbroking and communications software in the German shipping industry.

Lloyd Prichard, Dataworks' sales director says, «The continuing global expansion of Dataworks has lead to a requirement for full time representation in Germany. Donna's extensive experience within the shipping industry makes her ideal to co-ordinate the company's future development in Germany.»

Prior to joining Dataworks, Dunnette was the sales and marketing manager for Inchcape Shipping Services Ltd and regional sales manager for BT Maritime and Land Mobile Satellite Services. Dataworks was founded in 1989 to meet the demand for easy-to-use and cost effective PC-based Windows communications systems. Based in London, Dataworks provides software for message handling and shipbroking to more than 450 installations through an international distribution network.



RINA SETS NEW GREEN STANDARDS

ITALIAN classification society RINA has launched Green Star, a new environmental standard for shipping. The 82,000 gt Costa Atlantica, due for delivery from Kvaerner Masa yard at the end of June, will be the first ship to meet the green standard.

«Passengers want to visit environmentally sensitive areas, but they don't want to damage them,» says Franco Porcellacchia, international marine manager of RINA. «The Green Star standard is visible proof that their ship is designed and operated to protect the environment, and keep the sea and air clean».

The Green Star logo has been awarded to the Costa Atlantica as evidence that the ship meets the requirements of two voluntary RINA class notations, CLEAN SEA and CLEAN AIR. Carnival Corporation has already applied for the first of three sister ships building at Kvaerner Masa, the Carnival Spirit, to be certified to the new standard.

A leading feature of the CLEAN SEA notation is that bunker tanks must be installed over double bottoms, to prevent accidental discharge of oil in a low speed accident. Ships must also be fitted with holding tanks for all black and grey water waste, to prevent organic pollution, and must meet the standards set down in the voluntary IMO MARPOL Annex IV. Special requirements ensure garbage is disposed of safely, and ships must not use TBT-based anti-foulings.

The CLEAN AIR notation sets limits on SOx and NOx emissions from the engines, and requires compliance with the voluntary standards of Annex VI to Marpol. There is a 3 per cent limit on sulphur content in fuel that can be burnt. RINA also sets requirements for refrigeration gases and their containment in the case of an accident, and sets controls for incineration plants.

RINA is currently overseeing the construction of four ultra-large cruise ships for Carnival Corporation at Kvaerner Masa yards, and seven large cruise vessels for Holland America, Carnival and Princess Cruises at Fincantieri yards. Robson Butler Associates have announced during Posidonia 2000, that they have been appointed as Sales Agents in Greece for the MRC Business Information Group. MRC are world-leaders in the supply of credit reporting and investigation to the marine industry.

MRC, felt that their base in Greece could be better serviced and expanded by having a local presence and decided that Paul Robson and Alan Butler, with a combined 37 years in the market, were the best people for the job.

OTAL MOVES NEW CROP OF WEST AFRICAN EXPORTS

OT Africa Line (OTAL) recently shipped an unusual consignment of specially manufactured artificial wigs, braids and hairpieces from Togo in West Africa to Canada, prompting optimism that a new trade in West African fashion accessories might be taking root. A thousand cartons of artificial hairpieces from Lome in Togo to Toronto was cleared, consolidated and shipped by the line in what is part of a renewed push by the Economic Community of West Africa States (Ecowas) to broaden and diversify the sub-region's export manufactures.

The hairpieces, made from synthetic fibre imported into Togo from Japan and Korea, reconstituted and hand-woven by local artisans, will be sold on to consumers throughout Canada. Entrepreneurs in Togo are building up a strong market presence in Africa, Europe and now North America, providing employment for over a thousand people in Lome and tapping into newly emerging overseas markets.

Although this is a rather unusual consignment, it shows that OTAL is perfectly equipped to deal with the wide variety of demands and commodities that emanate from West Africa, including the handling of complex documentary regimes, customs clearance, inspection procedures, specialist cargo handling and consolidation together with shipping West African products all over the world.



SHIPPING BABES GET INTO DOT COM BED WITH SHIPPING JOBS

POPULAR website Shippingbabes.com, has announced a link up with Shippingjobs.com, run by maritime recruitment specialist Spinnaker Consulting. The shippingbabes site, run by Johnny Kulukundis, now offers access to dot com employment opportunities within the maritime and related industries, backed by Spinnaker Consulting's service.

Shippingjobs.com has also experienced very high growth in traffic since its inception in 1997, helping Spinnaker Consulting become the leading provider of employment services across the shore-based - or 'suit-wearing' - shipping industry.

«Despite improved communications and the development of new maritime centres around the world, shipping professionals have less face to face contact with each other than ever before. "Shipping remains very much a people business but the old forums for human interaction have withered», says Kulukundis. "Gossip is the lifeblood of shipping and in different ways, both shippingbabes and shippingjobs bring individuals in shipping together».

Spinnaker represents a number of major maritime internet projects and is regarded as a trusted third party by many shipping dot com entrepreneurs. «The accepted wisdom is that there will be a good deal of consolidation and the creation of a host of strategic alliances», explains Parry. «We have been fortunate to be in a position to bring various parties together and to be consulted on their strategic development. Johnny Kulukundis also has considerable experience in this area, having developed over 50 shipping sites. We have similar ideas as to brand sharing, alignment and target audiences. A link between us makes sense for both parties».

Spinnaker Consulting was established in 1997 and has enjoyed considerable success, quickly becoming known for its detailed knowledge of the maritime market. It specialises in shipping, offshore and transport recruitment across the commercial, technical, legal and insurance disciplines. Spinnaker has invested heavily in technology, including a sophisticated bespoke IT system called SHOREMAN. Its website, launched in 1997, is one of the earliest maritime internet successes with almost a quarter of a million monthly hits and 60 per cent of all applications to the company made online.

NEW GENERAL MANAGER FOR BILBROUGHS OFFICE IN GREECE

A Bilbrough & Co, Managers of the London P&I Club, have appointed a new general manager for their dedicated office in Greece.

Anna Kalathakis has transferred from Bilbroughs London office to succeed associate director Ian Gooch, who had been manager of the Piraeus office since July 1997, and who is now returning to work in London.

Anna joined Bilbroughs as a claims adjuster in 1996, having previously worked for maritime law firms in London and the US, and having qualified as a lawyer in Louisiana. Also a qualified solicitor in England and Wales, Anna has been handling claims for Greek members for some time from London.

Joining Anna in Piraeus will be Joanna Pavlides, who came to Bilbroughs as a claims adjuster in 1997 and who has since then been handling a variety of claims, principally on behalf of Greek members, from the London office.

(The London Club's Greek membership has increased substantially in recent years, and now represents a significant proportion of the Club's directly entered tonnage. The London Club Managers are committed to maintaining their level of service to this growing clientele, and thereby strengthening still further their links with the Greek shipping community.





POLYPROPYLENE CONTAMINATION HITS BELGIAN BUNKERS

INTERNATIONAL marine fuels analysis company Lintec has warned that polypropylene contamination has once again been discovered in marine fuels.

«In recent days, we have tested several bunker samples that contained polypropylene. All came from ships that took on fuel in Antwerp and Ghent during the second half of January.

According to local surveyors, polypropylene contaminated fuel may have been delivered to as many as 22 vessels», says John-Paul McGinley, manager of Lintec's Rotterdam laboratory. Polypropylene is a plastic polymer with extremely stable physical and chemical properties. As a result, it cannot be separated out of bunker fuel using standard on-board fuel treatment technology, causing vessel engine filters to clog, potentially starving engines of fuel.

«We are hearing reports of ships with contaminated fuel that are having to replace their filters hourly», McGinley says. Polypropylene contamination first became a problem in the marine fuels industry three years ago, when Lintec discovered widespread contamination following the release into the bunker market of a contaminated batch of oil from the former Soviet Union.

WHAT YOU SEE IS NOT WHAT YOU GET

LEADING London law firm **Lawrence Graham** has warned containership owners, operators and charterers that what they see is not always what they get. They may end up picking up the tab for the consequences of a shipper's dishonesty.

Writing in Lawrence Graham's shipping newsletter, *Shipping Lawgram*, Mathew Forde, shipping litigator, says, «The recent Appeal Court judgement in the long-running *Kapitan Sakharov* case highlights a weakness of container shipping. It relies almost exclusively on the accuracy of documents submitted to identify cargo to be carried, but this case may force operators to consider screening the cargoes they accept».

Forde outlines the case and says, «The lessons are clear. It is too easy to smuggle or move undeclared dangerous cargoes with false papers using the documents of cancelled cargo as cover. The duty of care to ensure what is in a container rests with the shipper, but that does not help a shipowner if something dangerous is shipped and a problem arises».

Also in the *Shipping Lawgram* is a profile of Christine Gordon, head of the **Steamship Mutual's** FD&D division, and a summary of a detention case.

Lawrence Graham is one of the leading law firms in London, with 77 partners and a total of more than 250 qualified staff. It offers a full range of law services to UK and overseas clients. Its shipping team is particularly active in the FSU, where it works for many of the major shipowners.

DIARY OF EVENTS

AUGUST - SEPTEMBER 2000

6-8 September 2000, Goteborg, Sweden
2nd Wista International Conference - 'The Nordic Hub'
Arranged by Wista Sweden
Tel.: +468 722 87 90

9 September 2000, Newark, New Jersey
Sheraton Newark Airport
Tri-State Airline Historical Society Show
Bill Gawchick +914 965 3010

11-13 September 2000, King's College London
Personification in the Greek World
Organised by the Centre for Hellenic Studies
Emma Stafford (e-stafford@lamp.ac.uk)
27-29 September 2000, World Trade Centre, Bremen
Global Automotive Trades and Logistics
Organised by the Lloyd's List Events
Tel.: +44207 453 5492

30 September 2000, Hellenic Captains' Club, London
The 25th N. Kavadias Memorial Lecture
Tel.: +44207 4000828

10-12 October 2000, Shenzhen - China
The Fourth International Conference on Maritime Law
Organised by the China Maritime Law Association
Tel.: +86 755 3250639 Fax.: +86 755 3233573

11-15 October 2000, Athens, Greece
Infralympics - Athens International Exhibition & Conference
Organised by PGI - Spearhead Ltd
Tel +301 2846 006, Fax.: +301 2829 089

14 October 2000, Seattle
Airline Collectibles Show
Greg Mattocks, PO Box 1455, Bothell
WA 98041

18-20 October 2000, The Hurlingham Club, London
Lloyd's List International Shipping Convention
Tel.: +44207 453 5939

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

E-MAIL HELLAS@FIBERTEL.COM.AR

Direct Operation: 54(11) 43116163, 43121843

Switchboard: 54(11)43111384, 43121616

Telefax: 54(11) 43136683, 43134155

ATTENDING ALL ARGENTINE/URUGUAY PORTS

Η ναυτιλία έχει το δικό της περιοδικό

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

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

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

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

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ / METHOD OF PAYMENT

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

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)
ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/COMPANY:
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΔΟΥ: ΑΦΜ:
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS:
..... T.K./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

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

TURBO TECNICA LTD

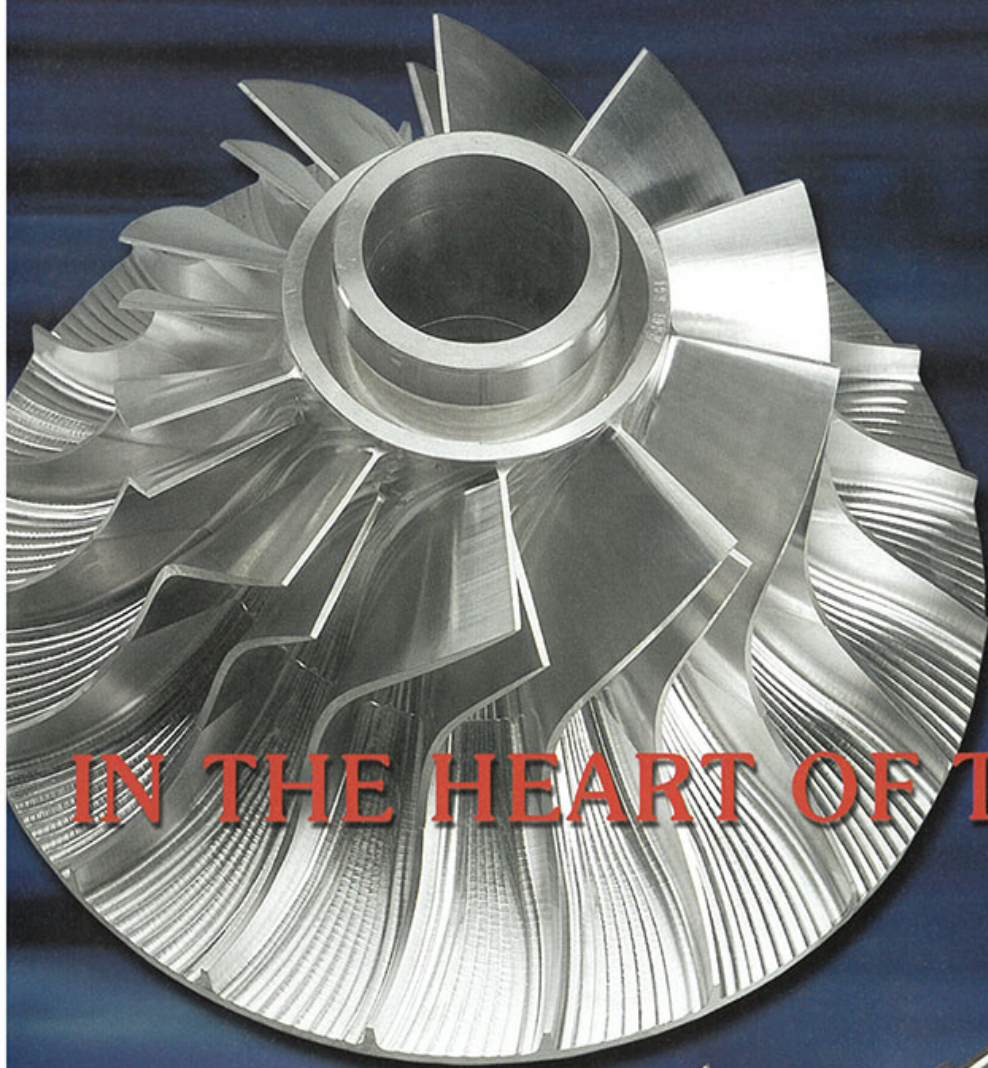
D. & Th.



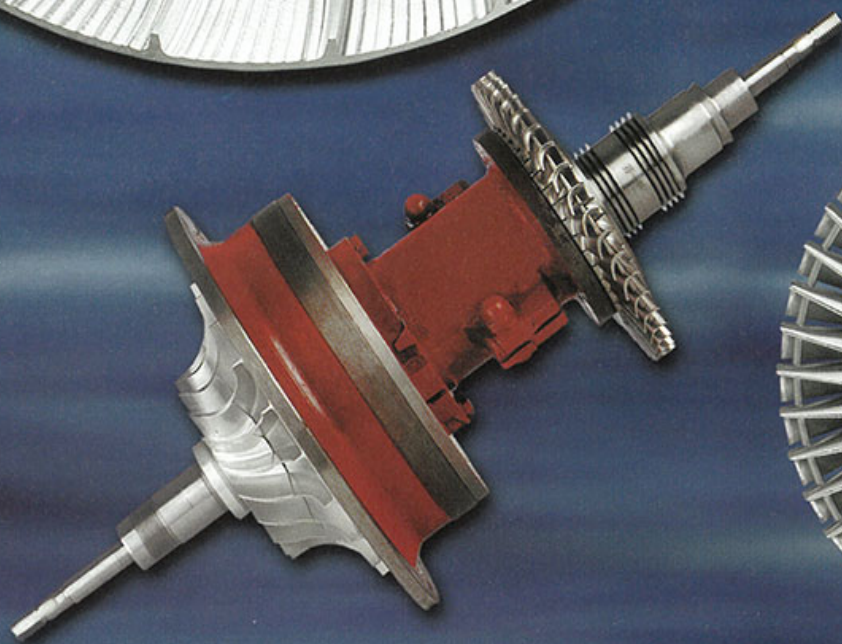
PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS



IN THE HEART OF THE SHIP



TOTAL TURBOCHARGER SERVICES

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΕΧΝΟ- ΓΝΩΣΙΑ!

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

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

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



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

TURBOMED

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

