



NAYTIKA XRONIKA

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 31 • ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2000 • ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

«ΞΕΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ»

**Οι «Πόρτες»
του ολέθρου**

**ΝΕΟΙ ΜΙΣΘΟΙ
ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ**

**Οι πλήρεις
πίνακες**

ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Ζητείται «ανάδοχος» μεταρρυθμίσεων



YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD

Marine Auxiliary Diesel Engines
Marine Propulsion Diesel Engines

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

TSUJI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD

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



NANIWA PUMP MFG. CO., LTD

Marine Pumps, Spare Parts



CONSILIUM US, INC.

Metritape Tank Level Gauging Systems



FRIEDRICH KOCKS GMBH

Deck Machinery



KYMA AS

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



YANMAR ENGINEERING CO., LTD

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

 **YANMAR ENGINEERING CO., LTD.**

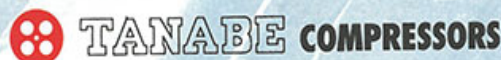
TSUJI MARINE SERVICES CO., LTD

Supply of Tsuji Genuine Spare Parts
& Service



TANABE PNEUMATIC MACHINERY CO., LTD

Marine Compressors, Spare Parts



CONSILIUM 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)

MIF LIMITED

NAVIGATING IN THE NEW MILLENNIUM



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



Listed in Oslo & Bermuda Stock Exchanges



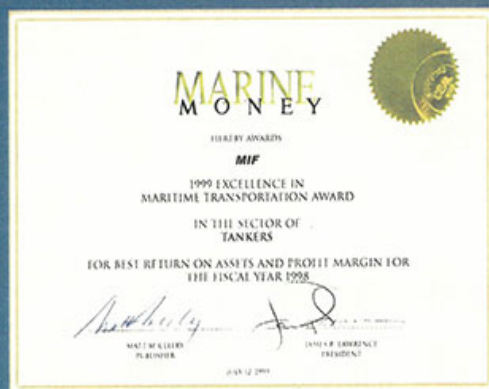
Bloomberg access : MIF.NO

Reuters access : MIF.OL



Website : <http://www.mif.gr>

email : mif@otenet.gr



Fleet Manager



Tsakos Shipping & Trading SA

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Εξώφυλλο:
Ορκωμοσία λιμενοφυλάκων
φωτ.: Δ. Πουλιάσης



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ '00

8. ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

18. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

20. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

30. ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΑΝΗΚΕΙ ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ

Συνέντευξη του δημάρχου Λαυρίου Γ. Παρασκευή

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

32. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

38. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:

Σταδιακή ανάκαμψη των αγορών

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

40. ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

ΣΤΗΝ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΧΙΛΙΕΤΙΑΣ

48. ΤΟ ΦΙΛΟΤΙΜΟ ΠΕΡΙΣΣΕΥΕΙ ΣΗΜΕΡΑ

ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

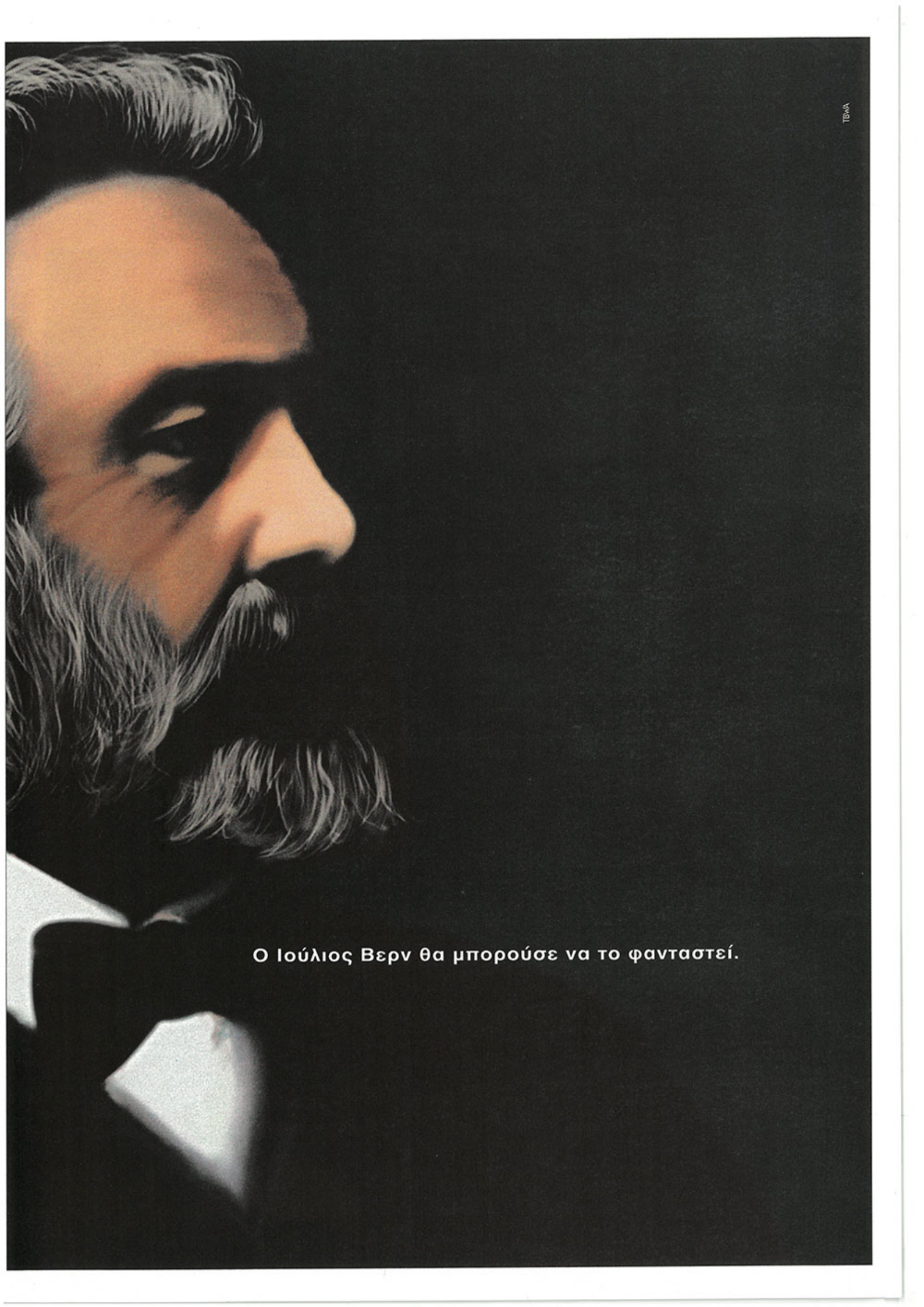
50. 15 ΣΤΑΘΜΟΙ «ΦΥΛΑΚΕΣ-ΑΓΓΕΛΟΙ»

ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

54. «ΣΚΟΤΩΝΟΥΝ» ΤΑ ΠΛΟΙΑ

ΟΤΑΝ ΓΕΡΑΣΟΥΝ;



Ο Ιούλιος Βερν θα μπορούσε να το φανταστεί.



56. ΟΙ ΝΕΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ Φ/Γ

64. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

66. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

70. ΒΑΡΟΜΕΤΡΙΚΟ ΧΑΜΗΛΟ
ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

74. AIR NEWS

76. FORUM

78. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

80. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

82. ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 31

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

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδότης & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος Διευθύντρια Σύνταξης: Λίτσα Μορέλλου Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδης Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής, Θεοδοσία Χαγιαλίδη Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη Υπεύθυνος Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας Γραμματεία: Νικολέτα Μοίρα

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα Ασκήνη 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.



www.audi.gr

Audi
Vorsprung durch Technik



Η πρώτη μετά τις θερινές διακοπές συνέντευξη του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Παπουτσή συνέπεσε σχεδόν με την κοινή συνάντηση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και του Committee και τα συμπεράσματα τα οποία έβγαλαν, που δεν είναι και τόσο ικανοποιητικά, όσον αφορά τουλάχιστον στη ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθείται. Η υπόθεση του νηολογίου, την οποίαν ο μεν υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας την αντιμετωπίζει ως ένα ποτήρι μισογεμάτο ενώ ο εφοπλισμός μισοάδειο, καθώς και η προσέλκυση ναυτεργατικού δυναμικού είναι δύο τομείς στους οποίους η ναυτιλιακή πολιτική χωλαίνει! Το υπουργικό επιχείρημα, ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός ελληνικών παραγγελιών, καθώς και η υπόσχεση των εφοπλιστών που έχουν τοποθετήσει τις σχετικές παραγγελίες, ότι θα υψώσουν την ελληνική σημαία, δεν αποκαθιστά αυτομάτως την εκροή και εισροή πλοίων στο εθνικό νηολόγιο. Αλλωστε, το πρόβλημα της εγκατάλειψης της ελληνικής σημαίας είναι ουσιαστικά θέμα κινήτρων και αυτό ακριβώς υπονοεί ο ελληνικός εφοπλισμός όταν μιλάει για το πρόβλημα του νηολογίου.

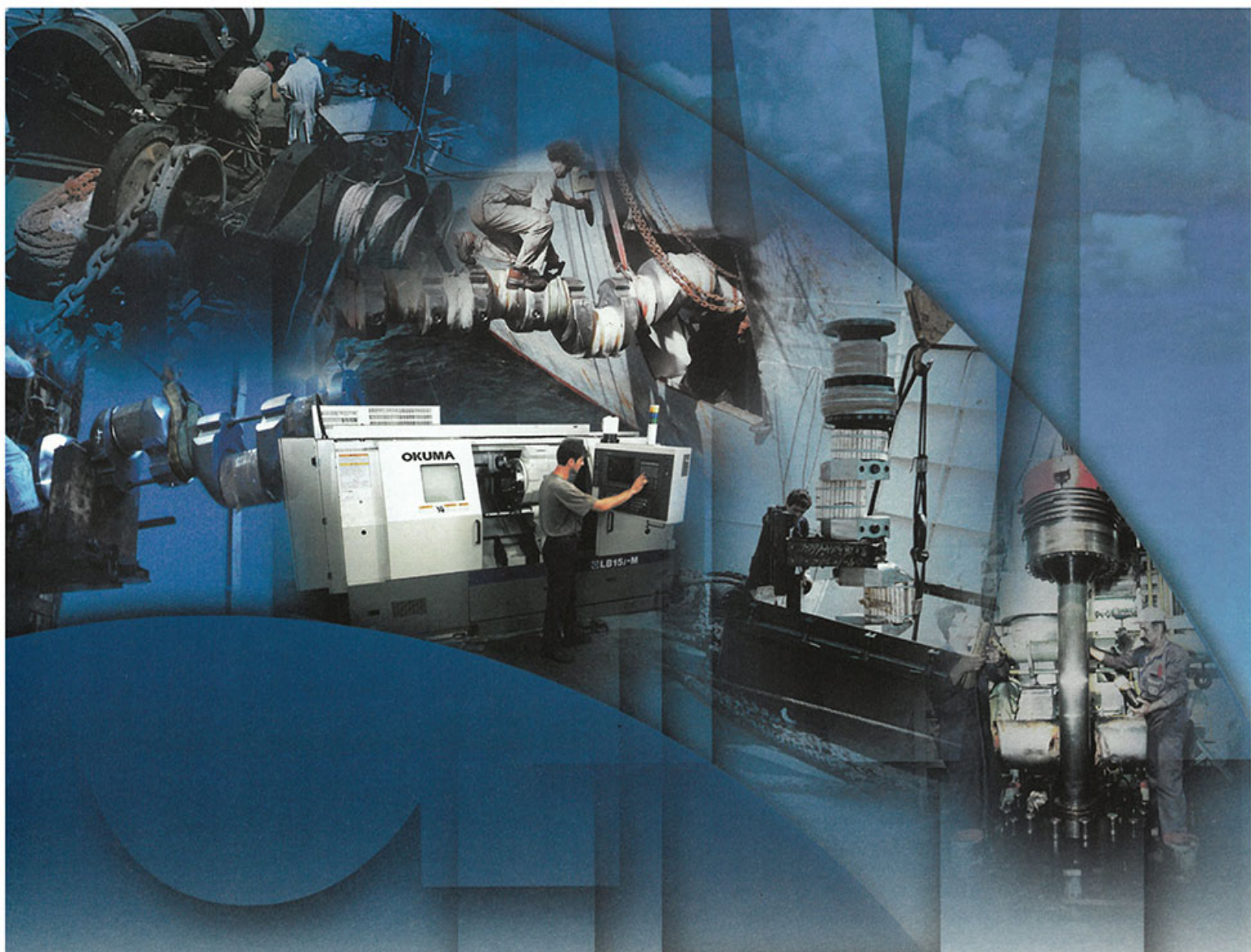
Αυτό είναι το ένα θέμα. Το άλλο που προέρχεται από την ανησυχία του εφοπλισμού για την έλλειψη των Ελλήνων ναυτικών, πάλι δεν αντιμετωπίζεται, πιστεύουμε, σωστά από την Πολιτεία. Κατά τον αρμόδιο υπουργό, ευθύνη έχει και ο εφοπλισμός διότι δεν έχει αναλάβει ή συμμετάσχει σε μια καμπάνια για την ανάδειξη του ρόλου του ναυτικού, τις αποδοχές του και τις καλές συνθήκες εργασίας μέσα στα σύγχρονα πλοία.

Η προσέγγιση αυτή είναι λανθασμένη. Έχει μάλιστα δύο σκέλη. Το ένα αφορά την προσέλκυση νέων ναυτικών και το άλλο την αντιμετώπιση από την Κυβέρνηση, γενικά, της ανεργίας διά της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας. Εν πρώτοις δεν είναι δυνατόν, Πολιτεία και εφοπλισμός να έχουν την ίδια ευθύνη. Για τον απλούστατο λόγο ότι αν δεν βρει Έλληνες ναυτικούς ο εφοπλιστής, θα καταφύγει σε ξένα πληρώματα, σε περίπτωση δε έλλειψης αξιωματικών, το πολύ-πολύ να αλλάξει και σημαία.

Επομένως, εφόσον το υπουργείο θέλει μια ισχυρή ναυτιλία, όπως η ελληνική σημαία είχε στο παρελθόν, θα πρέπει να λάβει υπ' όψιν σοβαρά ότι στην ανάπτυξη της αλλά και στην προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο έχει παίξει ρόλο και το ελληνικό ανθρώπινο δυναμικό. Επομένως, τη μείζονα ευθύνη για την προβολή του ναυτικού επαγγέλματος την έχει η Πολιτεία.

Από την άλλη πλευρά, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για την απορρόφηση της ανεργίας είναι εύκολο να δημιουργηθεί σε κλάδους όπου υπάρχει έλλειψη, όπως είναι η ελληνική ναυτιλία. Κατά συνέπεια, ανεξαρτήτως ότι θα επωφεληθεί και το ελληνικό πλοίο από την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ο βασικός καημός για την απορρόφηση των ανέργων είναι της Κυβέρνησης. Επομένως, αυτή είναι που πρέπει να πρωτοστατήσει στις καμπάνιες, διότι, σε τελευταία ανάλυση, δεν είναι ευθύνη του επιχειρηματία να αντιμετωπίσει την ανεργία στη χώρα του. Μπορεί απλά να συμβάλει αν του δοθούν κίνητρα, κάτι βεβαίως που δεν γίνεται στην περίπτωση της ναυτιλίας.

Nikos Lixas



One **step** ahead



G. M. T H. S.A.

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

Οι «Πόρτες» του ολέθρου...

του Χάρη Παυλίδου

Για το «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» η ζωή δεν είχε δύο πόρτες. Για το 34χρονο επιβατηγό-οχηματογνώ της Hellas Ferries (θυγατρική της M.F.D.), που στις αρχές του 2001 θα αποσυρόταν, η ζωή σταμάτησε στις «Πόρτες», παρασύροντας στο θάνατο δεκάδες ανθρώπους και στην επιφάνεια της θάλασσας, μαζί με τα συντρίμια, πολλή ερωτηματικά για την αξιοπιστία των σκαριών αυτής της ηλικίας και την αξιοπιστία της πολιτείας.

Η ναυτική τραγωδία, μόλις δυο μήλια από τις ακτές της Πάρου, «βύθισε» το «εκουγχρονιστικό όραμα» της ελληνικής ακτοπλοΐας και αποκάλυψε κατά τον πλέον δραματικό τρόπο τις ευθύνες της κρατικής μηχανής, που όλους αυτούς τους μήνες έπαιρνε άριστα στις ασκήσεις επί χάρτου, αλλά απέτυχε παταγωδώς στις κρίσιμες εξετάσεις.

Χρειάστηκαν μόλις 35 λεπτά για να γίνει αντιληπτό από την κοινή γνώμη, που παρακολουθεί άφωνη τις εξελίξεις, ότι οι αρμόδιοι αιφνιδιάστηκαν και αντέδρασαν χωρίς...καμία αντίδραση. Οι ευθύνες γι' αυτό το πολύνεκρο ναυάγιο βαρύνουν όλους τους εμπλεκόμενους. Βαρύνουν την ηλιοκλήτρια εταιρεία η οποία με ανακοίνωσή της τις πρώτες πρωινές ώρες, ανέφερε το ιστορικό της βύθισης χωρίς να προσδιορίζει τα αίτια. Κι αυτό μπορεί να ακούγεται «λογικό». Δεν είναι όμως λογικό, καθώς η εταιρεία είχε στα χέρια

της την έγγραφη καταγγελία (21-9-2000) του Α/Β Μηχανικού του πλοίου, Αν. Σορόκου, ότι το «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» είναι «άκρως επικίνδυνο», γι' αυτό θεωρούσε ότι δεν μπορούσε να συνεχίσει να εργάζεται σε αυτό. Από την έγγραφη καταγγελία μέχρι την τραγωδία μεσοδήβησαν έξι ημέρες και, αν σταθούμε στα όσα κατήγγειλε ο κ. Σορόκος, το πλοίο συνέχιζε να κινείται με ευθύνη του Α' Μηχανικού, «με πολλή πατέντα», κάνοντάς το αναξιόπλοο και επικίνδυνο για κάθε επιβαίνοντα...».

Οι ευθύνες βαρύνουν όμως και το πλήρωμα, το οποίο σύμφωνα με τις μαρτυρίες των διασωθέντων δεν έκανε το καθήκον του, ενώ (ίσως και λόγω του ποδοσφαιρικού αγώνα που μετέδιδε η τηλεόραση) παραμένει αδιευκρίνιστο αν το πλήρωμα ήταν σε ετοιμότητα. Οι αξιωματικοί ήταν στις θέσεις τους βάσει των κανονισμών από τη στιγμή που το πλοίο έμπαινε στο λιμάνι. Υπήρχε αξιωματικός στη γέφυρα; Υπήρχαν - όπως ρητά αναφέρεται στους κανονισμούς - μέλη του πληρώματος στην πλώρη και στα πρίμα; Τέλος, δεν είδε κανείς την (πάντα) φωτισμένη βραχονησίδα; Πάνω απ' όλα όμως το πλήρωμα είναι υπεύθυνο, όχι μόνο γιατί δεν αντέδρασε συντονισμένα, αλλά και γιατί δεν έκανε καμία προσπάθεια να κατευθύνει και να πρεμώσει τους πανικοβλημένους επιβάτες.

Βαρύτατες όμως είναι και οι ευθύνες της πολιτείας, η οποία δεν έδρασε συντονισμένα και γρήγορα όπως απαιτείται σε αυτές τις περιπτώσεις. Ο Θάλαμος Επιχειρήσεων του ΥΕΝ «πιάστηκε στον ύπνο», αφού η πρώτη επικοινωνία με το ΥΠΕΘΑ έγινε στις 11.45,

και στις 04.30 το πρωί άναψε το πράσινο φως για

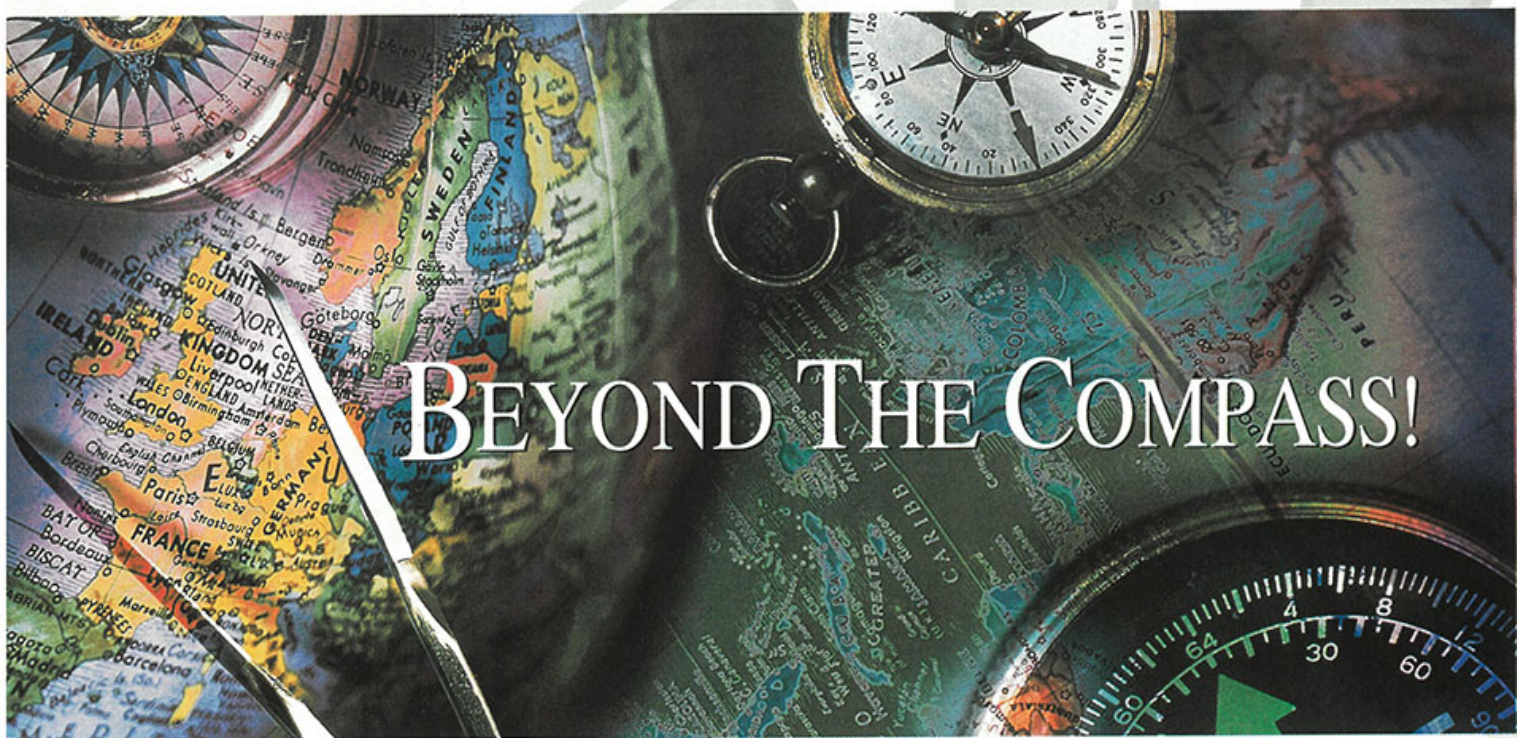
να πετάξει το Super Puma!

Μικρές λεπτομέρειες οδήγησαν μια μεγάλη τραγωδία, η οποία δεν αποτιμάται μερικά 24ωρα αργότερα και μάλιστα όταν όλοι οι άμεσα εμπλεκόμενοι κινούνται ρεε και θέλουν κάτι «να μείνει μεταξύ τους». Μπορεί ο πρωθυπουργός να ζήτησε από τον εισαγγελέα του Αρείου Πάγου να διερευνήσει τις συνθήκες του ναυαγίου, και ακούσαμε όλοι τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να δηλώνει ότι θα αποδοθούν ευθύνες όπου υπάρχουν, αλλά ουδείς απαντά στο ερώτημα: Για τις εικόνες που κάνουν το γύρο του κόσμου και αποκαλύπτουν το άθλιο πρόσωπο της τραγωδίας, δηλαδή την ανυπαρξία κρατικής μηχανής, από ποιόν ή από ποιους θα ζητήσουν ευθύνες οι πολίτες αυτής της χώρας; Κι αν πράγματι αποδειχθεί ότι το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο (μάλιστα αυτό ακούγεται εκ των υστέρων) γιατί οι αρμόδιοι έδωσαν άδεια καταλληλότητας; Τι νόημα είχε η δήλωση του αρμόδιου υπουργού ότι αυτή η τραγωδία έγινε αφορμή (!) «να ξεκινήσει η ριζική τομή στη ακτοπλοΐα»; Δηλαδή, ο κ. Παπουτσής γνώριζε ότι πολλή από τα 43 επιβατηγά - οχηματογνώ πλοία κλασικού τύπου ήταν ακατάλληλα και περίμενε την αφορμή για να το πει ή πρόκειται για μια άστοχη δήλωση σε λάθος χρόνο; Και μια και μιλάμε για...λεπτομέρειες, μήπως μπορεί να μας πει ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αν επαρκεί χρόνος 20 λεπτών για να γίνει έλεγχος από τα λιμενικά όργανα ώστε να εγκριθεί ο απόπλους;

Ο αγώνας δρόμου για τον εκουγχρονισμό της ελληνικής ακτοπλοΐας και ο ανταγωνισμός συμφερόντων, που οδήγησε σε κρίση το καλοκαίρι τον κλάδο, μάλιστα αγνόησε τον κύριο παράγοντα αυτής της πορείας: Την ασφάλεια των επιβατών για τους οποίους υποτίθεται ότι πασχίζουν επιχειρήσεις και πολιτεία. Πριν από 34 χρόνια, όταν βυθίστηκε το «Ηράκλειο» στη Φαλκονέρα, ήταν αιτία μια μπουκαπόρτα. Και τότε και τώρα, είτε μια πόρτα είτε οι «Πόρτες», «κλείδωσαν» το όνειρο της ακτοπλοΐας. Τα «παράθυρα» όμως έμειναν ανοιχτά μέχρι σήμερα...

Τα «Ν.Χ.» βρίσκονταν ήδη επί του πιαστηρίου όταν συνέβη το τραγικό ναυάγιο που βύθισε στην οδύνη δεκάδες οικογένειες και τη χώρα στο πένθος. Η επίσημη έρευνα θα καταδείξει τα αίτια και τα «Ν.Χ.», στο επόμενο τεύχος, θα δημοσιεύσουν λεπτομερώς τα στοιχεία.





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

Lavinia fix their course up to your needs!



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

*L*avinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities.

Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 24 years.

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

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

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

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

Αναπάντητα ερωτήματα

Εδώ και αρκετά χρόνια η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας εμφανίζει πρόβλημα. Ο λόγος είναι ότι δεν έχει χαραχθεί μία εθνική ναυτιλιακή πολιτική, που θα μπορούσε να προωθήσει αποφασιστικά την ελληνική εμπορική ναυτιλία στο παγκόσμιο σύστημα των θαλασσίων μεταφορών.

Με δεδομένη λοιπόν την έλλειψη αυτή, η οποία παρουσία του ελληνικού πλοίου παγκοσμίως οφείλεται όχι σε κάποιες συντονισμένες προσπάθειες, αλλά στη δραστηριοποίηση και τις πρωτοβουλίες του ελληνικού εφοπλισμού.

Η ανυπαρξία μιας συνεπούς εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής είχε ως πρόσθετη επιπτώση το γεγονός ότι χαλάρωσαν τα τελευταία χρόνια οι δεσμοί της ελληνικής ναυτιλίας με την εθνική οικονομία. Και αναφερόμαστε σε δεσμούς υπό ευρεία έννοια και όχι μόνο στις εφοπλιστικές δραστηριότητες για τη συντήρηση των γραφείων τους ή τα εφοπλιστικά εμβάσματα. Σε τελευταία ανάλυση δεν είναι δυνατόν τέτοιοι δεσμοί να σφυρηλατούνται μόνο με τον πατριωτισμό των Ελλήνων πλοιοκτητών. Ούτε εξασφαλίζονται με μέτρα της τελευταίας στιγμής και με αποσπασματική αντιμετώπιση των προβλημάτων που ανακύπτουν.

Τα ερωτήματα που τίθενται στις κυβερνήσεις των τελευταίων ετών και βεβαίως στον σημερινό υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας είναι πολλά, πολύ δε φοβόμαστε ότι θα μείνουν και αναπάντητα.

Πρώτον. Πότε προωθήθηκε ένα πρόγραμμα

δράσης που θα ήταν ικανό να εμπνεύσει εμπιστοσύνη σε όλους αυτούς που η οικονομική δράση τους επηρεάζει, άμεσα ή έμμεσα, την εξέλιξη της ναυτιλιακής οικονομίας;

Δεύτερον. Ποια μέτρα έχουν ληφθεί και που είναι ικανά να προσελκύσουν πλοία στο εθνικό νηολόγιο, ώστε να μην καταφεύγουν σε άλλες σημαίες;

Τρίτον. Κρίνει η ελληνική κυβέρνηση ότι με την προσέλευση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο μπορεί να δημιουργηθούν οι αναγκαίες θέσεις εργασίας και να αντιμετωπισθεί η ανεργία, που αποτελεί τη χειρότερη μορφή εξοθλίωσης των εργαζομένων;

Τέταρτον. Ποιοι είναι οι σαφείς κανόνες που έχουν τεθεί ώστε να αποκατασταθεί ένα ηλιόμοιο σχέσεων εμπιστοσύνης ανάμεσα στην Πολιτεία, τους Έλληνες πλοιοκτήτες και τους χρηματοδότες της ελληνικής ναυτιλίας;

Πέμπτον. Ποια κίνητρα έχουν θεσπισθεί για την άμεση σύνδεση του πλοίου με την ελληνική αγορά, όσον αφορά τις επισκευές, τις προμήθειες, την τεχνολογία, την ελληνική διαχείριση, την ασφάλιση, τις ναυλώσεις και γενικά τη χρησιμοποίηση ελληνικών υπηρεσιών από το πλοίο;

Κεφάλαια και ανταγωνιστικότητα

Ένα ζήτημα βεβαίως που τίθεται και που πιθανώς βρίσκεται πίσω από τους προβληματισμούς του ελληνικού εφοπλισμού είναι ότι θα πρέπει η άντληση κεφαλαίων από την ελληνική κεφαλαιαγορά να προϋποθέτει και την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας.

Διότι το υπουργείο, κάτω από τη δική του οπτική για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας και ειδικότερα την ενίσχυση της ελληνικής σημαίας, καθόρισε ότι η εταιρεία της οποίας οι μετοχές θα μπου στην Σοφοκλήδους, θα πρέπει να επενδύει σε πλοιοκτήτριες εταιρείες πλοίων τα οποία κατά τα 2/3 θα φέρουν την ελληνική σημαία ή σημαία κάποιου άλλου κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή κάποιου άλλου κράτους από τα κράτη του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου. Όμως αυτό δεν κατοχυρώνει την προσέλευση εταιρειών στη Σοφοκλήδους, από τη στιγμή που η σημαία που θα πρέπει να φέρουν τα πλοία της εταιρείας στην οποία έχει επενδύσει η επενδυτική εταιρεία δεν είναι ανταγωνιστική. Με δεδομένο μάλιστα ότι στην Ευρώπη υπάρχουν και διπλά νηολόγια πλοίων, δεν μπορεί ο υπουργός να υποστηρίξει ότι μέσα στον ευρωπαϊκό οικονομικό χώρο η ελληνική σημαία είναι περισσότερο ανταγωνιστική. Τη στιγμή μάλιστα που, ανεξαρτήτως των διπλών νηολογίων, άλλες ευρωπαϊκές κυβερνήσεις έχουν θεσπίσει κίνητρα για τις ση-

μαίες τους, που τις καθιστούν ανταγωνιστικότερες της ελληνικής. Υπ' αυτήν δε την έννοια, δεν εξασφαλίζεται ο στόχος της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας και της απορρόφησης ανέργων Ελλήνων ναυτικών.

Ο ίδιος άλλωστε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ομολόγησε την ύπαρξη ανεργίας. Μπορεί, είπε, να υπάρχει απασχόληση στο σύνολο, σχεδόν, ορισμένων ειδικοτήτων, «αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών έχει δουλειά. Αλλά ακόμη και για τις ειδικότητες που σήμερα έχουν απασχόληση, πρέπει να δούμε νέες μορφές, κυρίως μέσα από την εκπαίδευση και την κατάρτιση και, βεβαίως, μέσα από την πολιτική για την προσέλευση πλοίων νέων πλοίων στην ελληνική σημαία για να δημιουργήσουμε νέες θέσεις απασχόλησης».

Όμως, η κατά τ' άλλα σωστή αυτή φιλοσοφία της κυβέρνησης διαψεύδεται από τους αριθμούς, διότι προφανώς ο τρόπος με τον οποίο επιχειρεί να καταστήσει ελκυστική την ελληνική σημαία δεν είναι και ο πειστικότερος για τον Έλληνα εφοπλιστή.

Όποιος δεν θέλει να ζυμώσει...

Ψηφίστηκε τελικώς το νομοσχέδιο για την εισαγωγή εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο και έτσι πλέον είναι νόμος του κράτους. Ίσως είναι από τα λίγα θεσμικά πλαίσια που είναι τόσο αμφιλεγόμενα, κυρίως εξαιτίας της δυσπιστίας που μερίδα του εφοπλιστικού κόσμου δείχνει στο όλο εγχείρημα της σύνδεσης των ποντοπόρων πλοίων με το Χρηματιστήριο.

Αν πρόκειται για προκατάληψη είναι πολύ μεγάλο λάθος. Αν υπάρχουν σοβαρά επιχειρήματα που μπορούν να καταρρίψουν τη σκοπιμότητα του νέου νόμου είναι αποδεκτά. Φανταζόμαστε, δε, ότι οι όποιες αντιρρήσεις του εφοπλιστικού κόσμου διευτυλώθηκαν στη Βουλή, μέσω των βουλευτών της αξιωματικής αντιπολίτευσης, κυρίως, διότι όσον αφορά τις ενστάσεις του ΚΚΕ, αυτές μάλλον δεν μπορεί να τις ήλθει κανείς σοβαρά υπ' όψιν διότι υπογορεύονται από ιδεολογικά κίνητρα και όχι από ρεαλιστικές θέσεις.

Ένα από τα επιχειρήματα που διατυπώνονται, είναι ότι λίγοι είναι οι εκ των παραδοσιακών πλοιοκτητών οι οποίοι θα εκμεταλλευθούν το νέο θεσμικό πλαίσιο προκειμένου να αντλήσουν κεφάλαια από την ελληνική κεφαλαιαγορά! Πλην όμως, αυτό δεν είναι επικείμενο έναντι των προθέσεων της Πολιτείας να θεσπίσει νομοθετικά πλαίσια που να καλύπτουν τις προοπτικές πολλών οικονομικών δραστηριοτήτων. Οι δυνατότητες πρέπει να υπάρχουν και όποιος θέλει τις εκμεταλλεύεται. Σε τελευταία ανάληψη, εκ του αποτελέσματος θα κριθεί οποιαδήποτε κυβερνητική πρωτοβουλία και όχι από την τυχόν αδράνειά της, επειδή κάποιοι δεν συμμερίζονται ορισμένες σκέψεις της. Η διακριτική άβληστε ευχέρεια στο να συμμετάσχουν ή όχι στη νέα πραγματικότητα, ανήκει σε αυτούς. Από την άλλη πλευρά, η πρόβλεψη παραγόμενων της ναυτιλίας ότι ενδεχομένως να θελήσουν να επωφεληθούν του νέου νόμου πλοιοκτήτες που έχουν εισαγάγει μετοχές των εταιρειών τους σε ξένα χρηματιστήρια,

αυτό αποδεικνύει ότι οι εξοικειωμένοι με το θεσμό είναι αυτοί που θα επωφεληθούν. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι ο ένας δεν θα παρασούρει τον άλλον, έτσι ώστε και οι δυσπιστούντες σήμερα να θελήσουν, κάποια στιγμή, να επωφεληθούν.

Το επιχείρημα ότι το μέγεθος του ελληνικού χρηματιστηρίου δεν είναι τέτοιο ώστε να μπορεί να σηκώσει τα τεράστια επενδυτικά προγράμματα του ελληνικού εφοπλισμού, οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι δεν είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι ελάχιστα είναι αυτοί εκ των εφοπλιστών που θα απευθύνονται να αντλήσουν κεφάλαια από τη Σοφοκλέους και, από την άλλη, να προεξοφλείται ότι η ελληνική κεφαλαιαγορά δεν θα μπορέσει να σηκώσει το σύνολο των επενδυτικών προγραμμάτων του ελληνικού εφοπλισμού. Αυτό θυμίζει την ελληνική παροιμία που λέει ότι «όποιος δεν θέλει να ζυμώσει, δέκα μέρες κοσκινίζει». Άλλωστε, κανείς δεν πρέπει να ξεχνά ότι από τον προσεχή Μάρτιο το ελληνικό Χρηματιστήριο αναβαθμίζεται και πολλή δισεκατομμύρια δολλάρια ξένων θεσμικών επενδυτών αναμένεται να εισρεύσουν. Επί πλέον -όσον αφορά το επιχείρημα ότι απαιτούνται πολλά λεφτά για τα επενδυτικά προγράμματα των Ελλήνων εφοπλιστών- υπενθυμίζουμε ότι αν είναι ελκυστική ως επένδυση η ναυτιλία, θα εισρεύσουν κεφάλαια για αγορές μετοχών ελληνικών ποντοπόρων εταιρειών, εκ του εξωτερικού. Αυτά είναι που σηκώνουν την ελληνική αγορά, η οποία εντάσσεται, πλέον, καθώς ή κακώς, στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας.

Η προστασία των επενδυτών

Αξίζει να παρατηρήσουμε από τις μέχρι τώρα συζητήσεις ή αντιρρήσεις για το θεσμό της εισαγωγής της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στο ελληνικό Χρηματιστήριο, ότι ο προβληματισμός επικεντρώθηκε στο πώς θα γίνει ελκυστικό το νομοθετικό πλαίσιο έτσι ώστε να δεχθούν εταιρείες ποντοπόρων πλοίων να μπουν στον ελληνικό Χρηματιστήριο.

Αυτή όμως είναι η μία όψη του νομίσματος. Διότι σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση εισαγωγής εταιρείας της στεριάς -οι οποίες ειρήσθω εν παρόδω διαγκωνίζονται ποια θα πρ-

τομπεί στη Σοφοκλέους- το ζητούμενο είναι πώς θα προστατευθεί καλύτερα το επενδυτικό κοινό. Και αυτό προέχει. Δεν βλέπουμε γιατί θα πρέπει να είναι διαφορετικά στην περίπτωση των ποντοπόρων εταιρειών. Πρόγμα το οποίο σημαίνει ότι ο θεσμός δεν θα αποτύχει μόνο αν δείξουν απροθυμία εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας να εισαγάγουν μετοχές τους στη Σοφοκλέους. Αλλά, θα αποτύχει κυρίως αν το επενδυτικό κοινό δεν δείξει ότι εμπιστεύεται το θεσμό της εταιρείας επενδύσεων της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Ούτε ένας... ολυμπιακός

Αυτό που συμβαίνει με την τωρινή πολιτική ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι από τα σπάνια φαινόμενα. Ο υπουργός συμπαθεί σφόδρα τον Παναθηναϊκό, ενώ ο γενικός γραμματέας όχι μόνο είναι φίλη προσκείμενος στον ΠΑΟΚ, αλλά όπως κυκλοφόρησε, ήταν και ενεργό μέλος της θύρας 4. Ξέρετε τι εστί θύρα 4; Κάτι αντίστοιχο της θύρας 7!... Βρε, τι θα δούμε ακόμα στον Πειραιά. Ένα υπουργείο στην πόλη και οι «επικεφαλής» να είναι αντιολυμπιακοί. Αυτό κι αν είναι από τα άγραφα.

«Φαγώθηκαν με την ακτοπλοΐα»

Τι κακό είναι αυτό που συμβαίνει κάθε καλοκαίρι, με κάποια «καλόπαιδα» καναλιών που βγάζουν τη χορή τους για την ακτοπλοΐα. Δεν υπολογίζουν καιρικές συνθήκες, δεν υπολογίζουν τίποτα και, «ελαφρά τη καρδιά», αραδιάζουν ό,τι μπορεί να φανταστεί ανθρώπινος νους, σε περίπτωση που κάποιο πλοίο αργήσει και καθυστερήσει τον απόπλου κατά 10 λεπτά. Όλοι αυτοί καλό θα είναι να επισκεφθούν τα ακτοπλοϊκά και το Δεκέμβριο ή τον Ιανουάριο, όταν εκτελούν δρομολόγια με 10 και 15 επιβάτες. Τότε θέλω να δω τι θα πουν. Αλλά τότε, βεβαίως, θα καταπιούν τη γλώσσα τους.

Όλα τα... ρουφάει!

Η σκηνή αυθεντική... Ο υπουργός Ναυτιλίας, ανώτατοι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος και περισσότεροι από 25 δημοσιογράφοι πάνω σε πλωτό του Λ.Σ. ενημερώνονται για το ναυάγιο του «Eurobulker 10» και τη ρύπανση του νότιου Ευβοϊκού, από τον αρχηγό του Σώματος, Ανδρέα Συρίγο. Κάποια στιγμή, ο αρχηγός, κι ενώ τον έχει συνεπάρει η αφήγηση από τις εξαντλητικές προσπάθειες για την απορρύπανση, λέει το αμίμητο: «Τα ρεύματα του Ευβοϊκού μάς δυσκόλεψαν στο έργο μας. Ενώ γινόταν απάντηση από ένα σημείο, από άλλο σημείο ξεπηδούσε πετρέλαιο. Δεν υπήρχε, όμως, πρόβλημα, γιατί αμέσως έστελνα άλλο πλωτό και το... ρουφούσα!» Οι περισσότεροι μειδίασαν, ενώ κάποιος κακεντρεχής σχολίασε: «Ωχ, ο αρχηγός με αυτό που είπε, μου θύμισε τον... αχόρταγο».

Περισσότερος σεβασμός από όλους

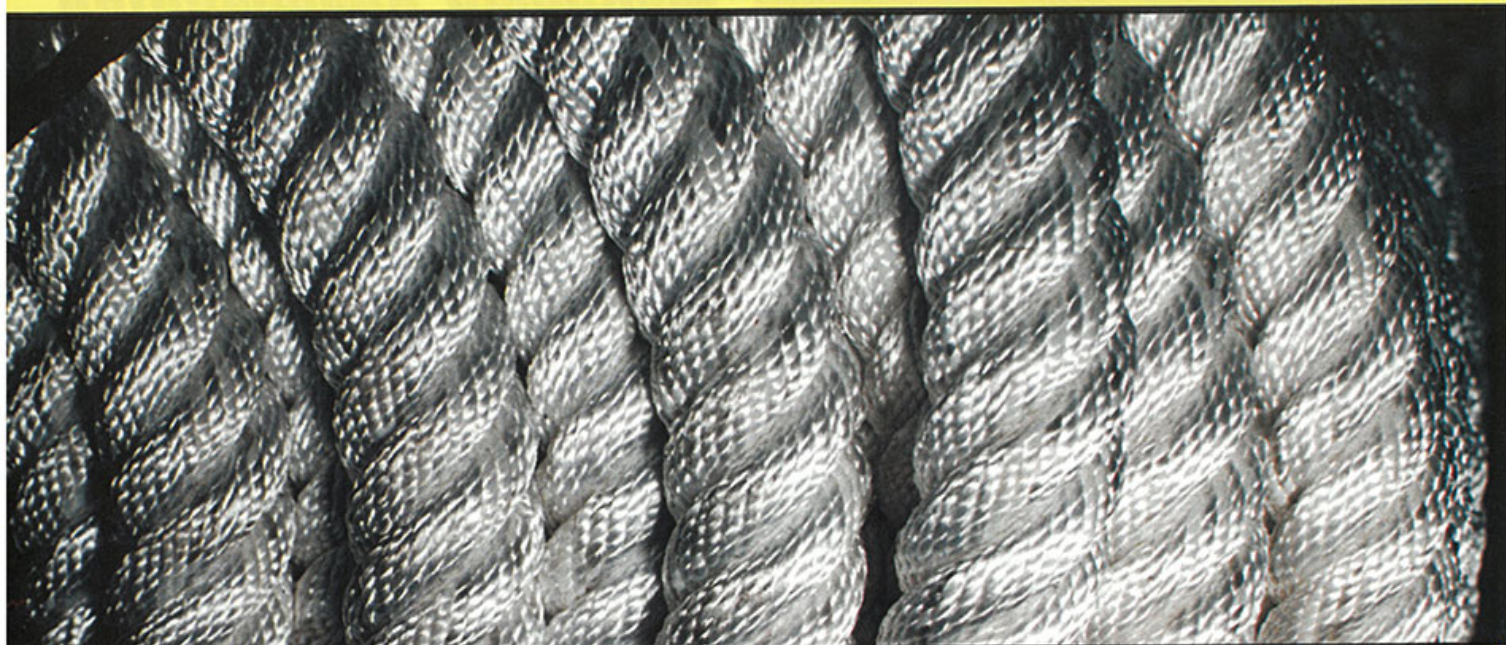
Ήμουν μάρτυρας, αυτόπτης που ήλνε, και δεν θέλω αμφισβήτηση. Το «Blue Star Ithaki» της εταιρείας Στρίντζη είναι ένα πραγματικό στολίδι για την ελληνική ακτοπλοΐα. Το ταξίδι από Ραφήνα προς Σαντορίνη και τανάπαλιν από τα πιο ευχάριστα. Όμως, απαιτείται περισσότερος σεβασμός από το επιβατικό κοινό. Πολλοί επιβάτες, ακόμα και στη διακεκριμένη θέση, έβγαζαν τα παπούτσια τους και προκλητικά έβαζαν τα πόδια τους πάνω στα καθίσματα! Φαίνεται πως το ίδιο κάνουν και στο σαλόνι του σπιτιού τους. Αρνητική εντύπωση μου έκανε και η στάση ορισμένων μελών του πληρώματος, που δεν έκαναν ούτε μία σύσταση στους «εξυπνάκηδες» επιβάτες. Κύριοι της εταιρείας, έχετε το λόگو.

«Γάτος» στο λιμάνι...

Καλά, τι αγάπες ήταν αυτές μεταξύ του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή και του ισχυρού άνδρα της ΜΦΔ Παντελή Σφηνιά την ημέρα που έληξαν οι κινητοποιήσεις της ΠΝΟ; Το τι ευχαριστίες έλεγε ο ένας προς τον άλλον μπροστά στα μικρόφωνα των τηλεοπτικών συνεργειών δεν περιγράφεται. «Γάτος» του λιμανιού σχολίασε: «Ο Σφηνιάς κάτι έχει κερδίσει και πολύ σύντομα θα φανεί...» Από την άλλη μεριά, όμως, τις ημέρες που διήρκεσε η κόντρα Π. Σφηνιά με ΠΝΟ για τα 35.000.000 δρχ., ο Στρίντζης ανενόχλητος έκανε χρυσές δουλειές! Υπολογίζεται ότι μόνο με το Super Ferry μετέφερε 5.725 επιβάτες και 500 Ι.Χ. Τώρα για το ποιος θα βγει κερδισμένος, ιδωμεν...

Ο Σφηνιάς

Can you spot the weak strand?



D. KORONAKIS S.A. BRAND RANGE: POLYPROPYLENE - POLYSTEEL - NYLON - SIZAL - MANILA - KAPA & KAPA FLEX MOORING ROPES, TEST BENCH, WIRE ROPES, ELEVATOR ROPES, COMBINATION ROPES, CHAINS, ANCHORS, SHACKLES, CARGO BLOCKS, WIRE ROPES SLINGS, FIBER SLINGS, TURNBUCKLES, OTHER ACCESSORIES, FISHING & AQUACULTURE ACCESSORIES

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

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

On inquiring ask a few simple questions:

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

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

? The third question must be: Has the manufacturer upgraded his abilities to be accredited an ISO 9001 certificate?

? The fourth question is

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



D. KORONAKIS S.A.

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



Associated member
INTERTANKO





Μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ ΥΕΝ, ΟΛΠ και «Αθήνα 2004»

Στην αίθουσα εκδηλώσεων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας έγινε η τελετή υπογραφής «μνημονίου συνεργασίας και συναντίληψης μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και της Οργανωτικής Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων Αθήνα 2004 Α.Ε.». Το μνημόνιο υπεγράφη στις 21 Αυγούστου μεταξύ του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή, της προέδρου της Οργανωτικής Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων «Αθήνα 2004» Γιάννας Δασκαλάκη-Αγγελιοπούλου και του προέδρου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. Κωνσταντίνου Μανιατόπουλου.

Σύμφωνα με το μνημόνιο, το ΥΕΝ αναλαμβάνει την ευθύνη να διασφαλίσει τις απαιτούμενες θέσεις ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων-πλητών ξενοδοχείων, ώστε να επιτευχθεί ο στόχος φιλοξενίας 15.000 επισκεπτών, καθώς και την εξασφάλιση θέσεων ασφαλή ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, περίπου 45 χιλιάδων, που θα καταπλεύσουν στη χώρα μας στην περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων.

Για το σχεδιασμό και το συντονισμό όλων των μέτρων ασφαλείας, περιλαμβανομένων και αυτών για την τέλεση των θαλάσσιων και παραθαλάσσιων αγωνισμά-

των, υπεύθυνη θα είναι η Διεύθυνση Ασφάλειας Ολυμπιακών Αγώνων.

Κατά τον κ. Παπουτσή, ιδιαίτερο βάρος θα δοθεί και στην καλύτερη προετοιμασία των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που το 2004 θα λειτουργούν υπό καθεστώς απελευθέρωσης, γεγονός που απαιτεί ταχύτατη υλοποίηση των έργων υποδομής σε πολλὰ λιμάνια, μεταξύ των οποίων βρίσκονται το Λαύριο και η Ελευσίνα. Ο ΟΛΠ, από την πλευρά του, αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να δώσει εναλλακτική λύση θέσεων πλοίων για τον υποδιεγμένο αριθμό επισκεπτών εκτός του επιβατικού λιμένα του Πειραιά και σε χώρο ευθύνης του ΟΛΠ, χωρίς να υποβαθμιστεί η πρόσβαση, η ποιότητα και η αισθητική της φιλοξενίας των πλοίων και κατ' επέκτασιν της ολυμπιακής οικογένειας και των θεατών σ' αυτά. Επίσης ο ΟΛΠ και οι λοιποί φορείς διαχείρισης των άλιων λιμένων θα προσφέρουν στα πλοία που έχουν διατεθεί ή υποδεικνύονται από τον Οργανισμό «Αθήνα 2004 Α.Ε.» τις συνήθεις υπηρεσίες που προσφέρουν σε κάθε επιβατικό πλοίο που εισέρχεται, αγκυροβολεί και παραμένει στο λιμένα.

Ο «Αθήνα 2004», εν τω μεταξύ, θα υπογράψει με τις ναυτιλιακές εταιρείες τα συμβόλαια των κρουαζιερόπλοιων που πρόκειται να αγκυροβολήσουν στους λιμένες έπειτα από έγκριση των ΥΕΝ και ΟΛΠ σε θέματα αρμοδιότητας του κάθε φορέα. Ακόμη θα γνωστοποιεί στο ΥΕΝ και τον ΟΛΠ τα ονόματα των προκτόρων των αντίστοιχων ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων.

Ο «Αθήνα 2004», εν τω μεταξύ, θα υπογράψει με τις ναυτιλιακές εταιρείες τα συμβόλαια των κρουαζιερόπλοιων που πρόκειται να αγκυροβολήσουν στους λιμένες έπειτα από έγκριση των ΥΕΝ και ΟΛΠ σε θέματα αρμοδιότητας του κάθε φορέα. Ακόμη θα γνωστοποιεί στο ΥΕΝ και τον ΟΛΠ τα ονόματα των προκτόρων των αντίστοιχων ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων.

Νέος γενικός γραμματέας στο ΥΕΝ



Νέος γενικός γραμματέας ορίσθηκε στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έπειτα από κοινή απόφαση του πρωθυπουργού Κώστα Σημίτη και του ΥΕΝ, Χρήστου Παπουτσή. Πρόκειται για τον Γεώργιο Χαλβιατζόγλου, 47 ετών, πολιτικό μηχανικό - συγκοινωνιολόγο.

Είναι διπλωματούχος πολιτικός μηχανικός-συγκοινωνιολόγος του κλάδου υδραυλικών και συγκοινωνιακών έργων του Πολυτεχνείου του Ντάρμστατ Γερμανίας. Είναι έγγαμος με ένα παιδί.

Διετέλεσε μεταξύ άλλων επιστημονικός συνεργάτης στα Ινστιτούτα Υδραυλικών Έργων και Οδοποιίας του Πολυτεχνείου Ντάρμστατ, βοηθός γενικός διευθυντής του ΟΣΕ, ενώ μέχρι σήμερα είναι σύμβουλος του νομάρχη Θεσσαλονίκης για τα τεχνικά έργα.

Υπήρξε πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελληνίου Συλλόγου Συμβασιούχων Μηχανικών του Δημοσίου (Τοπικό Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας) και έχει μακρά πολιτική δράση.



Επενδύσεις σε λιμενικά έργα

Τα λιμενικά έργα πρέπει για τα προσεχή χρόνια να αποτελέσουν έργα πρώτης προτεραιότητας, υποστήριξε πρόσφατα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής. Αφορμή των δηλώσεων του κ. Παπουτσής για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες στα περισσότερα λιμάνια μας παραπέμπουν στις δεκαετίες του '50 και του '60, αποτέλεσε η καθίζηση σε

κρηπίδωμα του λιμανιού του Ηρακλείου Κρήτης! Η καθίζηση σε μήκος 30 μέτρων παρουσιάστηκε στο τμήμα μεταξύ των προβλητών 1 και 2, λόγω σπηλαιοποίησης. Κατά την καθίζηση κανένας δεν έπαθε τίποτα, ενώ έπεσε στη θάλασσα φορτωτής της εταιρείας που εκτελούσε λιμενικά έργα στην προβλήτα. Η σπηλαιοποίηση στο συγκεκριμένο σημείο είχε εντοπιστεί, σύμφωνα με ανακοίνω-

ση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, από τις αρχές του 2000 και είχε ανατεθεί σε εργολάβο η εκτέλεση κατάλληλων εργασιών υποστήριξης. Η προβλήτα συνολικού μήκους 100 μέτρων είχε κατασκευαστεί προ τριετίας.

Αναφερόμενος στα λιμενικά έργα, ο κ. Παπουτσής δήλωσε: «Έχω επανειλημμένως τονίσει την ανάγκη να επιταχυνθούν οι διαδικασίες και οι έλεγχοι για τη βελτίωση των υποδομών και της λειτουργίας των λιμανιών. Απαιτούνται άμεσες ενέργειες και συntonισμένες κινήσεις των αρμοδίων κρατικών υπηρεσιών, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των λιμενικών ταμείων. Απαιτείται επίσης η άμεση εξασφάλιση της αναγκαίας χρηματοδότησης από όλους τους διαθέσιμους πόρους. Τα λιμενικά έργα θα πρέπει να αποτελέσουν έργα πρώτης προτεραιότητας για τα επόμενα χρόνια. Είναι αδιανόητο να επιθυμούμε όλοι την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, την απελευθέ-

ρωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών, την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολιτη των νησιών και την ανάπτυξη του τουρισμού, χωρίς να επενδύσουμε άμεσα στις λιμενικές υποδομές».

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έχει υποστηρίξει πως στη νέα κυβερνητική τετραετία θα υλοποιηθεί μια ολοκληρωμένη λιμενική πολιτική, ενώ έχει δεσμευτεί σε 5 μήνες (ήδη παρήλθαν οι 4) να παρουσιάσει πίνακα καταγραφής των λιμανιών της χώρας με τεχνική έκθεση για την υφιστάμενη κατάσταση, τα προβλήματα, τις απαιτούμενες επενδύσεις και το χρονοδιάγραμμα των παρεμβάσεων που χρειάζεται να πραγματοποιηθούν. Θα είναι ένας ανοιχτός διάλογος -σύμφωνα με τον κ. Παπουτσή- με τα συναρμόδια υπουργεία, τους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τους χρήστες των έργων, τις ακτοπλοϊκές ενώσεις και τους ναυτικούς, ώστε ο καθένας να γνωρίζει το ρόλο και τις ευθύνες του.



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>

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

«Μια συνεχώς δοκιμαζόμενη σχέση»

του Ερνέστου Τζαννάτου

επικούρου καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς

Το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς με συνέπεια στην αποστολή του για την ανάδειξη και επίλυση των σύγχρονων προβλημάτων προβλεπόμενων που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία στην Ελλάδα και διεθνώς, αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για την οργάνωση Διεθνούς Επιστημονικού Συνεδρίου με τίτλο «Ναυτιλία: Τεχνολογία και Περιβάλλον». Το συνέδριο θα διεξαχθεί το Σεπτέμβριο του 2001 και θα φιλοξενηθεί στους χώρους του κεντρικού κτιρίου του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Σχετικά με τη σκοπιμότητα και το αντικείμενο του συνεδρίου, είναι προφανές

ότι η συσσωρευμένη επιστημονική γνώση και εμπειρία γύρω από τα θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία καθιστούν πλέον επιβεβλημένη τη συνεχή αναφορά στη σχέση τεχνολογίας και περιβάλλοντος. Αναλυτικότερα, η αναφορά αυτή επιβάλλεται στο βαθμό που τα τε-

χνολογικά επιτεύγματα στη ναυτιλία, όπως και σε όλους τους βιομηχανικούς τομείς, παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς εξέλιξης, ενώ ταυτόχρονα έχουν πλέον μόνιμα αποκτήσει διαδιστάτη στόχευση, συνδυάζοντας τόσο την παραδοσιακή απαίτηση για βελτίωση της παραγωγικότητας, σε μια προ πολλού «παγκοσμιοποιημένη» οικονομι-

κή δραστηριότητα όπως αυτή της ναυτιλίας, όσο και την πλέον σύγχρονη απαίτηση για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων προϊόντων και υπηρεσιών.

Σε ό,τι αφορά την ποιότητα, κάθε βιομηχανική δραστηριότητα και συνεπώς και η ναυτιλία προ-

της υιοθέτησης τεχνολογιών που αποσκοπούν τόσο στην αποτροπή των ναυτικών ατυχημάτων, όσο και στον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεών τους στο φυσικό περιβάλλον.

Η ναυτιλιακή τεχνολογία και η σχέση της με το περιβάλλον ανιχνεύεται σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας του ναυτιλιακού προϊόντος από τη σύλληψη και σχεδίαση, στην κατασκευή/εφαρμογή και στη λειτουργία του. Από την άλλη πλευρά, πρέπει να αναγνωριστεί ότι ο στόχος της ποιοτικής και ειδικότερα της περιβαλλοντικής φιλικής ναυτιλίας μπορεί να προσεγγιστεί μόνο στο πλαίσιο της επίτευξης μιας γενικότερα ποιοτικής ναυτιλιακής και παραναυτιλιακής βιομηχανίας. Συνεπώς, πέρα από την προφανή σημασία που έχει η αξιοποίηση της προσφερόμενης τεχνολογίας στη διαμόρφωση του ποιοτικού πλοίου και ναυτιλιακού γραφείου, εξίσου σημαντική είναι και η συμβολή της στην αντίστοιχη προσφορά προϊόντων και υπηρεσιών από τους υποστηρικτικούς και σχετικούς προς τη ναυτιλία κλάδους της οικονομίας, όπως οι λιμενικές υπηρεσίες, τα ναυτιλιακά εφόδια, ο θαλάσσιος τουρισμός, η υπερκτια εξόρυξη κ.ά.

Στην κατεύθυνση της αναζήτησης της ποιοτικής ναυτιλίας, εκτός από το ίδιο το αντικείμενο των τεχνολογιών που προσδιορίζει το κατά πόσο αυτές είναι φιλικές προς το περιβάλλον, σημαντική κρίνεται και η προσπάθεια ανάδειξης των προβλημάτων της τεχνολογικής διαχείρισης που εφαρμόζει η ναυτιλία. Αναλυτικότερα, για την επίτευξη της

μέγιστης δυνατής αποτελεσματικότητας, η κλίμακα και ο ρυθμός εισαγωγής των νέων τεχνολογιών στη ναυτιλία (ειδικότερα δε στο βαθμό που η εισαγωγή αυτή υπογορεύεται από το διεθνές θεσμικό πλαίσιο ή/και εθνικό κανονισμό), πρέπει κάθε φορά να είναι κατά το δυνατόν εναρμονισμένα τόσο ως προς τις οικονομικές συνθήκες και συνεπώς τις αντίστοιχες δυνατότητες υιοθέτησής τους από τη ναυτιλία, όσο και ως προς τη δυνατότητα χειρισμού τους από το έμπυχο δυναμικό της ναυτιλίας, δηλαδή από το πλήρωμα και από το ναυτιλιακό προσωπικό. Το τελευταίο αναπόφευκτα αναδεικνύει τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία και συνεπώς το θέμα των απαιτήσεων εκπαίδευσης, εμπειρίας και κουλτούρας των ανθρώπων της ναυτιλίας που υπογορεύει η ανάγκη επιτυχούς χειρισμού των προσφερόμενων τεχνολογιών για τη μείωση και αποτροπή του ανθρώπινου λάθους.

Για τη διοργάνωση του συνεδρίου, οι οργανωτές του επεδίωξαν και επέτυχαν ευγενική χορηγία από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το υπουργείο Περιβάλλοντος και τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας. Συνεπώς, προσβλέπουν και στη θετική ανταπόκριση της ελληνικής και διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας για εποικοδομητικό προβληματισμό, διάλογο και συμπράξεις γύρω από την προαναφερόμενη θεματολογία. Περαιτέρω πληροφορίες και πρόσκληση συμμετοχής στις εργασίες του συνεδρίου παρέχονται στη διεύθυνση του Διαδικτύου: www.unipi.gr/maritime/conf_ste.html ή σε άμεση επικοινωνία με την Οργανωτική Επιτροπή του συνεδρίου στην ηλεκτρονική διεύθυνση: mar-tech@unipi.gr υπ' όψιν: Βασιλείου Σ. Τσελέντη αναπληρωτού καθηγητού προέδρου Ο.Ε. Συνεδρίου ή Ερνέστου Σ. Τζαννάτου επικούρου καθηγητού γεν. γραμματέα Ο.Ε. Συνεδρίου.

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF MARITIME STUDIES
3-5 SEPTEMBER 2001 - PIRAEUS - GREECE



INTERNATIONAL CONFERENCE
on
SHIPPING: TECHNOLOGY and ENVIRONMENT



Organised by the University of Piraeus

Sponsored by:
Hellenic Ministry of Environment
Hellenic Ministry of Mercantile Marine
General Secretariat of Research & Technology - Greece

υποθέτει την εφαρμογή τεχνολογιών που προωθούν τη βελτίωση των δύο βασικών συνιστωσών συγκρότησης της ποιότητας, ήτοι της προστασίας του περιβάλλοντος και της ασφάλειας. Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι η περιβαλλοντική συμβατότητα, πέρα από τη λειτουργική της διάσταση, καθίσταται και από τη συνιστώσα της ασφάλειας μέσω



serving the marine world since 1936

industrial marine products



wire ropes —



**mooring ropes &
polyamide nylon ropes —**



**anchors & studlink
anchor chaincables —**



container securing systems —



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



anodes —



rubber dockside fenders —



shark marine paints —



safety equipment —



KATRADIS GROUP

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



ΡΥΜΟΥΛΚΑ

Ζητείται χώρος μόνιμης αγκυροβοθίας

Την παρέμβαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτού ζητήσε με υπόμνημά της η Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών-Εφοπλιστών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών «Άγιος Νικόλαος», για να εξευρεθεί χώρος μόνιμης αγκυροβοθίας των ρυμουλκών στο λιμάνι του Πειραιά.

Σύμφωνα με το υπόμνημα της διοίκησης, το οποίο υπογράφουν ο πρόεδρος Σ. Καραπιτέρης και ο γενικός γραμματέας Ανδρέας Βατίστας, τα ρυμουλκά έχουν μεταβληθεί σε... ταιγγάνους του λιμανιού!

«Παρά τις επανειλημμένες εκκλήσεις μας προς τον ΟΛΠ για τη δημιουργία μόνιμων θέσεων αγκυροβοθίας των ρυμουλκών-ναυαγοσωστικών στο λιμάνι του Πειραιά, εξακολουθεί η καθημερινή περιπλάνηση των ρυμουλκών και η ταλαιπωρία των πληρωμάτων μας, λόγω της άρνησής του να αποδεχτεί το δίκαιο αίτημά μας», τονίζεται στο υπόμνημα.

Άλλα προβλήματα που απασχολούν σήμερα την Ένωση «Αγίου Νικολάου» είναι οι συνθέσεις των πληρωμάτων που, όπως υποστηρίζει η διοίκηση, «είναι οι μεγαλύτερες μεταξύ των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του κόστους λειτουργίας και κατ' επέκταση του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών» και η εισφορά 2% υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, που βαρύνει τους χρήστες των ρυμουλκικών υπηρεσιών και εισπράττεται για λογαριασμό του ΝΑΤ.

Ακόμη ένας λόγος επιβάρυνσης του κόστους λειτουργίας των ρυμουλκών είναι η υποχρέωση δωρεάν εκτέλεσης υπηρεσίας ασφάλειας στο λιμάνι, οπότε η Ένωση ζητήσε από τον υπουργό Εμπ. Ναυτιλίας την κατάργησή της.

Τέλος, η διοίκηση της Ένωσης ζητήσε να δοθούν κίνητρα στις εταιρείες ρυμουλκών-ναυαγοσωστικών με στόχο την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό τους.

Παράδοση νέου πλοίου

Η εταιρεία Toisa Ltd του Ομίλου Γρηγ. Καλλιμανόπουλου ανακοίνωσε την πρώτη για το 2000 παραγγελία πλοίου πολλαπλών εφαρμογών υποστήριξης εγκαταστάσεων ανοικτής θαλάσσης (Offshore support vessel) στα ναυπηγεία Appledore Shipbuilders στο Devon της Αγγλίας. Το πλοίο θα είναι αδελφό σκάφος των πλοίων «Toisa Coral» και «Toisa Crest» που κατασκευάστηκαν με απόλυτη επιτυχία στα ίδια ναυπηγεία και παραδόθηκαν το 1999. Η παράδοση του νέου πλοίου υπολογίζεται στις αρχές Ιουνίου 2001.

Το πλοίο είναι τύπου AS 516, με δυνατότητες δυναμικής σταθερότητας στίγματος (Dynamic positioning) τύπου Kongsberg Simrad SDP21, με υδροακουστικό σύστημα βόθους μέχρι 3.000 μέτρα, υποστήριξης υποβρυχίων επιχειρήσεων μεγάλου βάθους με τη βοήθεια ανιχνευτικού οχήματος έρευνας βυθού (ROV) και πλήθος άλλων δυνατοτήτων.

Το μήκος του θα είναι 74 μ., πλάτος 16 μ. και βύθισμα 7,4 μ., το δε ωφέλιμο φορτίο του (deadweight) υπολογίζεται να είναι 3.250 τόνοι.

Η πρόωσις του πλοίου θα εκτελείται από δύο έλικες μεταβλητού βήματος, παίρνοντας κίνηση μέσω μειωτήρων, από δύο προωστήριες κύριες μηχανές Wärtsilä τύπου 6L26, ιπποδύναμης 800 Bhp εκάστη (BOW και Stern Thrusters).

Τα πλοία της Toisa δραστηριοποιούνται, ως γνωστόν, στη Βόρεια Θάλασσα όσο και σε άλλες διεθνείς αγορές όπως Βραζιλία, Μεξικό, Άπω Ανατολή κ.λπ.

Αριθμός εισακτέων στις ΑΕΝ

Καθορίστηκε από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ο συνολικός αριθμός των σπουδαστών που θα εισαχθούν στις ΑΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών κατά το εκπαιδευτικό έτος 2000-2001. Αναλυτικότερα:

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ		Σχολή Κύμης:	
Σχολή Ασπρόπυργου: Άνδρες	157, γυναίκες 8	Σχολή Ιονίων Νήσων:	39
Σχολή Ύδρας:	33	ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ (Άνδρες)	
Σχολή Σύρου:	38	Σχολή Ασπρόπυργου:	132
Σχολή Οινουσσών:	33	Σχολή Χίου:	66
Σχολή Ηλείας:	110	Σχολή Κρήτης:	99
Σχολή Κρήτης:	37	Σχολή Μακεδονίας:	110
Σχολή Μακεδονίας:	40		



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

ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

Το προφίλ της WISTA HELLAS



της Μαρίας Μηλιαράκη,
κοινωνιολόγου,
Διέκτορα Τμήματος Ναυτιλιακών
Σπουδών του Πανεπιστημίου
Πειραιώς

Στο πλαίσιο της συνεργασίας του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς με τη WISTA HELLAS (Women's International Shipping and Trading Association), θα θέλαμε με το παρόν άρθρο μας να παρουσιάσουμε τα κύρια χαρακτηριστικά της σημαντικής αυτής Οργάνωσης Γυναικών Στελεχών στη Ναυτιλία, που έχει μια έντονη παρουσία και αναπτύσσει σημαντικές δραστηριότητες στον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο.

Η Ελληνική Ένωση Γυναικών στη Ναυτιλία (WISTA HELLAS) είναι πλήρες μέλος της διεθνούς WISTA (Women's International Shipping and Trading Association). Είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που ιδρύθηκε το 1993 και αποτελείται από περίπου 100 μέλη, ανώτερα στελέχη στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας. Η αύξηση και η επέκταση ανά τον



κόσμο των γυναικών που ασχολούνται με τον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας, δημιούργησαν την ανάγκη να ιδρυθεί ένας διεθνής οργανισμός. Το 1974 ιδρύεται η WISTA με μέλη γυναίκες απασχολούμενες ως ανώτερα στελέχη στη ναυτιλία και στις μεταφορές, όπως εφοπλιστές, ναυπηγείς, διαχειριστές, μεταφορείς, ασφαλιστές, δικηγόροι, εφοδιαστές πετρελαιοειδών, πράκτορες κ.λπ. Σήμερα αποτελείται από 21 εθνικά σωματεία με πάνω από 500 μέλη ανά τον κόσμο. Παρόλο που η πλειοψηφία των μελών της WISTA βρίσκεται στην Ευρώπη, υπάρχουν μέλη της σε όλον τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένων

της Αφρικής, της Μέσης Ανατολής, της Άπω Ανατολής, της Αυστραλίας, των Ηνωμένων Πολιτειών, της Κεντρικής Αμερικής και του Καναδά. Έτσι, σήμερα υπάρχουν πολύ λίγες ναυτιλιακές περιοχές που δεν εκπροσωπούνται στη WISTA. 1

Ο βασικός στόχος της οργάνωσης είναι η δημιουργία ευκαιριών για τα μέλη ώστε να εξελιχθούν επαγγελματικά. Τούτο πραγματοποιείται με τη διαρκή ενημέρωση για τις εξελίξεις στον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο, με τη δημιουργία επαγγελματικών επαφών και εμπορικών συναλλαγών, με την ανταλλαγή γνώσεων, εκπαίδευσης και επιμόρφωσης, με την



Εκδήλωση «Shipping in the next Millennium»

Αντιπροσωπεία συμμετεχόντων στον εορτασμό των 5 χρόνων της WISTA

Εκδήλωση «Ευρώ και Ναυτιλία»

απόκτηση εξειδίκευσης και εμπειρίας, με συνεχή συνεργασία και αμοιβαία υποστήριξη, με την ανάπτυξη και σύσφιξη φιλικών σχέσεων ανάμεσα στα μέλη και κυρίως με την ενθάρρυνση των γυναικών να στραφούν στο χώρο της ναυτιλίας.

Παράλληλα, διατηρεί παρουσία στο ηλεκτρονικό διαδίκτυο με δική της ιστοσελίδα, η οποία ενημερώνεται συνεχώς με στοιχεία, πληροφορίες, εκδηλώσεις, λίστα μελών και αίτηση εγγραφής μελών. Ακόμα διατηρεί καλές σχέσεις με τα ΜΜΕ, με ναυτιλιακές εφημερίδες και άλλες συναφείς οργανώσεις ανά τον κόσμο.

Στο πλαίσιο αυτό διοργανώνει κάθε χρόνο ένα Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο, κάθε φορά σε διαφορετική χώρα, με σκοπό τη γνωριμία των μελών με τους τοπικούς ναυτιλιακούς και εμπορικούς παράγοντες / εταιρείες της

οικοδόσπινας χώρας. Ενδεικτικά θα αναφέρουμε μερικές χώρες διεξαγωγής του παγκόσμιου συνεδρίου στη δεκαετία του '90: Στην Αθήνα (1990), στο Λίβερπουλ (1993), στη Γένοβα (1995), στην Αθήνα (1996), στη Νέα Υόρκη (1998), στο Λονδίνο και στο Ντόβερ (1999). Το συνέδριο του 2000 θα διεξαχθεί στο Γκέτενμποργκ στη Σουηδία.

Στο σημείο αυτό θα επισημάνουμε ότι στο παγκόσμιο συνέδριο του Σεπτεμβρίου του 1996, το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών και το Συμβουλευτικό Κέντρο του Πανεπιστημίου Πειραιώς σε συνεργασία με τη WISTA HELLAS παρουσίασαν σε ειδικό workshop τα αποτελέσματα πρωτογενούς έρευνας με τίτλο «Navigating a ship and a family: balance in life».

Η WISTA HELLAS έχει διαρκή παρουσία και δραστηριοποιείται έντονα στον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο. Διοργανώνει ετησίως υψηλού επιπέδου σεμινάρια, ομιλίες, επισκέψεις και κοινωνικές εκδηλώσεις. Περιηγητικά θα αναφερθούμε σε μερικές μόνον από τις δραστηριότητες της WISTA HELLAS των τελευταίων δύο χρόνων: α) Διοργανώσεις: Τον Απρίλιο του '98 συνδιοργάνωσε με την Ένωση Ναυτομεσιτών ομιλία του κ. Ρ. Ο' Donovan με θέμα «London Maritime Arbitration - Approaching the Millennium». Το Μάιο του '98 απεστόλησαν ερωτηματολόγιο στα μέλη με σκοπό να εκφράσουν τις απόψεις τους για την περαιτέρω πορεία της WISTA. Τα αποτελέσματα ανακοινώθηκαν τον Οκτώβριο σε συγκέντρωση στο Ναυτικό Όμιλο Ελλήδας. Το Νοέμβριο του ίδιου χρό-

νου διοργάνωσε συζήτηση στο NOE με θέμα «Ευρώ και Ναυτιλία» με τη συμμετοχή διακεκριμένων ομιλητών και ακροατών. Το Φεβρουάριο και το Μάρτιο του '98 οργάνωσε δύο ενημερωτικές παρουσιάσεις με θέμα «Σύγχρονες προκλήσεις της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας / Τεχνικά θέματα, Ρύπανση, Εκπαίδευση ISO - ISM».

Τον Οκτώβριο του '99, σε συνεργασία με το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, προγραμμάτισε δημόσια συζήτηση με θέμα «Fixing a Vessel: The Problems of Survival». Το Νοέμβριο του '99 διοργάνωσε στο NOE δημόσια συζήτηση με θέμα «Shipping in the next Millennium». β) Συμμετοχές: Στα Ποσειδώνια '98 με wall space. Στο 2ο Ετήσιο Εργαστήριο της οργάνωσης «Παρατηρητήριο για τα Δικαιώματα των Γυναικών» τον Ιούλιο του ίδιου έτους. Στο παγκόσμιο συνέδριο της WISTA το Σεπτέμβριο του '98 στη Ν. Υόρκη. Τον Οκτώβριο του '98 τα μέλη του Δ.Σ. παρακολούθησαν τις εργασίες του συνεδρίου με θέμα «Οικονομική Συνεργασία Μαύρης Θάλασσας - Ευρωπαϊκής Ένωσης / Προοπτικές Επιχειρηματικής Συνεργασίας». Συμμετείχε το Φεβρουάριο του '99 με τέσσερα έργα στο διεθνή διαγωνισμό παιδικής ζωγραφικής, με θέμα «Η Θάλασσα, τα Πλοία και οι Άνθρωποι που εργάζονται στη Ναυτιλία», με αφορμή την ανακήρυξη από τον ΟΗΕ του 1998 ως Έτους των Ωκεανών. Τον Ιούνιο του '99 συμμετείχε σε ημερίδα στον ΟΛΠ με θέμα «Προβλήματα Έτους 2000 στη Ναυτιλία». Συμμετείχε το Μάιο του '99 στο συνέδριο

«Thalassa 99». Τον Οκτώβριο του '99 αντιπροσωπεύτηκε με 5 μέλη της στο ετήσιο συνέδριο της WISTA International στο Λονδίνο. Το Νοέμβριο του '99 προσκλήθηκε από την Επιτροπή Επαγγελματιών Γυναικών του Ελληνοαμερικανικού Επιμελητηρίου στην πρώτη εκδήλωση της Επιτροπής. Το Μάρτιο του 2000 η ίδια Επιτροπή προσκάλεσε τα μέλη της WISTA σε δημόσια συζήτηση με θέμα «Το Ευρώ - Ευκαιρίες και Ρίσκα». γ) Κοινωνικές εκδηλώσεις: Εκδήλωση για την 5η επέτειο από την ίδρυση της WISTA HELLAS στο Ναυτικό Όμιλο Ελλήδας τον Ιούνιο του '98. Συμμετοχή στην εκδήλωση του YEN για την απονομή των Βραβείων Καβαδία τον Ιανουάριο του '99. Τον Ιούνιο του '99 διοργάνωσε θερινή εκδήλωση στους χώρους του «Κέντρου Τέχνης Βερνίκος» στην Καστέλλα. Στην εκδήλωση αυτή ανακοινώθηκαν επίσημα τα αποτελέσματα του διαγωνισμού παιδικής ζωγραφικής με θέμα «Η Θάλασσα, τα Πλοία και οι Άνθρωποι που εργάζονται στη Ναυτιλία». Η WISTA HELLAS συμμετείχε με τέσσερα παιδικά έργα από τα οποία βραβεύτηκαν τα δύο, σε εκδήλωση έκθεσης της WISTA UK στο Λονδίνο. Επίσης έχει οργανώσει πολλές φιλικές και εορταστικές εκδηλώσεις, όπως για κοπή πρωτοχρονιάτικης πίτας, για τις Αποκριές κ.λπ.

Για το έτος 2000 οι δραστηριότητες που προγραμματίζει η WISTA HELLAS είναι σημαντικές και ποικίλες. Μεταξύ άλλων, επισημαίνουμε τη συμμετοχή των μελών της στο συνέδριο της διεθνούς WISTA, που θα διεξαχθεί στο Γκέτενμποργκ της Σουηδίας στις 6 - 8 Σεπτεμβρίου. Επίσης τον ίδιο μήνα προβλέπεται η παρουσίαση λειτουργίας Bridge Simulator, ακολουθούμενη από ναυτιλιακά σεμινάρια στο επιμορφωτικό κέντρο QMS. Τον Οκτώβριο θα οργανωθεί Σεμινάριο / Εργαστήριο στο m/y «Aphrodite Express» σε συνδυασμό με ημερήσια κρουαζιέρα. Στην εκδήλωση αυτή, εκτός από επαγγελματικές φύσεως εξειδικευμένα θέματα, θα συζητηθούν και κοινωνικού ενδιαφέροντος θέματα που άπτονται της προσωπικής και επαγγελματικής ζωής. Το Νοέμβριο προγραμματίζεται ανοιχτή συζήτηση στο Ναυτικό Όμιλο

Ελλήδας και το Δεκέμβριο χριστουγεννιάτικος χορός. Τελειώνοντας τη σύντομη αναφορά μας, θεωρούμε σκόπιμο να παρουσιάσουμε τα μέλη του Δ.Σ. της WISTA HELLAS όπως προέκυψαν από τις αρχαιρεσίες του 2000.

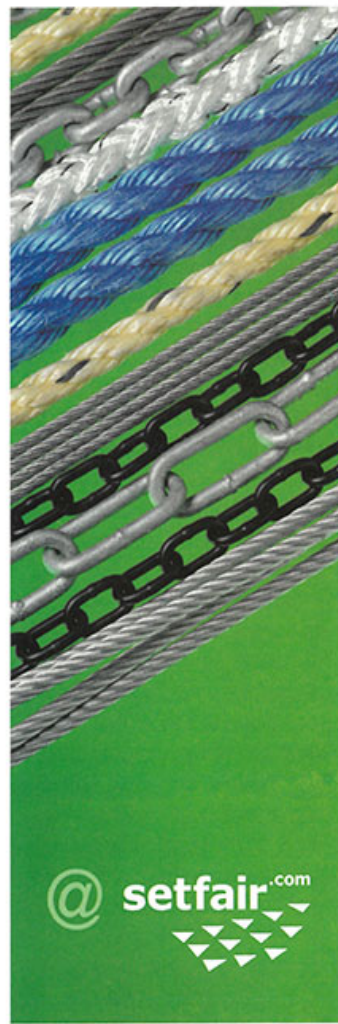
Πρόεδρος: Χάρης Κιοσέογλου
Αντιπρόεδρος: Νάνσυ Γάκη
Γενική γραμματέας: Αθηνά Βεζύρη
Ταμίας: Ισιδώρα Θεοτοκά
Μέλος: Τζέννη Πουρνάρα - Βαρδαβίλη

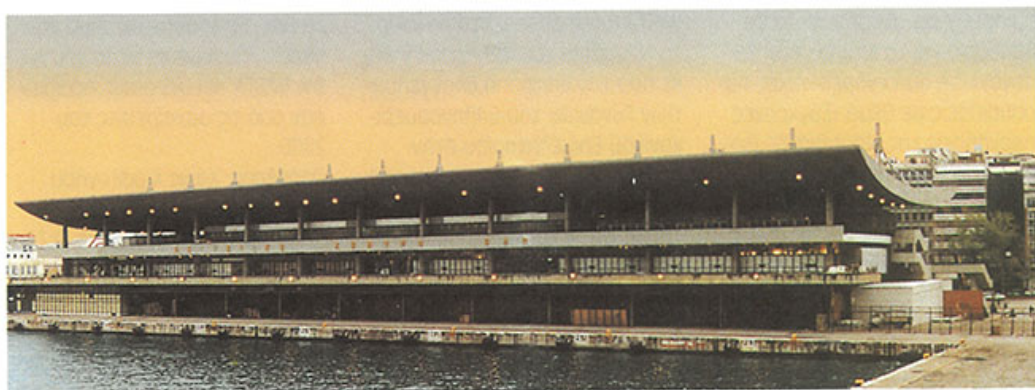
Αναπληρωματικά μέλη: Άννα Διορίτου, Ελίζαμπεθ Ιωαννίδου, Καλλιόπη Λυριντζή.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο δεσμεύθηκε να συνεχίσει το έργο της σύσφιξης και ανάπτυξης επαγγελματικών και φιλικών δεσμών μεταξύ γυναικών-στελεχών της ναυτιλίας και συναφών χώρων, καθώς επίσης και την ενθάρρυνση γυναικών να στραφούν στο ναυτιλιακό στίβο μέσω προγραμμάτων επαγγελματικού προσανατολισμού.

Νέα δυναμική αύξηση

Η εταιρεία «Κούμπας Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών» σημείωσε κέρδη προ φόρων της τάξεως των 400 εκατ. δραχμών κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους έναντι 39 εκατ. δραχ. της αντιστοίχου περυσινής περιόδου. Τα κέρδη, σύμφωνα με αναφορές της εταιρείας, προέρχονται κυρίως από την εκμετάλλευση των ακινήτων της, από τα μερίσματα των συμμετοχών της και από την αύξηση των μεγεθών της θυγατρικής εταιρείας Eurobrokers A.E. Στις δε ενοποιημένες καταστάσεις η «Κούμπας Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών» παρουσιάζει αύξηση στον κύκλο εργασιών της τάξεως του 25%, ενώ τα κέρδη προ φόρων του α' εξαμήνου του τρέχοντος έτους είναι διπλάσια σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1999.





«Μεταφορές 2000»

Με γρήγορους ρυθμούς εξελίσσεται η διοργάνωση της 1ης Διεθνούς Έκθεσης «Μεταφορές 2000», η οποία πρόκειται να πραγματοποιηθεί 17-20 Νοεμβρίου 2000 στον ΟΛΠ του Πειραιά. Η διοργανώτρια εταιρεία New Genesis φιλοδοξεί να παρουσιάσει για πρώτη φορά στην Ελλάδα μια πρωτοποριακή έκθεση για τα ελληνικά δεδομένα, με τη συμμετοχή των μεγαλύτερων εταιρειών του χώρου των μεταφορών, ώστε ο επισκέπτης να διαμορφώσει μια συνολική αλήθεια και κατά περίπτωση άποψη για τη σύγχρονη πραγματικότητα όσον αφορά τα μεταφορικά μέσα και τις υπηρεσίες για τη μεταφορά εμπορευμάτων και ατόμων. Οι νέες τεχνολογίες και οι εξελιγμένες υπηρεσίες στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών παρουσιάζονται με τη συμμετοχή εταιρειών διεθνών διαμεταφορέων, ναυτιλιακών εταιρειών, ναυτιλιακών πρακτόρων, αεροπορικών εταιρειών και του ΟΣΕ, που καλύπτουν όλο το φάσμα των 4 συστημάτων μεταφοράς καθώς και των συνδυασμένων μεταφορών. Παρουσιάζονται επίσης τα πλέον εξελιγμένα συστήματα αποθήκευσης, logistics, barcoding, τηλεματικής και, τέλος, οχήματα μεταφοράς ατόμων και εμπορευμάτων. Μια ολοκληρωμένη έκθεση που θα αποτελέσει το σημείο αναφοράς των επισκεπτών της, οι οποίοι θα προέρχονται από την Ελλάδα και το εξωτερικό. Ιδιαίτερα οι βιομηχανικές εταιρείες και εταιρείες εισαγωγών - εξα-

γωγών, οι αγροτικοί συνεταιρισμοί, οι έμποροι θα έχουν την ευκαιρία να ενημερωθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για τον ευαίσθητο τομέα μεταφοράς των προϊόντων-εμπορευμάτων τους και να επανεξετάσουν τους τρόπους και τα κόστη μεταφοράς, τα οποία σύμφωνα με μετρήσεις και στατιστικές καλύπτουν περίπου το 20% του κόστους των εμπορευμάτων τους. Η New Genesis πιστεύει ότι η έκθεση «Μεταφορές 2000» θα αποτελέσει ένα Forum για τις διεθνείς μεταφορές και των χωρών πέραν των συνόρων της χώρας μας, π.χ. των Βαλκανίων, των χωρών της ευρύτερης λεκάνης της Μεσογείου, προσελκύοντας επισκέπτες πέραν των ανωτέρω χωρών, της κεντρικής, δυτικής και ανατολικής Ευρώπης. Παράλληλα με τη διοργάνωση θα πραγματοποιηθεί εντός του εκθεσιακού κέντρου τριήμερο συνέδριο στις 17-18-20/11/2000 με θέμα οι «Μεταφορές στην Ελλάδα του 2000». Τα θέματα του συνεδρίου καλύπτουν: Διεθνείς Εμπορευματικές Μεταφορές, Εμπορευματικά Κέντρα, Συνδυασμένες Μεταφορές, Διαχείριση Ελληνικών Λιμένων, Logistics, Ασφάλεια Μεταφορών, Τηλεματική και έργα υποδομής που βρίσκονται σε εξέλιξη αυτή τη στιγμή στη χώρα μας και τα οποία θα βελτιώσουν τις δυνατότητες, την ταχύτητα και την ασφάλεια της μεταφοράς εμπορευμάτων και ατόμων. Σημειώνουμε ότι στο συνέδριο

έχουν προσκαλεστεί ως ομιλητές, εκτός από τους εκπροσώπους των ελληνικών φορέων (υπουργεία, οργανισμοί, ινστιτούτα), εκπρόσωποι της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίοι και θα αναφερθούν σε Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Αναλυτικά προγράμματα (βασικοί ομιλητές, εισηγητές) - δηλώσεις συμμετοχής για το συνέδριο διατίθενται από τα γραφεία της New Genesis, τηλ. 97.64.118, 97.34.149-179, 97.35.926-940 - Fax: 97.64.119 - e-mail: ngenesis2accl.gr. Υπεύθυνος κ. Παπουρτζής Αντώνης. Η πρωτοποριακή αυτή έκθεση τελεί υπό την αιγίδα του υπουργείου Μεταφορών, του ΥΠΕΧΩΔΕ καθώς και των παρακάτω φορέων: Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης, Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων, Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης, ΣΕΒ (Σύνδεσμος Ελληνικών Βιομηχανιών), Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών, Συνδέσμου Διεθνών Διαμεταφορέων Ελλάδος, Πανελληνίας Ένωσης Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς, Ελληνικού Ινστιτούτου Logistics & management, Ελληνικής Εταιρείας Logistics, Συνομοσπονδίας Ελληνικού Εμπορίου, Συνδέσμου Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος, Πανελληνίου Συνδέσμου Εξαγωγέων, Εθνικού Ινστιτούτου Μεταφορών. Την έκθεση θα εγκαινιάσει ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Βερελής.

Βραβεία Νίκου Καββαδία

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με τη συμπαράσταση των φορέων της ναυτιλίας έχει συστήσει το θεσμό για την προαγωγή και ενίσχυση της λογοτεχνικής κλίσης των Ελλήνων ναυτικών, που φέρει το όνομα του ποιητή Νίκου Καββαδία και έχει σκοπό την απονομή βραβείων στους Έλληνες ναυτικούς που διακρίνονται στον πεζό και στον ποιητικό λόγο.

Τα χρηματικά βραβεία πεζού και ποιητικού λόγου καθορίζονται ως εξής:

Α' Βραβείο πεζού λόγου και Α' Βραβείο ποιητικού λόγου 500.000 δρχ., Β' Βραβείο 350.000 δρχ., Γ' Βραβείο 250.000 δρχ.

Στο διαγωνισμό δικαιούνται να συμμετάσχουν κάθε Έλληνας ναυτικός.

Τα κείμενα του πεζού και ποιητικού λόγου θα είναι εμπνευσμένα από τη θάλασσα και τη ναυτική ζωή.

Στο διαγωνισμό μπορούν να πάρουν μέρος και όσοι βραβεύτηκαν στον ίδιο διαγωνισμό κατά το παρελθόν. Επίσης επιτρέπεται ταυτόχρονη συμμετοχή και στα δύο βραβεία του διαγωνισμού από το ίδιο πρόσωπο.

Τα κείμενα που θα υποβληθούν να είναι πρωτότυπα και ανέκδοτα και να μην έχουν βραβευθεί ή υποβληθεί σε άλλο διαγωνισμό και δεν μπορούν να δημοσιευθούν ή με οιαδήποτε τρόπο να τεθούν σε κυκλοφορία πριν από την ανακοίνωση από το ΥΕΝ των αποτελεσμάτων του διαγωνισμού.

Όσοι επιθυμούν να συμμετάσχουν στο διαγωνισμό, πρέπει να υποβάλουν στο ΥΕΝ / Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων (Γρ. Λαμπράκη 150, Τ.Κ. 185 18) το αργότερο μέχρι 30 Οκτωβρίου 2000.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στο ΥΕΝ / Γρ. Τύπου, τηλ. 41.91.192-41.78.770.



Η κ. Παπαναγιώτου-Κανελλοπούλου,
διευθύντρια της ICON, σε πρόσφατη εκδήλωση

Σύγχρονη εκπαίδευση

H Icon International Training εδώ και δέκα χρόνια ειδικεύεται στη ναυτιλιακή εκπαίδευση, προσφέροντας στους σπουδαστές της ποιοτική και σύγχρονη εκπαίδευση σε προπτυχιακό, μεταπτυχιακό και επαγγελματικό επίπεδο. Η Icon καλύπτει όλο το φάσμα της ναυτιλιακής αγοράς προσφέροντας επιμορφωτικά σεμινάρια, τα οποία επαναλαμβάνονται δύο φορές το χρόνο. Αναλυτικά η θεματογραφία των σεμιναρίων είναι η εξής: Chartering, marine insurance, carriage of good by sea, shipping finance, quality, administrative & technical aspects of shipping.

Επίσης η Icon International Training προσφέρει επαγγελματικό πρόγραμμα ναυτιλιακών σπουδών (professional course in shipping) σε συνεργασία με το London

Institute of Shipping and Transport (της Αγγλίας), ελληνόφωνο πρόγραμμα μεταφορών και diploma in transport σε συνεργασία με το Institute of Transport and Logistics, της Αγγλίας, καθώς και μεταπτυχιακό πρόγραμμα MBA (Masters of Business Administration) με εξειδίκευση σε Marine Management (Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων) του κρατικού βρετανικού πανεπιστημίου του Leicester. Αυτό το μεταπτυχιακό πρόγραμμα αναγνωρίζεται και από τον οργανισμό Association of MBAs.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στα τηλέφωνα: 92.48.065, 92.48.534, Fax: 92.48.695, Δημητράκοπουλου 49Α και Νότη Μπότσαρη, Αθήνα 117 42, email: icon@compulink.gr

Εφαρμογές ναυτιλιακών παροχών



H ShipServ (www.shipserv.com) είναι η πρώτη εταιρεία που διαθέτει ολοκληρωμένες εφαρμογές παροχής βασισμένες στο Διαδίκτυο, οι οποίες ενισχύουν διαχειριστές και τροφοδοτές πλοίων. Η εταιρεία ξεκίνησε την πορεία της τους καλοκαιρινούς μήνες με

επιλεγμένους πελάτες, αφού πέρασε αρκετό χρονικό διάστημα δοκιμών. Η ShipServ έχει πάνω από 150 χρόνια ναυτιλιακής πείρας ενώ διαθέτει και ειδικούς πληροφορικούς με τεχνογνωσία και πείρα από τη Silicon Valley. Ο συνδυασμός αυτός έχει αποτελέσει ένα ισχυρό μέσο ηλεκτρονικής επιχείρησης, που διευκολύνει την εργασία διαχειριστών και τροφοδοτών πλοίων. Έτσι, οι διαχειριστές διαλέγουν ανάμεσα σε περισσότερους τροφοδότες, ενώ οι τροφοδότες έχουν πρόσβαση σε μεγαλύτερο αριθμό αγοραστών και αγορών.

Θλιβερά περιστατικά

Mε επιστολή της προς τα ΜΜΕ, η HELMEPA - Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος εκφράζει τη βαθιά της λύπη για την πετρελαιοειδή ρύπανση που προκάλεσαν τα τρία πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα στις περιοχές Αίγινας - Επιδάουρου, Κυθήρων και Νοτίου Ευβοϊκού. Στην επιστολή διευκρινίζεται ότι οι εμπλεκόμενες σε αυτά τα περιστατικά πλοιοκλήτριες εταιρείες δεν είναι μέλη της, καθώς επίσης ότι η HELMEPA είναι αναρμόδιος οργανισμός για να κρίνει τα γεγονότα και να προβλέψει τις πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Τέλος, η οργάνωση προσφέρει τις υπηρεσίες της σε οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο ελληνικό φορέα επιθυμεί να δεχθεί καθοδήγηση σχετικά με την πρόληψη μελλοντικών θλιβερών περιστατικών όπως αυτές οι πετρελαιοκηλίδες.

@ setfair.com



Η HELMEPA στην Αυστραλία

Στις 3 Ιουλίου 2000 εγκαινιάστηκε η Αυστραλιανή Ένωση Θαλασσίου Περιβάλλοντος έπειτα από πρόταση (τον Μάρτιο του 1999) της Ελληνικής HELMEPA. Τιμώμενα πρόσωπα η ελληνική

αντιπροσωπία, με εκπρόσωπο το γενικό διευθυντή Δημήτρη Μητσάτσο και την επικεφαλής του ναυτιλιακού τομέα Κριστίνα Πρεκεζέ, οι οποίοι ανήγγειλαν την έναρξη της λειτουργίας της Αυστραλιανής HELMEPA.

Παρόντες στην τελετή ήταν εκπρόσωποι της κυβέρνησης, ο δήμαρχος, ο πρόεδρος και η διοίκηση της AMSA (Australian Maritime Safety), ο πρόεδρος της MEPC/IMO, ναυτι-

λιακοί οργανισμοί, εκπρόσωποι εταιρειών, Τύπου και ΜΜΕ. Ιδιαίτερη εντύπωση έκανε η παρουσία και η ομιλία εκπροσώπου των παιδιών-εθελοντών, ο οποίος δήλωσε ότι θα ενταχθούν στην AUSMEPA προκειμένου να αναλάβουν ανάλογες δραστηριότητες με την Παιδική HELMEPA.

Η συνεργασία HELMEPA-AUSMEPA, βασισμένη στην αμοιβαιότητα στόχων και δραστηριοτήτων, θα διακρυχθεί ευρύτερα στη διεθνή κοινότητα με ανταλλαγή μελών. Σκοπός είναι όπως τα ελληνικά πλοία-μέλη της HELMEPA εγγραφούν ως εταίροι στην AUSMEPA και το αντίστροφο.

Επίσης πλοία-μέλη της HELMEPA θα συνδεθούν με σχολεία της Αυστραλίας για να ξεκινήσουν μια συνεργασία με τα παιδιά-μαθητές που θα συμμετάσχουν στο αντίστοιχο ελληνικό πρόγραμμα της ένωσης.

Αυτή η πρωτοβουλία θα παρουσιαστεί στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) ώστε οι 156 χώρες-μέλη που εισάγουν και ψηφίζουν τη διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία να ενημερωθούν και να προωθήσουν την ιδέα της ανάλογης περιβαλλοντικής σύνδεσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας με τους αεριωδείς πολίτες τους.

Η Eurofin, χρηματοοικονομική γέφυρα με την Τουρκία

Η Eurofin είναι όμιλος χρηματοοικονομικών συμβούλων ελληνικών συμφερόντων με έδρα το Λονδίνο, ένα από τα παγκόσμια χρηματοοικονομικά κέντρα. Με έδρα τη βρετανική πρωτεύουσα, η Eurofin έχει τη δυνατότητα της διεθνούς θέωσης του κόσμου της χρηματοοικονομίας. Λόγω της έδρας, της εξασφαλίζεται επίσης στενή συνεργασία με τις ισχυρότερες τράπεζες επενδύσεων του κόσμου, διευκολύνοντας την πρόσβασή της στα μεγαλύτερα κεφάλαια επενδύσεων. Το γραφείο του ομίλου Eurofin S.A. στην Αθήνα διαθέτει πελατολόγιο στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα και ασχολείται με χρηματοδοτήσεις, συγχωνεύσεις, ανεύρεση επενδυτικών κεφαλαίων, μετοχοποιήσεις, αποκρατικοποιήσεις και συναφείς υπηρεσίες στο χώρο της ναυτιλίας.

Τελευταία η τεχνολογία και οι χρηματοοικονομικές και επιχειρηματικές επαφές της Eurofin, στην Ελλάδα και στη Δυτική Ευρώπη, στοχεύουν στη γείτονα Τουρκία.

Το γραφείο του ομίλου στην Κωνσταντινούπολη άνοιξε το 1999 με την επωνυμία Medfin και είδε τη ζήτηση για τις υπηρεσίες του μετά τη συμφωνία του Ελσίνκι για τις ευρωτουρκικές σχέσεις να αυξάνονται αθροιστικά, καθώς τράπεζες και επιχειρήσεις του εξωτερικού επανεκτιμούν τη στρατηγική τους για την Τουρκία.

Στους τελευταίους οκτώ μήνες έχει ασχοληθεί με υποθέσεις ή χρηματοδοτήσεις, το χρηματικό αντίκείμενο των οποίων υπερβαίνει τα \$300 εκατομμύρια.

Είναι προφανές το μεγάλο ενδιαφέρον Ελλήνων επιχειρηματιών για πρόσβαση στην τουρκική αγορά, και η Eurofin παίζει σημαντικό ρόλο στις εξελίξεις αυτές, ενώ παράλληλα οι εργασίες της στην Ελλάδα και στην Ευρώπη συνεχίζουν να αυξάνονται.



Τα αστεράκια της θάλασσας

Το Α' Βραβείο του πανελληνίου διαγωνισμού ομάδων της Παιδικής HELMEPA απενεμήθη στην ομάδα 110 (N) του νηπιαγωγείου της Εξαφονήσου Λακωνίας.

Το θέμα του διαγωνισμού ήταν «Ένα σκουπιδάκι ο καθένας μας φτάνει... για καλό ή για κακό!». Τα παιδιά του νηπιαγωγείου της Εξαφονήσου ονόμασαν την ομάδα τους «Τα αστεράκια της θάλασσας» και απέδωσαν με απλό τρόπο το πρόβλημα της ρύπανσης. Έτσι ζωγράφισαν όλα τα ζώα της θάλασσας μαζί

με τον άνθρωπο να καθαρίζουν τη θάλασσα από τα σκουπίδια.

Το έργο επιλέχτηκε ανάμεσα σε 35 έργα άλλων ομάδων από όλη την Ελλάδα.

Η επιλογή έγινε από την πρόεδρο του συμβουλίου αντιπροσώπων Παιδικής HELMEPA Ελένη Ράπτη, 14 ετών από τη Σύρο, και στελέχη της. Ελπίζουμε η ευαισθησία των μικρών παιδιών να θυμίζει σε όλους μας την ευθύνη που έχουμε απέναντί τους και να τα βοηθήσουμε να ζήσουν σε έναν καθαρότερο και ομορφότερο κόσμο.

Συνεργασία Βερνίκου-Γουρδομιχάλη

Σε συμφωνία κατέληξαν ο Όμιλος Βερνίκου και η οικογένεια Δ. Γουρδομιχάλη για την αγορά και διαχείριση ποντοπόρων πλοίων.

Η συμφωνία έφερε ακόμα πιο κοντά δύο παραδοσιακές οικογένειες του χώρου της ναυτιλίας με στόχο την ανάπτυξη του κλάδου και τη δημιουργία των κατάλληλων προϋποθέσεων για την εισαγωγή των δραστηριοτήτων στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Στη συμφωνία προτίθεται να συμμετάσχει και η «Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή Α.Ε.» η οποία είναι ήδη εισηγμένη στο Χρηματιστήριο, είτε με την αγορά κατευθείαν μετοχών της εταιρείας πλοιοκτησίας των ποντοπόρων πλοίων, είτε με τη δημιουργία σχετικής εταιρείας επενδύσεων ποντοπόρων πλοίων, σύμφωνα με τις διαδικασίες που θέτει ο νέος νόμος που μόλις ψηφίστηκε στη Βουλή.

Η συμφωνία υπεγράφη από τον Νικόλαο Α. Βερνίκο εκ μέρους του Ομίλου Βερνίκου και από τον Δρακούλη Γουρδομιχάλη εκ μέρους της οικογένειάς του.

@ setfair.com

α κ τ ο π λ ο ι κ ά

Νέα πλοία παραλαμβάνει η ΝΕΛ



Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου ανακοίνωσε την υπογραφή δανειακής σύμβασης με κοινοπραξία τραπεζών. Ο γαλλικός όμιλος της Credit Lyonnais και η αμερικανική τράπεζα Chase Manhattan Bank είναι οι ανάδοχοι της δανειακής σύμβασης των 40 δισ. Σκοπός της σύμβασης είναι η κατασκευή και η χρηματοδότηση παραλαβής δύο νέων, πρωτοποριακών πλοίων τύπου Corsaire που κατασκευάζονται στα γαλλικά ναυπηγεία Alstom - Chantiers de l'Atlantique.

Τα δύο αυτά πλοία αναμένεται να παραδοθούν στην εταιρεία τον επόμενο χρόνο και θα δρομολογηθούν στο Αιγαίο πέλαγος.

Στην εορταστική συνάντηση, η οποία πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της XRTC-Business Consultants με οικοδεσπότη τον κ. Γ. Ξηροδάκη, παρευρέθησαν ο γενικός διευθυντής της ΝΕΛ Απόστολος Αθηνάιος, ο διευθυντής του ναυτιλιακού ομίλου της Credit Lyonnais Stanislas Roger, ο αντιπρόσωπος στην Ελλάδα της Chase Manhattan Bank Αχ. Στεργίου, καθώς και οι εκπρόσωποι των τριών ακόμη τραπεζών που συμμετέχουν στο κοινοπρακτικό δάνειο, Natexis, Credit Foncier (γαλλικές) και KBC (Λουξεμβούργου).



Α νθηση γνωρίζει φέτος ο εσωτερικός θαλάσσιος τουρισμός και ιδιαίτερα στις Κυκλάδες. Νέα ταχύπλοα έχουν τεθεί στη διάθεση Ελλήνων και αλλοδαπών παραθεριστών που δύνανται πλέον να επισκεφτούν και να γνωρίσουν από κοντά τα περισσότερα νησιά μας.

Με ορμητήριο τη Νάουσα της Πάρου, κατά τη φετινή καλοκαιρινή περίοδο αλλή και μέχρι τα τέλη Οκτωβρίου, εκτελεί μονοήμερες κρουαζιέρες το καταμαράν «Alexander» σε Μύκονο, Τήνο, Σαντορίνη και Αμοργό. Το μεταφορικής ικανότητας 380 επιβατών ταχύπλοο εκτελεί δρομολόγιο και στη Δήλο, όπου οι τουρίστες παραμένουν ένα τρίωρο για να θαυ-

Το 15ο μέλος της Carnival

Ν έο υπεράυγχο κρουαζιερόπλοιο παρέλαβε πρόσφατα η εταιρεία Carnival κατά τη διάρκεια τελετής παράδοσης που έγινε στα ναυπηγεία Fincantieri στο Monfalcone της Ιταλίας.

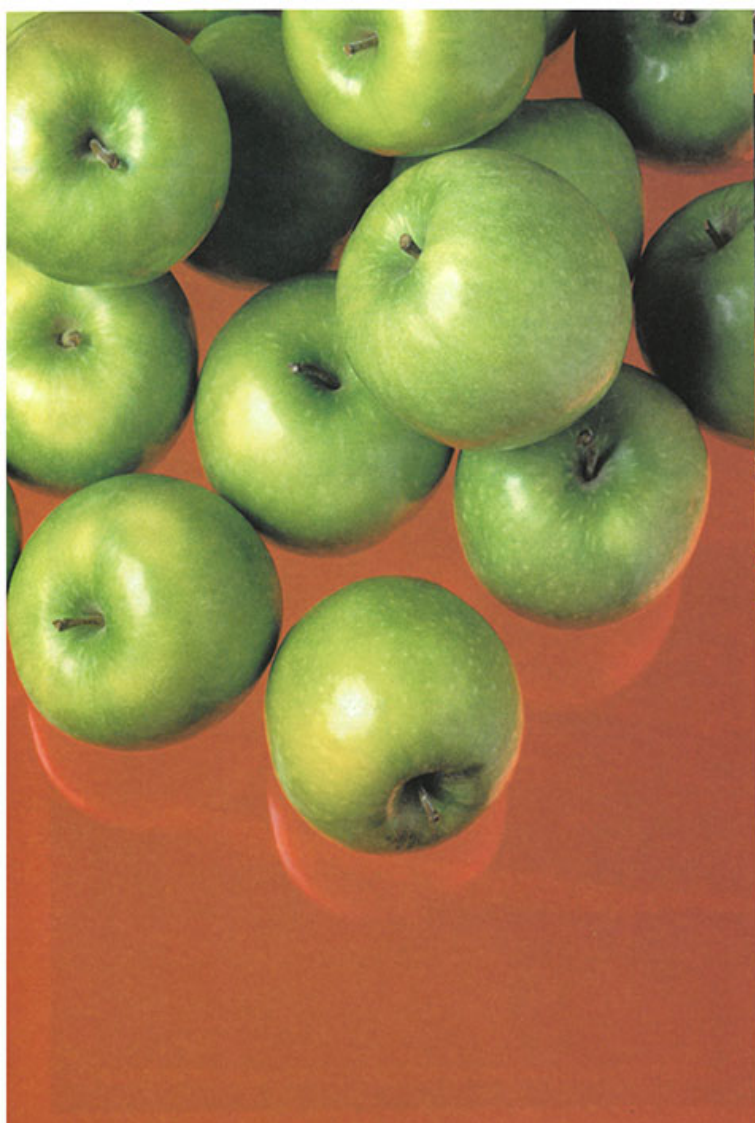
Το κρουαζιερόπλοιο, που ονομάστηκε «Carnival Victory», έχει μήκος 893 πόδια, χωρητικότητα 102.000 τόνων, με συνολικό κόστος κατασκευής 440 εκατομμύρια δολάρια και φιλοξενεί 2.758 επιβάτες.

Το «Carnival Victory» διαθέτει 18 μπαρ και σαλόνια, 13 καταστρώματα και 1.379 καμπίνες επιβατών. Θα πραγματοποιεί κρουαζιέρες στον Καναδά, στις Μπαχάμες και στην Καραϊβική.



Ανθεί ο εσωτερικός θαλάσσιος τουρισμός

μάσουν τα αρχαία. Όσοι παραθερίζουν σε Πάρο και Νάξο μπορούν να περάσουν τα Σαββατόβραδά τους στη Μύκονο, αφού το καταμαράν «Alexander» εκτελεί δρομολόγιο στις 10 το βράδυ και τα ξημερώματα της Κυριακής έχει οριστεί η επιστροφή του από Μύκονο σε Νάξο και Πάρο. Το σκάφος είναι πλοιοκτησίας των Αντ. Μαρινάου και Γιάννη Μασούνη.



setfair.com is an independent e-business solution dedicated to meeting the changing procurement needs of the maritime industry.

Backed by Inmarsat, a leading maritime communications provider, **setfair.com** enables users to purchase quality products from leading suppliers. Everything from victuals and deck stores to electronics and machinery parts.

With 24 hour multilingual support you can be confident that with **setfair.com** your supply needs are just a click away.

See us at:

**ShipRepair and Conversion 2000,
Olympia, London, Grand Hall, stand G37
15-16 November 2000.**



an inmarsat ventures company



T +44 (0) 1753 701 675 • F +44 (0) 1753 701 798 • E enquiries@setfair.com

Τον Απρίλιο η ROC παραλαμβάνει το «Olympic Explorer»



Το αδελφό πλοίο του «Olympic Explorer», «Olympic Voyager», το οποίο ήδη έχει ξεκινήσει κρουαζιέρες από τον περασμένο Ιούνιο

Στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού και ανανέωσης της Royal Olympic Cruises, στις 27 Απριλίου του 2001 η εταιρεία παραλαμβάνει το δεύτερο υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοίο της.

Από γερμανικό ναυπηγείο θα παραλάβει το «Olympic Explorer», αδελφό πλοίο του «Olympic Voyager», το οποίο ήδη έχει ξεκινήσει κρουαζιέρες στα ελληνικά πελάγη από τον περασμένο Ιούνιο. Το νέο υπερσύγχρονο κρουαζιερόπλοιο, 25.000 τόνων, θα έχει δυνατότητα μεταφοράς 836 επιβατών και θα αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 32 κόμβων. Είναι και τα δύο τα ταχύτερα κρουαζιερόπλοια

στον κόσμο. Σύμφωνα με δήλωση του Ανδρέα Ποταμιάνου στα «Ν.Χ.», εντός του προσεχούς τριμήνου θα έχει αποφασιστεί από το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας η παραγγελία για ναυπήγηση και τρίτου πλοίου στο ίδιο ναυπηγείο. Το «Olympic Explorer» από τον προσεχή Μάιο θα πραγματοποιεί επτάήμερες κρουαζιέρες από Πειραιά προς Σαντορίνη - Αιξάνδρεια - Πορτ Σάιντ - Ρόδο - Κωνσταντινούπολη - Κουσάντασι και Μύκονο.

Η ROC με 6.000 κρεβάτια σήμερα είναι η μεγαλύτερη εταιρεία που δραστηριοποιείται στο χώρο της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο. Όπως ανακοίνωσαν ο Α. Ποταμιάνος και

ο Γ. Σταθόπουλος, διευθυντής μάρκετινγκ και πωλήσεων της ROC, σε σύγκριση με το '99, η τουριστική κίνηση στο χώρο της κρουαζιέρας σημείωσε φέτος αύξηση της τάξης του 40%. Τα κέρδη θα είναι μειωμένα, όμως, λόγω της ιλιγγιώδους αύξησης της τιμής των υγρών καυσίμων. Βάσει υπολογισμών η επιβάρυνση για την εταιρεία, σε όλα τα πλοία της, από την αύξηση της τιμής του πετρελαίου θα πλησιάσει το 1,2 εκατ. δολλάρια. Το «Olympic Voyager», όλο αυτό το τρίμηνο που εκτελεί κρουαζιέρες, έχει πληρότητα 100% και αναμένεται να προσφέρει περίπου 2,5 δισ. δραχμές στους τουριστικούς πράκτορες. Η εταιρεία από πέρυσι, οπότε άρχισε καμπάνια στην ελληνική αγορά για προσέλκυση Ελλήνων, έχει πετύχει σε μεγάλο βαθμό τους στόχους της. Μέχρι και τα τέλη Αυγούστου η προτίμηση Ελλήνων προς την κρουαζιέρα σημείωσε φέτος αύξηση 20% σε σχέση με πέρυσι. Υπολογίζεται ότι 10.000 Έλληνες φέτος περιηγήθηκαν με κρουαζιερόπλοια σε ελληνικά, τουρκικά και άλλα λιμάνια.

Για τη δραστηριοποίηση του «Olympic Voyager» ο κ. Ποταμιάνος δήλωσε: «Το 2000 είναι έτος-στοθμός για την εταιρεία μας. Το πλοίο το δέχτηκαν όλοι με ενθουσιασμό. Σε 7 ημέρες λόγω ταχύτητας πραγματοποιεί την κρουαζιέρα των 3 ημερών. Οι ανταγωνιστές μας θα χρειαστούν κάποια χρόνια για να "χτίσουν" ένα τέτοιο πλοίο, ενώ από το Μάιο θα ενισχύσουμε τη θέση μας και με την προσθήκη του "Explorer".»





Νέες αγορές αναζητούν οι Μινωικές Γραμμές

Το υπεράυγχο επιβατηγό-οχηματοαγωγό «Προμηθεύς» των Μινωικών Γραμμών καθελκύστηκε στο Κοτζ της Νοτίου Κορέας, στα ναυπηγεία της Samsung, ενώ η εταιρεία διερευνά την επέκτασή της και σε νέες αγορές στον ευρωπαϊκό χώρο.

Το επενδυτικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών αυτή την περίοδο βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη. Κατασκευάζονται 7 νέα πλοία, εκ των οποίων τα 4 ναυπηγούνται στα ναυπηγεία Fincantieri της Ιταλίας και τα 3 στα ναυπηγεία Samsung της Ν. Κορέας. Μέχρι και σήμερα δεν έχει παρατηρηθεί η παραμικρή καθυστέρηση στους χρόνους παράδοσης των πλοίων.

Το συνολικό κόστος της σημαντικής αυτής επένδυσης στον ακτοπλοϊκό χώρο, όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά και τον ευρωπαϊκό γενικότα, ανέρχεται σε 650 εκατομμύρια δολάρια και χρηματοδοτείται κατά 30% από ίδια κεφάλαια της εταιρείας και κατά 70% από κοινοπρακτικό δάνειο, στο οποίο συμμετέχουν ελληνικές και ευρωπαϊκές τράπεζες.

Το πρώτο από τα 7 πλοία θα παραδοθεί τον προσεχή Νοέμβριο και πρόκειται για το «Κνωσός Παθός». Πρόκειται για ένα πλοίο-βελόνα, που πλέον θα καλύπτει τη γραμμή Πειραιά - Ηρακλείου σε 6 ώρες. Έχει μήκος 210 μέτρα και δυνατότητα να μεταφέρει 2.200 επιβάτες, 150 φορτηγά και 100 Ι.Χ. αυτοκίνητα ή εναεληκτικά 600 Ι.Χ. αυτοκίνητα. Αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 29,5 κόμβων.

Το «Προμηθεύς» θα είναι έτοιμο προς παράδοση το Φεβρουάριο του 2001. Ακόμη, εντός του 2001 θα παραληφθούν από τις Μινωικές: το «Φαιστός Παθός» τον Απρίλιο, το «Ωκεανός» τον Ιούλιο και το «Οδύμια Παθός» τον Οκτώβριο. Το 2002, βάσει του επεν-

δυτικού προγράμματος, θα είναι έτοιμα το «Ευρώπη Παθός» το Μάρτιο και το «Αριάδνη» τον Απρίλιο.

«Το επενδυτικό πρόγραμμά μας ολοκληρώνεται το 2002 και θα επιτρέψει στην εταιρεία μας να αντικαταστήσει όλα τα παλαιά τεχνολογίας πλοία της και να δρομολογήσει στις βασικές αγορές της Αδριατικής και της Κρήτης πλοία υψηλών ταχυτήτων και σύγχρονων προδιαγραφών», δήλωσε ο Κ. Κληρονόμος και συμπλήρωσε: «Παράλληλα, θα δώσει στην εταιρεία τη δυνατότητα να επεκταθεί σε νέες ακτοπλοϊκές αγορές μέσα στον ευρωπαϊκό χώρο, προοπτική που διερευνάται με εντατικούς ρυθμούς από τις υπηρεσίες της εταιρείας».

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

συνέντευξη

ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ

δήμαρχος Λαυρίου

Το μέλλον ανήκει στο Λαύριο

Ο τρίτος λιμενικός άξονας που θα εξυπηρετεί την εκσυγχρονισμένη ακτοπλοΐα θα είναι μελλοντικά το Λαύριο. Η λειτουργία αναμένεται τους προσεχείς μήνες και, όπως ανακοίνωσε πρόσφατα και ο υπουργός Ε.Ν. Χρήστος Παπουτλής, το λιμάνι του Λαυρίου, με κεντρική απόφαση της κυβέρνησης και του πρωθυπουργού, θα είναι ένα πρότυπο λιμάνι-πυλώνας με εθνική σημασία όπως ο Πειραιάς και η Ραφήνα. Όπως τόνισε ο κ. Παπουτλής, πρέπει να δοθεί η αρμόζουσα προσοχή έτσι ώστε σε όλα τα απαραίτητα συμπληρωματικά έργα να αναληφθούν όλες οι απαραίτητες πρωτοβουλίες για την ολοκλήρωση των εργασιών, να αναβαθμιστεί το Λιμενικό Ταμείο, ενδεχομένως σε μετατροπή σε ανώνυμη εταιρεία.

Έτσι το Λαύριο, με τη σύνδεσή του με το αεροδρόμιο των Σπάτων, προβλέπεται να γίνει ο συνδετικός κρίκος της Ευρώπης με το Αιγαίο.

Οι εργασίες περιλαμβάνουν παρεμβάσεις κυρίως στο επιβατικό τμήμα του λιμανιού: Δημιουργούνται ειδικές ράμπες για την πηγαϊοδέτηση των ταχύπλοων σκαφών και στη χερσαία ζώνη θα εγκατασταθούν οι χώροι έκδοσης των εισιτηρίων. Στους σταθμούς επιβίβασης και αποβίβασης θα υπάρχουν χώροι αναμονής των επιβατών, ενώ έχει δρομοποιηθεί η διαπλάτυνση της περιφερειακής οδού που θα οδηγεί στο λιμάνι.

Αλλά για όλες αυτές τις σημαντικές εξελίξεις μάς μιλά αναλυτικά ο δήμαρχος Λαυρίου Γιάννης Παρασκευής, στη συνέντευξη που παρέχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά».

Σε ποια φάση βρίσκονται σήμερα οι εργασίες στο επιβατικό και στο εμπορικό τμήμα του λιμανιού;

Ολοκληρώνεται το σύνολο των χερσαίων υποδομών. Προχωρεί, δηλαδή, ταχύτατα η κατασκευή πάρκινγκ, έργων ηλεκτροφωτισμού και συναφών εργασιών. Η παράδοσή τους προβλέπεται περί τα τέλη του 2000. Όσο για το εμπορικό τμήμα δημοπρατείται το Μάρτιο του 2001 και πάντως μέσα στην άνοιξη του επόμενου χρόνου.

Στις αρχές Απριλίου 2001, με την έναρξη της ακτοπλοϊκής περιόδου, το λιμάνι του Λαυρίου θα είναι έτοιμο να δεχτεί το κοινό που θα επιθυμεί να ταξιδεύσει στα νησιά του Αιγαίου; Επίσης, πόσες θέσεις αγκυροβοήθιας προβλέπονται στο λιμάνι; Μιλάμε βέβαια για την ακτοπλοία.

Αυτό είναι και το μεγάλο στοίχημα των συναρμόδιων υπουργείων ΠΕΧΩΔΕ και Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως και του Λιμενικού Ταμείου. Από την επάρκεια που θα επιδείξουν σε ό,τι αφορά το συντονισμό των εργασιών, θα εξαρτηθεί το καλύτερο δυνατόν αποτέλεσμα σε αυτή τη φάση. Εκτιμώ ότι εάν ο συντονισμός αποδειχθεί εξίσου επαρκής με την πολιτική βούληση, δεν θα υπάρξει πρόβλημα. Όσο για τις θέσεις αγκυροβοήθιας προβλέπονται 6.

Η πόλη είναι έτοιμη να δεχτεί τους προσεχείς μήνες τον όγκο των ταξιδιωτών;

Προετοιμάζεται πυρετωδώς. Η αποδοχή των προτάσεων μας από το ΥΠΕΧΩΔΕ, κυρίως δε η έγκαιρη υλοποίησή τους, δεν θα επιτρέψουν τη δημιουργία προβλημάτων. Στην ίδια αισιόδοξη εκτίμηση οδηγεί και ο περιορισμένος αριθμός πλοίων που θα έρθουν στο λιμάνι μας, σε αυτή την πρώτη φάση.

Με το «άνοιγμα» του λιμανιού του Λαυρίου πόσες θέσεις εργασίας πιστεύετε ότι θα δημιουργηθούν στο δήμο σας;

Η αναφορά σε ακριβή αριθμό θα ήταν παρακινδυνευμένη. Επισημαίνω όμως ότι διαμορφώνεται δυναμική δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας, πρωτογενών και δευτερογενών αφενός, αλλά και εκείνων που θα προκύψουν από την ανάπτυξη παράλληλων δραστηριοτήτων αφετέρου. Επιγραμματικά θα έλεγα ότι, σε συνδυασμό με τις άλλες μεγάλες αλλαγές που φέραμε στην οικονομική ζωή της πόλης, το λιμάνι προσθέτει στην ίδια δίπτυχη κατεύθυνση: Ανάπτυξη-απασχόληση.

Χρειάζονται και ποια έργα προσέλευσης για την όσο το δυνατόν ταχύτερη και ανετότερη διακίνηση των ταξιδιωτών;

Δύο είναι τα απαραίτητα έργα για την άνετη και γρήγορη προσέλευση των ταξιδιωτών. Είναι η διαπλάτυνση του δρόμου Κερατέας - Λαυρίου και του περιφερειακού δρόμου που ενώνει την είσοδο της πόλης με το λιμάνι. Πρόκειται για έργα δρομολο-

στην προώθηση έργων στο εμπορικό τμήμα του λιμανιού, αφού μόνο τότε θα δημιουργηθούν περισσότερες θέσεις εργασίας;

Ο κ. πρόεδρος έχει δίκιο να προσεγγίζει το ζήτημα από τη σκοπιά της μετρήσιμης απόδοσης θέσεων εργασίας. Προσωπικά, όπως τόνισα ήδη, εκτιμώ ότι η κατασκευή και η λειτουργία του λιμανιού και στα δύο τμήματα πυροδοτεί δυναμική δημιουργίας θέσεων εργασίας. Αν δείτε τη δημιουργία του λιμανιού αποκομμένα από τον συνολικό αναπτυξιακό σχεδιασμό της πόλης, που προώθησε με επιτυχία η δημοτική μας αρχή, τότε πράγματι μιλάμε για συγκεκριμένες θέσεις εργασίας. Εάν αξιολογήσετε το λιμάνι ως ενισχυτικό παράγοντα των άλλων δύο αξόνων ανάπτυξης της πόλης, που είναι ήπιες και πριμοδοτούμενες παραγωγικές μονάδες του δευτερογενούς τομέα, ανάδειξη και αξιοποίηση του πολιτισμικού και ιστορικού πλούτου του Λαυρίου, τότε η σημασία του έργου αποκτά άλλη διάσταση, περισσότερο σύνθετη. Οι τρεις αναπτυξιακοί άξονες που προτείνουμε και υλοποιούνται από την κυβέρνηση, αλληλοϋποστηρίζονται με αμοιβαία θετική επίδραση και στον κρίσιμο τομέα της διαρκούς δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας.

Πώς αξιολογείτε τη συνεργασία σας με τον υπουργό Ε.Ν.;

Πρόκειται για ιδιαίτερα φερελπη νέο πολιτικό. Συνδυάζει κατά τρόπο ιδανικό την τόλη του οράματος με την ικανότητα της πραγμάτωσης. Αξιολογεί άμεσα και σωστά τα δεδομένα που τίθενται στην κρίση του, και στη συνεργασία του εμπνέει την πολίτημη αίσθηση της εγκυρότητας. Επειδή μου δίνεται το ερέθισμα, οφείλω να πω ότι είναι το πρότυπο του σύγχρονου Ευρωπαίου πολιτικού. Ευρύτητα νου, πολιτική ενόραση, ρεαλισμός, αποτελεσματικότητα.

Με το «άνοιγμα» της πόλης, λόγω λιμανιού, άρχισαν οι γκρίνιες δημοτών σας. Κάποιοι λένε ότι ξαφνικά και μόνο τα Σαββατοκύριακα το Λαύριο μετατρέπεται σε Ομόνοια. Ποια είναι η θέση σας σε αυτή την άποψη των συμπολιτών σας;

Από εσάς πληροφορούμαι για «γκρίνιες». Οι συμπολίτες μου είναι εύλογο να διακατέχονται από ανάμικτα συναισθήματα προσδοκιών και κάποιων επιφυλλιάσεων. Η γνώμη που εγώ έχω είναι θετική αποδοχή. Τώρα βέβαια, ότι σε κάθε μεγάλο έργο εκδηλώνονται αντιδράσεις από ορισμένους, είναι γνωστό.

Οι Λαυριώτες θα ανησυχήσουν και θα αντιδράσουν αν διαπιστώσουν προχειρότητες και αδυναμίες που θα μηδενίζουν τα προσδοκώμενα οφέλη. Μέχρι τώρα, εντελώς αντικειμενικά, δεν διαπιστώνουμε κάτι τέτοιο. Ο δήμος θα ήταν ο πρώτος που θα αντιδρούσε σε μια τέτοια περίπτωση.



γημένα, την άμεση υλοποίηση των οποίων συντονίζει προσωπικά ο γενικός γραμματέας της Περιφέρειας.

Υπάρχουν ή θα δημιουργηθούν θέσεις στάθμευσης; Μήπως βρεθούμε και στο Λαύριο μάρτυρες διαμαρτυριών, όπως συνέβη προ δύο μηνών και στη Ραφήνα.

Υπάρχουν ήδη 650 θέσεις στάθμευσης μέσα στο λιμάνι. Παράλληλα προωθούνται οι απαραίτητες ενέργειες για τη δημιουργία 1.000 ακόμα θέσεων στάθμευσης μέσα και έξω από τη χερσαία ζώνη. Το ακριβές είναι ότι καταβάλλονται οι πρέπουσες προσπάθειες για να λειτουργήσουν από την αρχή όλα ικανοποιητικά, με τελικό στόχο τη δημιουργία ενός λιμανιού προτύπου ως προς το σύνολο των λειτουργιών του. Έχω την αίσθηση ότι το αποτέλεσμα δεν θα διαψεύσει τις προσδοκίες.

Συμφωνείτε με την άποψη του προέδρου του Εργατικού Κέντρου Λαυρίου Παν. Μπαφίλια, ότι θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερο βάρος

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ



πολύπλοκο, αφού η δημιουργία ενός πλέγματος όρων και προϋποθέσεων οδηγεί προς την κατεύθυνση της λειτουργίας, όσων επιθυμούν την εισαγωγή τους, σε καθεστώς πλήρους διαφάνειας. Και αυτά που έγραφαν πριν από μερικούς μήνες τα «Ν.Χ.» επιβεβαιώθηκαν κατά τη διάρκεια των συζητήσεων στη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή, όχι μόνον από τους άμεσα ενδιαφερόμενους, αλλά και από μέλη της επιτροπής. Δηλαδή ότι η ναυτιλία ως αντικείμενο επιχειρηματικής δραστηριότητας είναι ιδιαίτερα πολύπλοκο και ως εκ τούτου τα βήματα θα πρέπει να είναι προσεκτικά. Ο πρόεδρος μάλιστα της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, Σταύρος Θωμαδάκης, φρόντισε νωρίς να βάλει το θέμα στη σωστή του διάσταση, τονίζοντας ότι «το όλο εγχείρημα παρουσιάζει ενδιαφέρον, απαιτεί ωστόσο μεγάλη προσοχή». Στο ίδιο μήκος κύματος και τα μέλη της Νομοπαρασκευαστικής, τα οποία υποστήριξαν ότι από τη φύση της η ναυτιλία δεν δημιουργεί προϋποθέσεις διαφάνειας. Οι προβληματισμοί των μελών

Ο διάλογος για τους όρους και τις διαδικασίες εισαγωγής στο ΧΑΑ της ποντοπόρου ναυτιλίας κράτησε περισσότερο από ένα χρόνο. Σ' αυτό το διάστημα ήταν εμφανής η επιφυλακτικότητα του εφοπλιστικού κόσμου, αλλά και η προσπάθεια της κυβέρνησης και κυρίως των στελεχών του ΥΠΕΘΟ, να θεσμοθετήσουν αυστηρούς όρους και προϋποθέσεις ώστε να διασφαλισθούν τα συμφέροντα των επενδυτών. Τελικά, εν μέσω θέρους, το νομοσχέδιο είδε το φως της δημοσιότητας στις αρχές Αυγούστου και ένα μήνα αργότερα το νομοσχέδιο πήρε το δρόμο της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής της Βουλής.

Τα «Ν.Χ.», κι ενώ διαρκούσε ο διάλογος, είχαν καταγράψει τους προβληματισμούς των εφοπλιστών αλλά και τα εύλογα ερωτήματα χρηματιστηριακών κύκλων γύρω από το τι μπορεί να σημαίνει η είσοδος εταιρειών επενδύσεων της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ. Σε μια σειρά άρθρων είχαμε επισημάνει το ενδιαφέρον του εγχειρήματος και τις δυσκολίες που παρουσιάζει λόγω της εντελώς διαφορετικής φιλοσοφίας και πρακτικής που χαρακτηρίζει την ποντοπόρο ναυτιλία. Όταν το νομοσχέδιο είδε το φως της δημοσιότητας, τα «Ν.Χ.» είχαν εντοπίσει τις αδυναμίες που καθιστούσαν το εγχείρημα



ΧΑΑ-μόγελα

αλήθια και προβληματισμός

σ' ένα μεγάλο βαθμό απηχούσαν και τις απόψεις των εφοπλιστών, όσον αφορά στην ουσία της υπόθεσης και την κατεύθυνση του εγχειρήματος. Κοινή λοιπόν διαπίστωση όλων των ενδιαφερομένων για τις αντικειμενικές δυσκολίες που αφορούν την πρακτική λειτουργία της ναυτιλιακής δραστηριότητας, όπως αυτή εκφράστηκε και στην επιτροπή αλήθια και καθ' όλη τη διάρκεια του διαλόγου.

Το υπόμνημα που κατέθεσε η ΕΕΕ στη Νομοπαρασκευαστική ήταν μια καταγραφή όλων των προβληματισμών που κατά τη διάρκεια του διαλόγου είχε εκφράσει, εκτιμώντας ότι τα μέτρα, ή καλύτερα πολλὰ από αυτά που προβλέπει το τελικό κείμενο, κινούνται σε αντίθετη κατεύθυνση από τη ναυτιλιακή πρακτική και φιλοσοφία.

Τα πιο σημαντικά σημεία προβληματισμού που εντόπισε η ΕΕΕ αφορούν το μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών επενδύσεων, τον αριθμό των πλοίων όπου θα είναι επενδεδυμένο το κεφάλαιο, τον περιορισμό που θέτει το νομοσχέδιο ως προς το άθροισμα της αξίας των μετοχών των θυγατρικών ηλαιοκτητριών εταιρειών της εταιρείας επενδύσεων και, κυρίως, το θέμα της σημαίας.

Κατ' αρχάς η ΕΕΕ εκτιμά ότι τα 10 δισ. δρχ. ως μετοχικό κεφάλαιο είναι μεγάλο ποσό, από τη στιγμή μάλιστα που είναι υπερδιπλάσιο του μετοχικού κεφαλαίου που απαιτείται για την εισαγωγή άρτιων εταιρειών στη Σοφοκλήους. Σε άλλο σημείο η ΕΕΕ θεωρεί ότι ο αριθμός των πλοίων στα οποία επενδύεται το ποσό των 10 δισ. πρέπει να είναι πέντε και όχι έξι. Έντονη είναι ακόμη η αντίρρηση με τον περιορισμό που θέτει το νομοσχέδιο ως προς το άθροισμα της αξίας των μετοχών των θυγατρικών ηλαιοκτητριών εταιρειών της εταιρείας επενδύσεων, το οποίο δεν υπερβαίνει το 10% του ενεργητικού της.

Κυρίως όμως οι επιφυλάξεις αφορούν την πρόβλεψη του νομοσχεδίου, σύμφωνα με την οποία τα 2/3 των έξι πλοίων θα πρέπει να έχουν αναρτημένη την ελληνική σημαία.

Σ' αυτό το σημείο θα πρέπει να επαναλάβουμε τα όσα εγκαίρως είχαν επισημάνει

τα «Ν.Χ.» πριν από αρκετούς μήνες. Ο περιορισμός που θέτει το νομοσχέδιο ως προς τη σημαία, δημιουργεί συνθήκες προστατευτισμού για την ελληνική σημαία, κάτι που δημιουργεί όχι μόνο προβλήματα στην ηλαιοκτητρια εταιρεία αλήθια και συγχρόνως βρίσκεται σε αντίθεση με την κοινοτική νομοθεσία.

Αυτές οι επισημάνσεις της ΕΕΕ, που σε μεγάλο βαθμό έγιναν κατανοητές από τα μέλη της Νομοπαρασκευαστικής, κατατείνουν σ' ένα συμπέρασμα:

Η ποντοπόρος ναυτιλία, μέσα από την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων της και λόγω της διεθνούς διάστασης που έχει, δημιουργεί δυσκολίες στο έργο των διαχειριστών, οι οποίοι καλούνται να «θυσιάσουν» τα «μυστικά» των δραστηριοτήτων τους με αντάλλαγμα την είσοδό τους στο Χρηματιστήριο.

Σε κάθε περίπτωση οι προβληματισμοί που καταγράφηκαν από όλους τους ενδιαφερομένους, και κυρίως από τον πρόεδρο της Κεφαλαιαγοράς, δείχνουν ότι οι επεν-



δύσεις σε μετοχές της ποντοπόρου απαιτούν προσοχή, αλλιώς από τη στιγμή που θα βρεθεί η «χρυσή τομή», οι επιδόσεις στο διεθνές κύρος της χρηματαγοράς θα είναι θετικές. Αναμφισβήτητα ουδείς παραγνωρίζει ότι γίνεται ένα σημαντικό και σοβαρό βήμα, αλλιώς λόγω ακριβώς αυτής της σοβαρότητας χρειάζεται προσοχή και κυρίως υπεύθυνοι χειρισμοί στις επισημάνσεις της ΕΕΕ. Επισημάνσεις που αν δεν συζητηθούν διεξοδικά ενδέχεται να οδηγήσουν σε «ναυάγιο» το φιλόδοξο εγχείρημα και, κυρίως, να ακυρώσουν στην πράξη ένα νομοσχέδιο που υπό προϋποθέσεις μπορεί να προσφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη στους επενδυτές.

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΜΙΑ ΜΑΤΙΑ

Σύμφωνα με το νομοσχέδιο, οι εταιρείες επενδύσεων που θα δημιουργηθούν οφείλουν την ημέρα υποβολής της αίτησης εισαγωγής να διαθέτουν μετοχικό κεφάλαιο τουλάχιστον 8 δισ. δρχ. και ίδια κεφάλαια επενδεδυμένα τουλάχιστον κατά 65% σε μετοχές ηλαιοκτηριών εταιρειών ή και σε μετοχές που είχαν επενδύσει οι ηλαιοκτήτριες εταιρείες.

Οι ΕΕΠΝ είναι υποχρεωμένες να καταθέσουν αίτηση εισαγωγής στο ΧΑΑ σε διάστημα τριών ετών από τη σύστασή τους, ενώ προβλέπεται επίσης η δυνατότητα εισαγωγής στο Χρηματιστήριο ακόμη και προ της συμπλήρωσης του χρόνου της πρώτης οικονομικής

χρήσης και του σχετικού φορολογικού ελέγχου. Το εισόδημα που αποκτάται από την ΕΕΠΝ καθώς και το εισόδημα που αποκτούν εξ αυτής οι μέτοχοί της (μερίσματα ή διανομή κεφαλαίου και της υπεραξίας αυτού) απαλλάσσεται από κάθε άμεσο ή έμμεσο φόρο. Κατά την ημέρα υποβολής της αίτησης εισαγωγής στο ΧΑΑ, τα ίδια κεφάλαια της ΕΕΠΝ πρέπει να έχουν επενδυθεί στο σύνολο των μετοχών έξι τουλάχιστον ηλαιοκτηριών εταιρειών, κάθε μία εκ των οποίων έχει στην κυριότητά της ένα ποντοπόρο πλοίο.

Στον παραπάνω αριθμό μπορούν να συνυπολογισθούν κατ' ανώτατο όριο και δύο ναυπηγούμενα ποντοπόρα πλοία. Επί πλέον, μπορεί να κατέχει ποσοστό τουλάχιστον 50% του μετοχικού κεφαλαίου (και των ψήφων) άλλων εταιρειών ποντοπόρων πλοίων, καθώς και τουλάχιστον το 90% του μετοχικού κεφαλαίου εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που με τη σειρά τους έχουν επενδύσει σε επιχειρήσεις ποντοπόρων πλοίων. Επιτρέπεται επίσης στις ΕΕΠΝ να επενδύουν τμήμα των μετρητών, των καταθέσεων ή άλλων τίτλων ισοδύναμης ρευστότητας (που κατά την ημέρα της αίτησης πρέπει να αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 10% των ιδίων κεφαλαίων, αλλιώς όχι περισσότερο από το 35%) σε μετοχές διαχειριστριών εταιρειών ποντοπόρων πλοίων ή σε μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών εισηγμένων σε χρηματιστήρια. Οι ΕΕΠΝ υποχρεούνται να κατέχουν τουλάχιστον το 51% των διαχειριστικών εταιρειών, αλλιώς δεν τίθεται όριο για το ποσοστό μετοχών που θα κατέχουν σε εισηγμένη ναυτιλιακή εταιρεία, αρκεί η συμμετοχή στις τελευταίες να μην ξεπερνά -μαζί με τις κινητές αξίες που προβλέπονται από το ν. 1969/91- το 15% των ιδίων κεφαλαίων τους. Απαιτείται επίσης να δηλωθεί στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, προ της εισαγωγής, κατά πόσον οι μέτοχοι της ΕΕΠΝ είχαν ή έχουν αμέσως ή

εμμέσως συμμετοχή σε ποσοστό 25% ή μεγαλύτερο σε ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν εισαχθεί σε χρηματιστήριο. Ως ποντοπόρα πλοία θεωρούνται μόνο τα πάσης φύσεως φορτηγά πλοία οδικής χωρητικότητας άνω των 5.000 κόνων, που είναι νηολογημένα είτε στο ελληνικό είτε σε νηολόγιο κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Χώρου είτε η ηλαιοκτηρία εταιρεία αυτών να είναι συμβεβημένη με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ). Καθ' όλη τη διάρκεια της διαπραγματεύσεως των μετοχών της ΕΕΠΝ στο ΧΑΑ, όλα τα ελεγχόμενα από αυτήν πλοία οφείλουν να παρακολουθούνται από νηογνώμονα αναγνωρισμένο από το ελληνικό κράτος και να έχουν την ανώτατη δυνατή κλίση για πλοία της ίδιας κατηγορίας.

Ο ελάχιστος αριθμός ποντοπόρων πλοίων που διαθέτει η ΕΕΠΝ δεν μπορεί να μειωθεί σε λιγότερα από τρία, εκ των οποίων το ένα είναι δυνατόν να τελεί υπό ναυπήγηση. Σε περίπτωση περαιτέρω μείωσης, η εταιρεία υποχρεούται να υποβάλει στο Δ.Σ. του ΧΑΑ επιχειρηματικό σχέδιο ίδιο για την αποκατάσταση του ελάχιστου αριθμού πλοίων. Στην περίπτωση που ο αριθμός των πλοίων μειωθεί σε λιγότερα από δύο, το διοικητικό συμβούλιο του ΧΑΑ διαγράφει τις μετοχές από το Χρηματιστήριο και η εταιρεία επενδύσεων τίθεται υπό εκκαθάριση. Κατά τη διάρκεια της διαπραγματεύσεως των μετοχών της, η ΕΕΠΝ δεν επιτρέπεται να αποκτά άμεσα ή έμμεσα μετοχές ηλαιοκτηριών εταιρειών ποντοπόρων πλοίων ή διαχειριστριών εταιρειών, εκτός εάν εξαγοράσει ποσοστό τουλάχιστον 50% του μετοχικού τους κεφαλαίου. Τέλος, απαγορεύεται η συγκέντρωση ποσοστού πλέον του 50% των μετοχών της ΕΕΠΝ από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δεν προέρχονται από κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



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

Providing a professional service to Shipowners, Charterers, P&I Clubs, Underwriters, Lawyers and many others on a world-wide basis.

Our staff include qualified engineers, naval architects and master mariners.

Rennie House
57-60 Aldgate High Street
London EC3N 1AL

Tel: +44 (0) 20 7709 0011
Fax: +44 (0) 20 7709 0022
E-mail: gordongiles@compuserve.com

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 ΡΕΝΤΗ 73, ΤΗΛ: 4813012, FAX: 4816174
<http://www.syrigos.gr>

Σταδιακή ανάκαμψη

Ενα είναι σίγουρο, το πρώτο καλοκαίρι της χιλιετίας υπήρξε «δροσερό» για τα πλοία ξηρού φορτίου, αφού ο δείκτης Baltic Dry βρισκόταν συνεχώς πάνω από τις 1.600 μονάδες.

Κύριος μοχλός ανόδου της ναυλαγοράς ήταν η σταδιακή ανάκαμψη που άρχισαν να παρουσιάζουν από το ξεκίνημα της καινούργιας χρονιάς οι οικονομίες των χωρών της Άπω Ανατολής, αλλά και των Δυτικοευρωπαϊκών χωρών, με πιο χαρακτηριστική ίσως την περίπτωση της Γαλλίας, όπου η οικονομία της αυτή τη στιγμή, σύμφωνα με τους οικονομικούς αναλυτές, τρέχει με ρυθμούς ανάπτυξης της τάξεως του 3,7% δίνοντάς της μάλιστα το προβάδισμα έναντι της γερμανικής ύστερα από αρκετές δεκαετίες.

Τα καινούργια αυτά δεδομένα είχαν αποτέλεσμα η ζήτηση του μεταχειρισμένου τονάζ να αυξηθεί κατακόρυφα τους τελευταίους τρεις μήνες, με πρωταγωνιστές πλοία μεγαλύτερα της εικοσαετίας. Αρκετοί ήταν οι πλοιοκτήτες πλοίων ξηρού φορτίου που ενώ είχαν σκοπό ύστερα από μερικούς μήνες να οδηγήσουν τα παλιά τους πλοία στις παραλίες της Ινδίας, κατάφεραν το τελευταίο διάστημα να τα πουλήσουν σε άλλους πλοιοκτήτες, πετυχαίνοντας με αυτό τον τρόπο καλύτερες και πιο προσοδοφόρες συμφωνίες.

Εν τω μεταξύ, μέρες 1991 -ίσως και καλύτερες- συνέχισαν να ζουν όλο το καλοκαίρι οι πλοιοκτήτες των δεξαμενοπλοίων, πετυχαίνοντας ρεκόρ δεκαετίας στους ναύλους. Πιστός σύμμαχος σε αυτή τους την προσπάθεια παρέμεινε η υπέρκατανάλωση που συνέχισε να παρατηρείται στις χώρες του δυτικού κόσμου παρότι η τιμή του μαύρου χρυσού παρέμεινε γύρω στα 30 δολ. ΗΠΑ. Υπό αυτές τις συνθήκες υπήρξε μεγάλη ζήτηση μεταχειρισμένου τονάζ, με τα Aframax να εξακολουθούν να προσελκύουν το έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον, ιδιαίτερα για εκείνα που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του 1990.

Στον τομέα των διαλύσεων οι ρυθμοί ήταν φυσιολογικοί για καλοκαίρι, ενώ οι τιμές λόγω της καλής πορείας της ναυλαγοράς και της παρατεταμένης μειωμένης προσφοράς, έφτασαν σε ορισμένες περιπτώσεις γύρω στα 190 δολ. ΗΠΑ τον τόνο για πλοία υγρού φορτίου και τα 170 δολ. ΗΠΑ για πλοία ξηρού φορτίου.

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

BULK CARRIERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR	PRICE SOLD US\$	BUYERS
OCEAN FOREST	6,265	1984	JAPAN	DR 4 X 15 TS	Region 1,200,000	CHINESE BUYERS
KALINDA	23,542	1985	JAPAN	CR 2 X 25 TS	Region 5,000,000	UNDISCLOSED
KYVERNITIS	35,112	1978	JAPAN	CR 5 X 15 TS	Region 2,725,000	TATOS INTERESTS
SIDRAKO	41,526	1985	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 8,750,000	SLOPNA PLOVIDBA
THEMIS PETRAKIS	61,190	1981	JAPAN	CR 6 X 15 TS	Region 5,500,000	UNDISCLOSED
KIYOH	71,862	1994	JAPAN	-	Region 14,900,000	DRYTANK, GREECE

TANKERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ACCORD EXPRESS	19,991	1985	JAPAN	-	Region 4,000,000	FLORIDA FUEL
CABO DE HORNOS	67,208	1982	JAPAN	-	Region 7,200,000	UNDISCLOSED
TORUNGEN	95,621	1993	JAPAN	-	Region 32,750,000	THENAMARIS
COSMO PLEIADES	243,870	1992	JAPAN	-	Region 40,000,000	ANGELIKOISSIS INTERESTS
ORIENT TIGER	273,941	1976	JAPAN	-	Region 8,900,000	TANKER PACIFIC

TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR/T.E.U.	PRICE SOLD US\$	BUYERS
MAERSK SANTIAGO	CONTAINER	17,034	1995	DENMARK	TEU 1457 CR 2 X 40 TS	Region 11,000,000	EIMSKIP
CGM PASCAL	CONTAINER	43,714	1991	KOREA	TEU 2500	Region 26,500,000	PAPATHOMAS
EWL COLOMBIA	MPP/TWEEN	14,265	1984	GERMANY	TEU 700 CR 2 X 40 TS	Region 7,500,000	ITALIAN BUYERS

TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS - Cont'd

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR/T.E.U.	PRICE SOLD US\$	BUYERS
PIONEER ARK I	MPP/TWEEN	21,013	1979	JAPAN	TEU 720 CR 4 X 26 TS CR 2 X 16 TS	EN BLOC	GREEK BUYERS
PIONEER DAWN I	MPP/TWEEN	21,110	1980	JAPAN	TEU 720 CR 4 X 26 TS CR 2 X 16 TS	EN BLOC	GREEK BUYERS
PIONEER CREST I	MPP/TWEEN	21,121	1980	JAPAN	TEU 720 CR 4 X 26 TS CR 2 X 16 TS	Region 5,500,000	GREEK BUYERS

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΣΤΗ ΡΑΔΑ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Tnλ.: (0721) 82.426, 82.671

Mobile: 0972/557800

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
IRAN FAKORI	BULKER	27,359	1971	JAPAN	Region 171,5	-
RAFAEL	BULKER	34,186	1973	JAPAN	Region 164	-
APPA	BULKER	54,563	1980	-	Region 167	INDIA
STAZIA	SINGLE	1,718	1966	HUNGARIA	136	INDIA
LARVIKSTONE	SINGLE	5,735	1970	POLAND	Region 170	INDIA
NASIA	SINGLE	6,000	1968	RUSSIA	173	INDIA
MABROUK	PRODUCT	63,132	1965	-	160	INDIA
PANORAMA	TANKER	36,505	1974	JAPAN	Region 181	BANGLADESH
SAINT NICHOLAS II	TANKER	47,534	1974	SPAIN	Region 187	BANGLADESH
CECILIA DESGAGNES	TWEEN	7,755	1971	FINLAND	178,2	INDIA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Σεπτέμβριος 1999

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS	
ORION GLORY	22,217	1980	JAPAN	2,450,000	GREEKS	
PANDIAS	41,000	1984	JAPAN	8,300,000	ITALIANS	
OCEANIC SUCCESS	42,223	1991	JAPAN	11,500,000	TECHNOMAR	
MARINE WORLD	43,611	1985	JAPAN	8,300,000	GREEKS	
SUCCESS BULKER	64,120	1981	JAPAN	4,750,000	-	
LAUTAN STAR	69,616	1993	JAPAN	15,300,000	ILVA - ITALY	
ORIENTAL NOVA	70,000	1996	JAPAN	18,700,000	LONDON GREEKS	
FIRST SUN	151,000	1991	JAPAN	19,300,000	ASTRON MARITIME	
FIRST MERCURY	171,000	1996	JAPAN	28,000,000	TANKER PACIFIC	
2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS	
NORDFARER	29,998	1988	JAPAN	12,500,000	VIETNAMESE	
SACHEM	31,000	1974	FINLAND	1,400,000	GREEKS	
ASCENSION	59,850	1976	NORWAY	2,300,000	GREEKS	
SILVER VENUS	94,993	1990	JAPAN	17,800,000	-	
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
YANNIS K.	B/C	27,170	1972	JAPAN	123,5	INDIA
MONICA MARISSA	B/C	55,000	1973	POLAND	110	VIETNAM
ELISA P.	B/C	82,000	1968	GERMANY	126	INDIA
GEORGIOS P.	B/C	82,000	1968	GERMANY	126	INDIA
SAO LUIS	TWEEN	17,270	1975	DENMARK	133	INDIA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Σεπτέμβριος 1990

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
GREEN WOOD	21,644	1984	JAPAN	9,000,000	JAPANESE
TABORA (CON-BULKER)	25,855	1983	GERMANY	23,000,000	CHINESE
LAMA FOREST	29,099	1977	JAPAN	7,700,000	FAR EASTERN BUYERS
REINA DELMAR	33,000	1985	JAPAN	11,700,000	HONG KONG BUYERS
WILROVER	64,395	1983	JAPAN	16,000,000	-
BESTORE	69,107	1977	JAPAN	10,000,000	LONDON GREEKS
PAN CEDAR	119,000	1973	GERMANY	9,500,000	U.K. BUYERS
PONTOPORIA	152,922	1971	JAPAN	7,000,000	-
2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
FOSSARINA	32,230	1976	NORWAY	12,000,000	-
BRIGHT OAK	60,800	1983	JAPAN	25,000,000	ITALIANS
AFRICAN ADDAX	82,135	1975	JAPAN	15,000,000	-
ALANDIA TRADER	99,999	1970	SPAIN	8,500,000	-
VASILIKOS	138,000	1976	JAPAN	16,750,000	PARETO, NORWAY
SUNSHINE LEADER	269,833	1975	JAPAN	24,000,000	EXMAR
STENA QUEEN	450,000	1977	CHINA	23,500,000	-
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SEA TRADER	B/C	17,093	1968	184	BANGLADESH
ZHENG RONG HAI	B/C	38,290	1966	230	W.C. INDIA
VERDI	TANKER	36,340	1964	233	W.C. INDIA
TRIO ACE	TWEEN	10,007	1973	250	INDIA
YUNYU LENINETS	TWEEN	16,000	1964	240	BANGLADESH

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

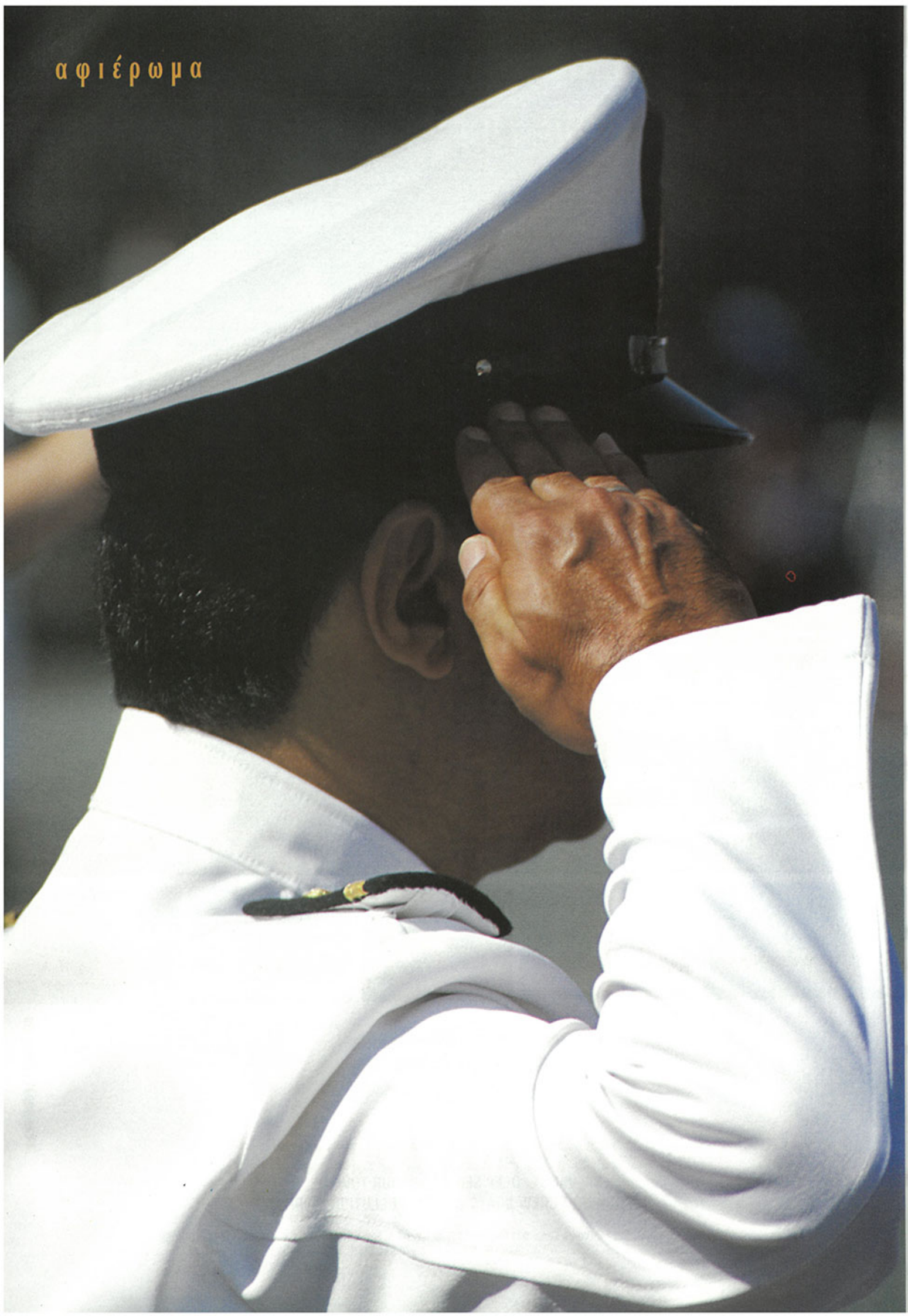


NIKOLAOS ZOUROS

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

αφιέρωμα



ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

ΣΤΗΝ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΧΙΛΙΕΤΙΑΣ

του Χρήστου Ε. Ντούνη

αντιναύαρχου, επίτιμου αρχηγού του Λιμενικού Σώματος

ΦΩΤΟ: Δ. Πουλιόσης

Σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα σε ημερήσια εφημερίδα, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρ. Παπουτσής εξήγγειλε την ίδρυση Ακαδημίας του Λιμενικού Σώματος. Πιστεύω ότι η θεματολογία της ημερίδας αυτής επεκτείνεται το ενδιαφέρον της και στη δημόσια ναυτιλιακή διοίκηση, αφού εκ των πραγμάτων αυτή αποτελεί έναν από τους πυλώνες της ναυτιλιακής ανάπτυξης και μάλιστα σε μια εποχή που το Over Regulating αποτελεί πραγματικότητα.

Γενικά

Συμπληρώθηκαν ήδη 80 χρόνια ζωής και δράσης του Λιμενικού Σώματος. Μία σταθερή πορεία συνεχούς προσφοράς στη ναυτιλία, στη δημόσια τάξη και ασφάλεια, στην εθνική άμυνα και στο κοινωνικό σύνολο, μέσα πάντοτε στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του που απορρέουν από τις κείμενες διατάξεις. Η επιτυχημένη παρουσία του, όλα αυτά τα χρόνια, δικαίωσε χωρίς αμφιβολία όλους αυτούς που διέγνωναν από τις αρχές σχεδόν του 20ού αιώνα την ανάγκη της υπαγωγής των θεμάτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία και το θαλάσσιο περιβάλλον υπό ενιαίο φορέα. Η δημιουργία του, εξειδικευμένου για το χειρισμό των θεμάτων αυτών, Λιμενικού Σώματος, σε συνδυασμό με τη σύσταση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οφείλεται σε προηγμένη ναυτιλιακή σκέψη πολιτικού ανδρός αλλά και υπηρεσιακών παραγόντων της εποχής εκείνης. Το εγχείρημα υπήρξε πρωτοπόρο σε παγκόσμιο επίπεδο και απέδωσε γλυκείς ναυτιλιακούς καρπούς για τους οποίους οι Έλληνες και η χώρα μας δίκαια υπερηφανεύονται τα τελευταία 80 χρόνια. Το επιτυχημένο σχήμα της ναυτιλιακής διοίκησης υπήρξε αποφασιστικό στην προαγωγή των ναυτιλιακών μας συμφερόντων και αυτό

έχει γίνει κατανοητό όχι μόνο στο εσωτερικό αλλά και στο εξωτερικό, μέσα από τους μηχανισμούς κυρίως του IMO.

Από τότε πολλές χώρες καταβάλλουν προσπάθειες ώστε το ναυτιλιακό τους αντικείμενο, που εσωτερικά ρυθμίζεται από διάφορους και ανεξάρτητους φορείς της δημόσιας διοίκησης, να τεθεί υπό ενιαίο φορέα.

Πολλές χώρες πραγματικά έχουν κάνει βήματα και έχουν προχωρήσει δημιουργώντας τον δικό τους αντίστοιχο με το YEN φορέα, ενώ άλλες αντιμετωπίζοντας δυσκολίες νομικής φύσεως αλλά και κοινωνικά ακόμη προβλήματα προχωρούν με αργότερους ρυθμούς. Γεγονός παραμένει ότι το Λιμενικό Σώμα χάρη στη στρατιωτική ιδιότητα των στελεχών του, την υψηλή επιπέδου εκπαίδευση και συνεχή μετεκπαίδευσή τους σε συνδυασμό με τα διατιθέμενα μέσα και την υλικοτεχνική υποδομή, αλλά προπαντός χάρη στο υψηλό φρόνημα και την εργατικότητα τους, έχει ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του κράτους της ελληνικής κοινωνίας και του Έλληνα πολίτη.

Όμως, το 2000 βρίσκει το Λιμενικό Σώμα να λειτουργεί μέσα σε ένα διαφορετικό κοινωνικό και ναυτιλιακό περιβάλλον ίσως άγνωστο στις προηγούμενες γενιές των λιμενικών.

Σήμερα, η λειτουργία του Σώματος και η άσκηση των αρμοδιοτήτων του μέσα στους κόλπους πάντοτε του ενιαίου διοικητικού φορέα της ναυτιλίας, που είναι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αξιολογείται από την κοινωνία, με πρόσθετα αλλά και

μέχρι ορισμένο βαθμό διαφορετικά κριτήρια σε σύγκριση με το παρελθόν.

Η ναυτιλιακή πολιτική

Κατά το παρελθόν η ναυτιλιακή πολιτική στη συνείδηση και του ναυτιλιακού κόσμου, αλλά θα λέγαμε ακόμη και μεταξύ των στελεχών του Σώματος, είχε μια διαφορετική υπόσταση και παρουσία ως χώρος αρμοδιότητας.

Ήταν περισσότερο ταυτισμένος με μια αρμοδιότητα χειρισμού θεμάτων που αφορούν τις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις, την προώθηση και υπογραφή διεθνών και διμερών συμβάσεων και γενικότερα μια αρμοδιότητα που εξέφραζε τη συνισταμένη της συνείδησης του Σώματος ως διοικητικού φορέα της ναυτιλίας.

Υπό αυτό το πρίσμα είχε δημιουργηθεί μια νοοτροπία με την έννοια ότι η ναυτιλιακή πολιτική εξαντλείται κυρίως με την προώθηση και έκδοση νομοθετικών και διοικητικών μέτρων. Συνακόλουθα εθεωρείτο μια αρμοδιότητα περισσότερο ελιτιστική και κάπως αποκομμένη από το πεδίο της εφαρμογής, ασκούμενη από συγκεκριμένους υπηρεσιακούς χώρους.

Όμως σήμερα, λόγω της διεθνούς ευαισθησίας σε θέματα της προστασίας της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και τις σχετικές με τα θέματα αυτά συμβάσεις Solas, Marpol, Load Line, STCW, ISM-Code, Έρευνας και Διάσωσης κ.λπ., σχεδόν όλες οι χώρες έχουν καταστήσει τις συμβά-



σεις αυτές μέρος του εσωτερικού τους δικαίου, αφού σε αντίθετη περίπτωση η λειτουργία των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους δεν θα ήταν έξω από τη χώρα τους πρακτικά δυνατή. Και φυσικά δεν μιλάμε μόνο για μεγάλες χώρες, αλλά και αυτές ακόμη τις μικρές και απομονωμένες όπως είναι οι Μάλτα, Βανουάτου, Μπελίζε, Μαλδίβες, Μπαχάμες κ.ά., που διαφημίζουν τα εθνικά τους νηολόγια προβάλλοντας την εναρμόνισή τους προς τη διεθνή ναυτιλιακή έννομη τάξη. Σκοπός τους βέβαια η προσέλκυση πλοίων στα νηολόγια τους.

Κατά συνέπεια σήμερα, η ναυτιλιακή πολιτική στους ανωτέρω χώρους δεν εξαντλείται με το αυτονόητο της αποδοχής των μέτρων, αλλά επεκτείνεται στο ακρότατο σημείο της αποτελεσματικής εφαρμογής τους. Και αυτό τελικά αποτελεί το κριτήριο της συμμόρφωσης. Και θα ήταν ανεπίτρεπτο να υποβαθμίσει κανείς την τεράστια έκταση και το βάθος του γνωστικού αντικείμενου που καλύπτουν οι ανωτέρω διεθνείς συμβάσεις και οι εθνικοί μας κανονισμοί σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM.

Ένα τελείως ενδεικτικό παράδειγμα είναι ο έλεγχος της γέφυρας ενός σύγχρονου πλοίου που ως λειτουργικός χώρος αποτελεί ξεχωριστό μόνταζμεντ (το γνωστό Bridge Team Management ή Bridge Navigation Management), που προβλέπει τον έλεγχο 231 Points. Και πρέπει να αναφερθεί ότι για το κάθε Point είναι υποχρεωμένος να γνωρίζει ο επιθεωρών όχι μόνο την ύπαρξή του, τον λειτουργικό του ρόλο, αλλά και τον τρόπο της λειτουργίας του.

Και αυτός ο χώρος αποτελεί μέρος της αρμοδιότητας ολόκληρου του Λιμενικού Σώματος, του λιμενάρχη, του προξενικού λιμενάρχη και οποιουδήποτε λιμενικού αξιωματικού που ασκεί διοικητικά καθήκοντα ναυτιλίας. Και σήμερα η διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα έχει βάλει στο στόχαστρό της για έλεγχο όχι μόνο τα πλοία αλλά και τους αρμόδιους κρατικούς μηχανισμούς της κάθε χώρας για έλεγχο των πλοίων της. Δηλαδή ποιοι είναι οι επιθεωρητές της, τι υποδομή θεωρητική και πρακτική διαθέτουν και όλα τα συναφή θέματα.

Και είναι ανάγκη να γίνει κατανοητό ότι εκεί «στην πρώτη γραμμή» με τέτοια εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία δικαιολογείται, καταξιώνεται και αναγνωρίζεται περισσότερο από τη ναυτιλία, την κοινωνία και τον πολίτη, η ένστολη παρουσία του Λιμενικού Σώματος.

Και θα πρέπει να επισημαίνουμε ότι, όπως στη δημόσια ναυτιλιακή διοίκηση το κέντρο βάρους της έχει μετακινηθεί προς τα θέματα της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μια τέτοια εντυπωσιακή μεταβολή έχει σημειωθεί ιδιαίτερα με-

τά τον Κώδικα -ISM- και στις ναυτιλιακές εταιρείες. Οι δύο αυτοί τομείς ήταν τελείως υποβαθμισμένοι έως και ανύπαρκτοι ενώ τώρα έχουν αναβαθμιστεί στο οργανόγραμμα της εταιρείας και αποτελούν τον άξονα και το κριτήριο της νόμιμης λειτουργίας τους, αλλά ακόμη και το κριτήριο της ποιτικής τους λειτουργίας και της παροχής ποιοτικού μεταφορικού έργου. Με άλλα λόγια, αποτελούν τον άξονα της επιχειρηματικής τους επιβίωσης.

Η παρουσία του Λ.Σ. στη θάλασσα

Πριν από χρόνια η σχέση του Σώματος με τη θάλασσα και το θαλάσσιο, γενικά, περιβάλλον ήταν κάπως ιδιότυπη -έμμεση- θα λέγαμε λίγος «απόμακρος» παρ' όλης τις ναυτικές καταβολές του.

Χωρίς αμφιβολία δεν υπήρξε άμεση εμπλοκή του με το θαλάσσιο στοιχείο γιατί δεν του εζητούντο ευθέως ευθύνες από την άσκηση αυτών των αρμοδιοτήτων του, οι οποίες περιόριζον γι' αυτά τα θέματα σε επίπεδο απλού συντονισμού.

Στο παρελθόν, για παράδειγμα, τα Port State Control ήταν άγνωστα καθώς και η διαχείρισή τους από κρατικής πλειυράς και κυρίως των ελεγκτικών οργάνων που οι ενέργειές τους δεν μπαίνουν στα αρχεία των υπουργείων, αλλά παραμένουν ζωντανές, υποκείμενες σε ελέγχους των συναδέλφων τους άλλων λιμενικών και άλλων χωρών. Και μόνον αυτό το παράδειγμα μπορεί να δισσώσει το μέγεθος της ευθύνης που έχει επωμισθεί το Σώμα για την αξιοπιστία των υπηρεσιών του, που οι ενέργειές τους πλέον μπήκαν στο στόχαστρο της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κοινότητας.

Όμως, αλήθεια, τι γνωρίζουμε παλαιότερα από τρομοκρατικές ενέργειες στη θάλασσα, από διακινήσεις ναρκωτικών, από οργανωμένη αρχαιοκαπηλία στη θάλασσα, από φύλαξη θαλάσσιων συνόρων και από τη μάλιστα των θαρρομεταναστών;

Και μόνον η ευθύνη της φύλαξης των εκτεταμένων θαλάσσιων συνόρων ως αρμοδιότητα προκαλεί δέος υπό το βάρος ακόμη της σημερινής πραγματικότητας, που τα ανατολικά μας σύνορα αποτελούν τα σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ας αναλογιστούμε τι έμπυχο δυναμικό, πλωτό, εναέριο και τηλεπικοινωνιακό μέσο, αλλά

και οργάνωση απαιτεί η αποτελεσματική άσκηση και μόνο της αρμοδιότητας αυτής. Ένα Σώμα μέσα στο ίδιο το Σώμα!!! Και εδώ μας ζητούνται ευθύνες διότι ο πολίτης απαιτεί! Τι κάνει το Λιμενικό Σώμα και δεν φυλάει τα σύνορα;

Στον τομέα της έρευνας και της διάσωσης: Πρόκειται για έναν τεράστιο χώρο αρμοδιότητας με διεθνείς προεκτάσεις, αφού οι εθνικές θάλασσες είναι σταυροδρόμι χιλιάδων πλοίων και η σωστή ανταπόκριση στις διεθνείς υποχρεώσεις είναι όχι μόνο από αυτήν την πλευρά αναγκαία αλλά ακόμη και για εθνικούς λόγους, αφού το χώρο αυτόν εποφθαλμιά γειτονική χώρα προκειμένου να αποδείξει την αποτελεσματική της παρουσία στο χώρο του Αιγαίου. Και ασφαλώς το Λιμενικό Σώμα έχει ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των καιρών με τα υπάρχοντα μέσα. Όμως οι απαιτήσεις σήμερα είναι αυξημένες και ο προγραμματισμός σε μέσα και προσωπικό πρέπει να είναι μακροχρόνιος για την αντιμετώπιση αυτού του θέματος, που απαιτεί συνολική διαχείριση βασιζόμενη σε αυτοτελή λειτουργία και όχι στον ερασιμαγμό.

Η δυνατότητα σχεδιασμού, οργάνωσης και εκτέλεσης θαλάσσιων επιχειρήσεων, π.χ. καταδίωξης και προσβολής τρομοκρατών, εμπόρων ναρκωτικών, λαθρεμπόρων, αρχαιοκαπήλων κ.λπ. κ.λπ., εντάσσεται σήμερα στις βασικές προτεραιότητες του Σώματος. Πρόκειται για μια αρμοδιότητα που απαιτεί και αυτή συνολική διαχείριση με οργάνωση και συνεχή εκπαίδευση και δημιουργία επαγγελματικής συνείδησης.

Ας αναλογιστούμε την τελευταία επιτυχημένη επιχείρηση του Σώματος στον Αργοπολικό Κόλπο. Την ανακούφιση που έδωσε στους Έλληνες, τόνωσε την εμπιστοσύνη των πολιτών στους άνδρες αυτούς που έφεραν σε πέρας μια τέτοια αποστολή και έδωσαν νόημα στην έννομη τάξη και την προστασία του πολίτη.

Είμαι βέβαιος ότι ούτε ο υπουργός Ε.Ν. ούτε ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος θα εύχθηκαν μεγαλύτερης αναγνώρισης για την προσφορά τους στο κοινωνικό σύνολο από οποιοδήποτε διοικητικό μέτρο ελάμβαναν για τα συμφέροντα της ναυτιλίας.

Ο τομέας της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ένας νέος, σχετικά, χώρος αρμοδιότητας, που ιδιαίτερα η κοινωνία είναι ευαίσθητοποιημένη.

Πρόκειται ασφαλώς για ένα χώρο με τεράστιο υλικό διάσπαρτο σε διεθνείς συμβάσεις, εθνικούς κανονισμούς και εσωτερικά διοικητικά και οργανωτικά σχήματα, που η γνώση του απαιτεί πολίχρονη ενασχόληση όχι μόνο σε καθαρά επιτελικό επίπεδο αλλά και σε πρακτικό επίπεδο. Και αυτό γιατί το Σώμα έχει την ευθύνη όχι μόνο της συνεχούς εποπτείας του θαλάσσιου χώρου για έρευνα εντοπισμού πετρελαιοκηλίδων κ.λπ., αλλά και την ευθύνη της καταστολής σε περίπτω-



**Το 2000 βρίσκει
το Λιμενικό Σώμα να
λειτουργεί μέσα
σε ένα διαφορετικό
κοινωνικό και ναυτιλιακό
περιβάλλον**



ση ρύπανσης. Πρόκειται για έναν τεράστιο γνωστικό χώρο που απαιτεί ειδικές γνώσεις και πρακτική εμπειρία, στοιχεία τα οποία εξασφαλίζονται με οργάνωση, συνεχή εκπαίδευση και προπαντός αφιέρωση και επαγγελματισμό.

Ακόμη δε υπάρχουν περιπτώσεις δυναμικής παρουσίας του κράτους στη θάλασσα σε εθνικά ευαίσθητες περιοχές, χωρίς αυτό να συνεπάγεται εμπλοκή των Ενόπλων Δυνάμεων. Και η ανάγκη τότε της φυσικής παρουσίας του Σώματος με τα δικά του μέσα και το δικό του προσωπικό είναι προφανής. Και σε αυτό το θέμα δεν θα ήθελα να επεκταθώ.

Οι αναφερθέντες τομείς επισημάνθηκαν ακριβώς γιατί απασχολούν ιδιαίτερα την κοινή γνώμη και πολλές φορές ένα ασήμαντο, ίσως, περιστατικό αρμοδιότητας του Σώματος παίρνει τεράστιες διαστάσεις μέσα από τον Τύπο, την τηλεόραση και τα ραδιόφωνα, όχι μόνο της χώρας μας αλλά και των άλλων χωρών.

Γι' αυτό και η ετοιμότητα του Σώματος για άμεση παρέμβαση με τα δικά του μέσα και το δικό του ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί την πιο πειστική παρουσία του κράτους.

Είναι οι περιπτώσεις αυτές που καταδεικνύουν την αδιαμφισβήτητη υπεροχή της πειθαρχημένης ένστολης επιχειρησιακής δράσης στη θάλασσα, στις ακτές και στα λιμάνια που καταξιώνουν τη ναυτική στολή του Σώματος, όχι μόνο για λόγους παράδοσης αλλά κυρίως για ουσιαστικούς λόγους που αφορούν τη γνώση και την εμπειρία της τεχνικής λειτουργίας του πλοίου, του ναυτιλίου και του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε συνδυασμό με τον επιτελικό σχεδιασμό, την οργάνωση και εκτέλεση επιχειρησιακών θαλάσσιων αποστολών στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του.

Αλήθεια, πώς βλέπει το ίδιο το Σώμα τις συντελούμενες μεταβολές στη ναυτιλία, στο θαλάσσιο χώρο, στην κοινωνία που σήμερα θέτει διαφορετικές προτεραιότητες μέσα από διαφορετικές προσεγγίσεις και αξιολογήσεις; Τα στελέχη του πώς βλέπουν το μέλλον του Σώματος και τη δική τους καριέρα; Όλοι γνωρίζουμε ότι τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων δεν έχουν τέτοιους προβληματισμούς αφού υπάρχουν δεδομένοι κανόνες λειτουργίας, εξελίξεως και προαγωγών που απρόσκλητα ακολούθуютται και ο καθένας γνωρίζει τα επόμενα βήματα της καριέρας του. Τους συναδέλφους τους των Ενόπλων Δυνάμεων δεν τους απασχολούν θέματα αρμοδιότητας, ούτε πρόκειται η πορεία τους να διαταραχθεί από τέτοιες παρεμβάσεις. Έχει διαμορφωθεί σε αυτές ένα ενιαίο δόγμα λειτουργίας, συμπεριφοράς και σεβασμού της υπηρεσιακής δεοντολογίας.

Όμως, στο Λιμενικό Σώμα θα πρέπει να γίνει παραδεκτό ότι μακροχρόνια έχει διαμορφωθεί μια διαφορετική νοοτροπία, σύμφωνα με την οποία όλες οι αρμοδιότητες δεν έχουν το ίδιο υπηρεσιακό βάρος. Με άλλα λόγια,

ορισμένες από αυτές θεωρούνται περισσότερο αξιόλογες με κύρος και δημοσιότητα, ενώ άλλες θεωρούνται περισσότερο «εσωτερικές» που δεν ασχολούνται με τη διοίκηση της ναυτιλίας. Οι πρώτες αποτελούν στόχο των αξιωματικών γιατί θεωρούνται επίθετες, οι δεύτερες είναι απλώς ανεκτές, ενώ ορισμένες αρμοδιότητες - υπηρεσιακές μονάδες είναι τελείως ανεπιθύμητες, όπως είναι οι ακριτικές περιοχές και τα περιπολικά του Λιμενικού Σώματος. Ίσως θα μπορούσε να λεχθεί ότι το παρόδινγμα αποτελεί ένα μικρό εσωτερικό πρόβλημα της διοίκησης. Όμως σηματοδοτεί μια νοοτροπία που δεν εγγυάται την εσωτερική συνοχή και ομαλή λειτουργία, αλλά περισσότερο δεν εγγυάται την ανάπτυξη βάσει σχεδιασμού των λειτουργικών δομών του Σώματος για να ανταποκριθεί στις ναυτιλιακές και κοινωνικές ανάγκες αποτελεσματικής άσκησης των αρμοδιοτήτων του σύμφωνα με τις διαμορφωμένες σήμερα προτεραιότητες του δημοσίου συμφέροντος.

Η Ακαδημία του Λιμενικού Σώματος

Οι αρμοδιότητες της προηγούμενης παραγράφου φαίνεται νομοτελειακά ότι τα επόμενα χρόνια θα αποτελέσουν τον άξονα αναφοράς των αρμοδιοτήτων και το στίγμα της ταυτότητας και της παρουσίας του Σώματος στις αρχές της νέας χιλιετίας. Θα είναι οι αρμοδιότητες αυτές που κανείς δεν πρόκειται να τις αμφισβητήσει. Η ολοκληρωμένη άσκησή τους από το Σώμα δημιουργεί ένα τεράστιο απόθεμα κοινωνικής αξιοπιστίας και ένα κεκτημένο κεφάλαιο αδιαμφισβήτητης βιωσιμότητας της ένστολης παρουσίας του. Και αυτό βεβαίως είναι

που ενδιαφέρει το Σώμα και τα στελέχη του. Η αξιωματική τους παρουσία και όχι η υπαλήθησή τους ιδιότητα.

Όμως με τις διαγραφόμενες εξελίξεις έχουμε τη γνώμη ότι το Σώμα και η ανάπτυξη της ναυτιλίας δεν θα ακολουθούν πάντοτε πορείες παράλληλες. Η ανάπτυξη της

ναυτιλίας θα εξαρτάται ολοένα και περισσότερο από φορείς και δυνάμεις πέρα από το Σώμα και πέρα από το ΥΕΝ με την ενεργό, βεβαίως, παρέμβαση των Βρυξελλών.

Και αυτό το βλέπουμε να συμβαίνει κατά περιόδους τα τελευταία χρόνια, όταν και όποτε υπάρχουν προβλήματα με τη ναυτιλία, την αρνητική κριτική δεν φαίνεται να την εισπράττει τώρα το Σώμα, όπως πράγματι γινόταν κατά το παρελθόν.

Κατά συνέπεια το Σώμα οφείλει να χαράξει τη δική του πορεία βιωσιμότητας τιθέμενη στην υπηρεσία, ισοδύναμα, και της ναυτιλίας αλλά και της κοινωνίας, η οποία καθημερινά γίνεται και πιο απαιτητική για μεγαλύτερη παρέμβαση του Σώματος στα προβλήματα της που ανάγονται στο χώρο της αρμοδιότητάς του. Αυτό σημαίνει ότι στο μέλλον η αξιολόγηση της προσφοράς του δεν θα εξαρτάται αποκλειστικά από την πορεία της ναυτιλίας και ούτε η «συνείδηση» του Σώματος θα εγκλωβίζεται μόνο στον όρο «ναυτιλιακή πολιτική», που ασκεί πραγματικά μια ιδιαίτερη γοντεία στα στελέχη του Σώματος.

Όμως αυτός ο όρος είναι ένας όρος αποστασιοποιημένος από την ένστολη παρουσία και δράση και παραπέμπει συνειρμικά περισσότερο σε μια ομάδα επίθετων υπαλλήλων αποκομμένων από το πεδίο της εφαρμογής.

Είναι, συνεπώς, ανάγκη το Σώμα να βρει την ταυτότητά του προχωρώντας σε δομικές αλλαγές, που θα δημιουργήσουν μια νέα επαγγελματική συνείδηση που θα καθύψονε το Σώμα υπηρετεί και που τα στελέχη του θα γνωρίζουν ότι η προσφορά τους και η αναγνώρισή τους δεν θα εξαρτώνται από το πού υπηρετούν, αλλά από το πόσο είναι επαρκείς στο χώρο όπου υπηρετούν.

Αναζητώντας τα βαθύτερα αίτια, θα πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι η απουσία «συνολικής συνείδησης» στο Σώμα οφείλεται στην απουσία παραγωγικής σχολής αξιωματικών. Η «συνολική συνείδηση», δηλαδή η ταυτότητα του Σώματος, οικοδομείται μέσα στον πυρήνα της δημιουργίας του Σώματος των αξιωματικών του Α.Σ. όπως ακριβώς συμβαίνει με όλα τα Όπλα και τα ένστολα σώματα.

Οφείλει, με άλλα λόγια, να κτιστεί μέσα στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων.

Όμως η σχολή με τη σημερινή δομή της 15μηνος φοίτησης έχει ουσιαστικά κλείσει τον ιστορικό της κύκλο. Η σχολή με τη σημερινή της δομή δεν μπορεί πλέον να παράγει τον τεχνοκράτη αξιωματικό με τις συγκεκριμένες γνώσεις που ανταποκρίνονται στον κεντρικό άξονα των ευθυνών που αναλαμβάνει το Σώμα, αλλά κυρίως δεν μπορεί να παράγει επιχειρησιακό αξιωματικό με διαμορφωμένο, μέσα στη σχολή, χαρακτήρα αξιωματικού, μέσα από τη βίωση της ιεραρχίας και της πειθαρχίας και της συνοχής για δημιουργία ομαδικού πνεύματος, ενιαίου δόγματος και κοινών στόχων.

Υπό αυτές τις συνθήκες η Πολιτεία είναι ανάγκη να προχωρήσει σε ιστορικές αποφάσεις για την ίδρυση Ακαδημίας Αξιωματικών τετραετούς ή πενταετούς κύκλου σπουδών. Η Ακαδημία να είναι ανωτάτου επιπέδου (ΑΕΙ) και οι δόκιμοι να εισέρχονται με το απολυτήριο ρυθμίζοντας μέσα από το σύστημα των Πανεπιστημικών Εξετάσεων και με ορισμένα πρόσθετα κριτήρια επιλογής που σήμερα εφαρμόζονται για την εισαγωγή στις Στρατιωτικές Ακαδημίες των τριών όπλων και ειδικά της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

Το γνωστικό αντικείμενο των σπουδών/εκπαιδευτικό πρόγραμμα θα πρέπει να ανταποκρίνεται στον άξονα των αρμοδιοτήτων του Σώματος, που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ναυτικοτεχνικό/νομικό.

Χωρίς αμφισβησία η μελέτη του προγράμματος εκπαίδευσης που εφαρμόζει η Coast Guard Academy των Ηνωμένων Πολιτειών θα βοηθήσει ιδιαίτερα στη διαμόρφωση του προγράμματος και της δικής μας Ακαδημίας. Η δυνατότητα βεβαίως των αποφοίτων της Ακαδημίας για απόκτηση μεταπτυχιακών τίτλων σπουδών σε τομείς υπηρεσιακού ενδιαφέροντος πρέπει να θεωρείται δεδομένη.

Όμως με ένα σπουδαστικό δυναμικό υψηλής νοημοσύνης δεκτικότητας και μέσα από ένα δοκιμασμένο πρόγραμμα σπουδών και γενικότερης εκπαίδευσης στη σχολή, οι απόφοιτοι της Ακαδημίας σηματοφόροι θα είναι ικανοί:

α) Να στελεχώσουν τον καθόλου ευκαταφρόνητο στόλο των σκαφών του Σώματος που συνεχώς αυξάνεται σε αριθμούς και μεγέθη, καθώς και εξειδικευμένων αποστολών όπως π.χ. ναυαγοσωστικών, σκαφών απορρύπανσης κ.λπ.

β) Να στελεχώσουν τις μονάδες της υλικοτεχνικής υποδομής για την ετοιμότητα λειτουργίας των σκαφών (λιμενικούς χώρους, επισκευαστικές βάσεις κ.λπ.).

γ) Να στελεχώσουν τους τομείς ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και του θαλάμου Επιχειρήσεων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ).

δ) Να στελεχώσουν την Επιθεώρηση των εμπορικών πλοίων και τις περιφερειακές της υπηρεσίες (τα κλιμάκια επιθεώρησης





MAERSK AIR



*Daily Direct
flights
to Copenhagen*

COPENHAGEN

Dep 11.00

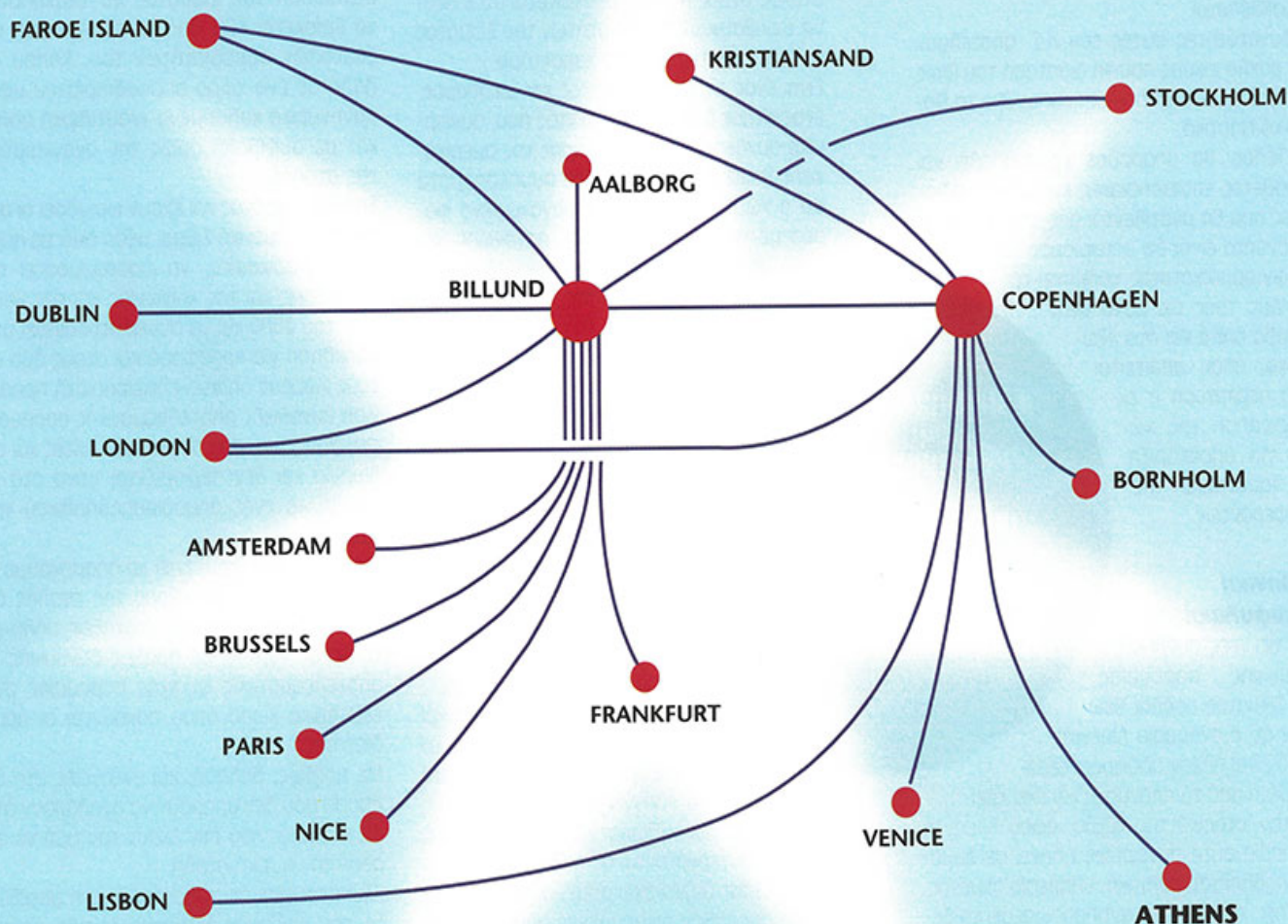
ATHENS

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

των πλοίων).

ε) Να στελεχώσουν τις κεντρικές και περιφερειακές μονάδες της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

στ) Να στελεχώσουν τους τομείς της ναυτικής εργασίας, με ιδιαίτερη ένταση στη σύμβαση των κανονισμών ναυτικής εργασίας και ασφάλειας της ναυτικής εργασίας.

ζ) Να διερευνούν τα ναυτικά ατυχήματα και να ελέγχουν την επαγγελματική ικανότητα των ναυτικών.

η) Να στελεχώσουν τις υπηρεσιακές μονάδες της ναυτικής εκπαίδευσης και να διοικούν τις Ακαδημίες Ε.Ν.

θ) Να στελεχώσουν τις λιμενικές αρχές και τα προξενικά λιμεναρχεία.

ι) Να στελεχώσουν τις αρμόδιες υπηρεσίες πολιτικής κινητοποίησης της ναυτιλίας.

ια) Να συνδράμουν το Πολεμικό Ναυτικό και τις Ένοπλες Δυνάμεις γενικότερα σε περιόδους κρίσεων, έχοντας περισσότερο ενταγμένη τη λειτουργική υποδομή, την εκπαίδευση και τη νοοτροπία για ενεργό ένταξη στην εθνική άμυνα με υπολογίσιμη παρουσία. Η δυνατότητα επάνδρωσης των βοηθητικών μονάδων του στόλου σε περίπτωση εθνικών κρίσεων δεν θα πρέπει να παραβλέπεται.

Οι δυνατότητες αυτές του Α.Σ. αποτελούν ένα μοχλό ισχύος που τη διάστασή του ίσως δεν έχει συνειδητοποιήσει και το ίδιο το Πολεμικό Ναυτικό.

ιβ) Τέλος, θα μπορούσε να αναλάβει και πρόσθετες επιχειρησιακές κυρίως αρμοδιότητες που θα ανατίθενται από την Πολιτεία. Αυτονόητο είναι ότι ο χειρισμός των θεμάτων αρμοδιότητας καλύπτει το χειρισμό τους όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό, όπου απαιτείται κατά περίπτωση η εκπροσώπηση της χώρας για υποστήριξη των ναυτιλιακών της συμφερόντων.

Ελληνική Ακτοφυλακή

Υπό τις νέες συνθήκες δυναμικής παρουσίας του Σώματος πλοίοι θεωρούν ότι η ονομασία Λιμενικό Σώμα είναι πλέον αδόκιμος, ξεπερασμένη από τα πράγματα και έχει κλείσει τον ιστορικό της κύκλο, αφού πλέον η ονομασία αυτή συνειρμικά οδηγεί σε δημοσιοϋπαλληλική πολιτική υπηρεσία λιμένος. Κάτι που σήμερα δεν αντιπροσωπεύει τη δυναμική επιχειρησιακή ένστολη παρουσία του Σώματος στη θάλασσα, στις ακτές και στα λιμάνια με πλοία, αεροπλάνα, τηλεπικοινωνίες, οργάνωση επιχειρησιακών αποστολών, καταδιώξεις, φύλαξη συνόρων, ρυθμίσεις θαλάσσιας κυκλοφορίας, επιτηρήσεις και πα-



ρακολουθήσεις στην ανοικτή θάλασσα κ.λπ. Η επίσημη μετονομασία του Σώματος σε Ελληνική Ακτοφυλακή (Hellenic Coast Guard) - ονομασία αλλιώς που χρησιμοποιείται στα διακριτικά των πλοίων και άλλων μέσων του Α.Σ., που έχει διεθνώς καθιερωθεί, με πρώτη διδασκαλία τις Ηνωμένες Πολιτείες - είναι ο εύστοχος τίτλος που ανταποκρίνεται στον άξονα των βασικών αρμοδιοτήτων του Σώματος και στο στρατιωτικό του χαρακτήρα.

Είναι ένας τίτλος περιεκτικός και ξεκάθαρος, ένας τίτλος διεθνώς αποδεκτός που, συνειρμικά συνδεδεμένος με το κύρος της αμερικανικής Coast Guard, οδηγεί σε συμπεράσματα ότι η χώρα διαθέτει έναν οργανωμένο φορέα με στρατιωτική δομή - οργάνωση και αποφασιστικότητα για αποτελεσματική εφαρμογή της ναυτιλιακής νομοθεσίας στα πλοία και στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Η ίδρυση της Ακαδημίας Ελληνικής Ακτοφυλακής σε συνδυασμό με την ίδρυση πλέον της Ελληνικής Ακτοφυλακής θα λειτουργήσει ως μοχλός υποστήριξης της ελληνικής ναυτιλίας κυρίως στο εξωτερικό και στη διεθνή εκπροσώπηση της χώρας.

Οι περισσότεροι αξιωματικοί Α.Σ. γνωρίζουν πολύ καλά το

κύρος της αμερικανικής Coast Guard αλλά και το επαγγελματικό επίπεδο της μόρφωσης των αξιωματικών της, με τους οποίους συνεργάζονται σε πολλά θέματα.

Η U.S. Coast Guard έχει σήμερα σε σύγκριση με το παρελθόν διευρυμένες αρμοδιότητες γιατί απέδειξε διαχρονικά ότι με τα μέσα που διαθέτει, αλλά κυρίως με την οργάνωση, την πειθαρχημένη λειτουργία της, το επίπεδο εκπαίδευσης και το υψηλό φρόνημα των στελεχών της, μπορεί να αναλαμβάνει ευρείας έκτασης θαλάσσιες επιχειρησιακές

αποστολές, αλλά και να συμμετάσχει ενεργά -ανεξάρτητα από την αρμοδιότητά της- στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η Coast Guard στην Αμερική είναι παρούσα και έχει βαρύνοντα πειστικό λόγο σε όλους τους χώρους και σε όλα τα επίπεδα που υπεισέρχονται είτε σε θάλασσα και πλοίο είτε θάλασσα ή πλοίο.

Θα ήταν λάθος να υποβαθμίσουμε την παρεχόμενη εκπαίδευση στη U.S. Coast Guard Academy, που αποτελεί την 4η Ομοσπονδιακή Ακαδημία των Ηνωμένων Πολιτειών με τεράστιο κύρος, ως δόθηκε με καλότητα στο εκπαιδευτικό της πρόγραμμα αρμοδιότητες του Α.Σ., έχοντας ενδεχόμενα κατά καιρούς αρμοδιότητες της σημερινής Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας και Διεθνών Σχέσεων του ΥΕΝ.

Θα ήταν ιστορικό λάθος αλλά και μια τεράστια αδικία για τα χιλιάδες στελέχη του Σώματος, που δίνουν καθημερινά τον αγώνα τους στις συνοριακές θάλασσες και στα ακριτικά νησιά μας, αυτή η προσφορά τους να μην αποτελεί τη «συνείδηση» του Σώματος, αλλά αντίθετα και σήμερα ακόμη η συνείδηση του Σώματος να εξακολουθεί να βρίσκεται έξω από το περίγραμμα των ένστολων αρμοδιοτήτων του. Κάπου δηλαδή σε ένα χώρο απροσδιορίστου υψούς, πανηγυρικά καλούμενο «ναυτιλιακή πολιτική» με αμφίβολη όμως την αναγκαιότητα της στολής.

Επείθετο ο χρόνος και έχουν ωριμάσει οι συνθήκες το Λιμενικό Σώμα, μέσα από τις παραπάνω διαδικασίες, να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις και της κοινωνίας και της ναυτιλίας του 2000 και να συνειδητοποιήσει ότι η πρόκληση για προσφορά και στους δύο αυτούς χώρους απαιτεί επιχειρησιακή προσέγγιση συνολικής αποτελεσματικής παρουσίας στη θάλασσα, στα πλοία, στις ακτές και στα λιμάνια και δεν περιορίζεται μόνο στα τετραγωνικά ενός δημοσιοϋπαλληλικού γραφείου.

Και ακόμη δεν θα πρέπει να λησμονούμε ότι ο σεβασμός και το κύρος της στολής δεν επιβάλλεται με νομικές διατάξεις αλλά κατατάσσεται, κυρίως, με πράξεις δυναμικής και αποτελεσματικής φυσικής παρουσίας στον εξωτερικό χώρο όπου ασκούνται οι αρμοδιότητες.

Με πράξεις, δηλαδή, και ενέργειες στη θάλασσα που δεν μπορούν να αναλάβουν άτομα ή φορείς που δεν έχουν την τιμή να φέρουν τη ναυτική στολή.

Εξυπακούεται ότι η προτεινόμενη μετεξέλιξη του Λιμενικού Σώματος δεν θα παύσει, αλλά αντίθετα θα ενισχύσει το διοικητικό μηχανισμό για να μεταποιεί την εκάστοτε πολιτική βούληση σε συγκεκριμένη πραγματική και σύμφωνα με τα δεδομένα της παγκόσμιας οικονομίας και των τεχνολογικών εξελίξεων εθνική ναυτιλιακή πολιτική.

Η Πολιτεία είναι ανάγκη να προχωρήσει σε ιστορικές αποφάσεις για την ίδρυση Ακαδημίας Αξιωματικών

ΜΥΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

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



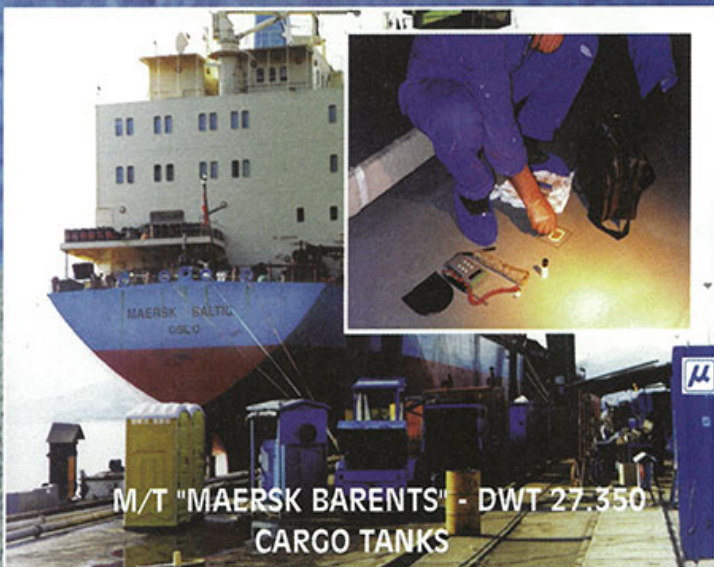
M/V "STAMOS" - DWT 63.865
ΦΑΦΑΛΙΟΣ - CARGO HOLDS



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



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



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



ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ



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

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

Παλάσκα 12, Σκαρामαγκας 12462 Χαϊδάρι, Αθήνα Τηλ. 5576-994 Fax. 5578-443



ISO 9002
Certificate Number: 34744

αφιέρωμα



**Το φιλότιμο
περισσεύει
στο Λιμενικό**

Το Λ.Σ. είναι το μόνο Σώμα που στερείται παραγωγικών σχολών. Οι αξιωματικοί και υπαξιωματικοί του εκπαιδεύονται στο... Πολεμικό Ναυτικό, ενώ το 80% του προσωπικού κάνει βοήθē κάθε 12 χρόνια!.. Πρόσφατα ο γενικός επιθεωρητής του Λιμενικού αρχιπλοίαρχος Πετ. Αγγελόπουλος,

παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή και της ηγεσίας του Σώματος, μιλώντας σε 71 λιμενάρχες απ' όλη τη χώρα, υποστήριξε ότι πολλή λιμενικά καταστήματα παρουσιάζουν «εικόνα εγκατάλειψης». Τόνισε ότι υπάρχουν σε λιμεναρχεία και λιμενικούς σταθμούς σκουριασμένες πόρτες, σπασμένα τζάμια, άβαφοι τοίχοι, ακάθαρτα μπαλκόνια και βρόμικοι διάδρομοι, δοχεία άμμου που έχουν μετατραπεί σε σταχτοδοχεία, σχισμένες αφίσες σε τοίχους κ.ά.

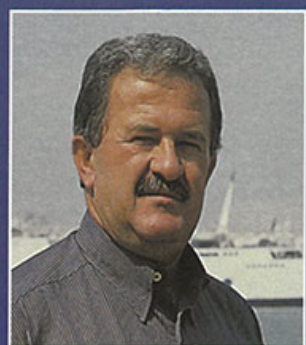
«Μπορεί να έχει δίκιο σε πολλή από τις επισημάνσεις του ο επιθεωρητής, όμως ποιος θα μιλήσει για τις τρομακτικές ελλείψεις σε προσωπικό και σε πιστώσεις;» τονίζει ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος Γ. Παναγόπουλος.

«Το Σώμα χρειάζεται για να αντεπεξέλθει στις απαιτήσεις του περίπου 10.000 άτομα. Ο νέος υπουργός, που έχει πλήρως κατανοήσει τα προβλήματά μας, θα καταβάλει προσπάθεια ώστε την προσεχή τριετία να αυξηθεί ο αριθμός των υπηρετούντων σε περίπου 8.000, με προοπτική το 2004 να αυξηθεί ακόμη περισσότερο το προσωπικό του Σώματος», υπογραμμίζει ο πρόεδρος της ΠΕΠΛΣ και συμπληρώνει: «Για το θέμα της καθαριότητας σε λιμενικά καταστήματα, σκεφθείτε ότι δεν υπάρχει κονδύλι για καθαρίστριες! Οι λιμενικοί κάνουν... έρανο και συγκεντρώνουν μικροποσά για να τα δώσουν σε κάποια γυναίκα να καθαρίσει. Δυστυχώς, αυτή είναι η πραγματικότητα και τη γνωρίζει η ιεραρχία».

Για το θέμα της έλλειψης προσωπικού, να αναφερθεί ότι στο

*Μόνο το φιλότιμο περισσεύει σήμερα στο
Λιμενικό Σώμα... Ένα Σώμα που
λειτουργεί με κανονισμό του... 1918,
δηλαδή από τη χρονολογία ίδρυσής του,
με τεράστιες ελλείψεις προσωπικού
και πιστώσεων και με εκπαίδευση που
δεν ανταποκρίνεται στις νέες
επιτακτικές ανάγκες
και στις απαιτήσεις του νέου αιώνα.*

**σήμερα
Σώμα...**



Γ. Παναγόπουλος
πρόεδρος ΠΕΠΑΣ

**Καταστήσαμε... ναυτικά
πρακτορεία, την ίδια ώρα
που συνάδελφοι
στα πλωτά είναι οι πλέον
«ριγμένοι» αφού όχι δεν
υπάρχει τρίτη βάρδια,
αλλά ούτε και δεύτερη**

Λιμεναρχείο Χανίων με τεράστια κίνηση καθημερινά υπηρετούν περίπου 30 λιμενικοί, ενώ χρειάζεται τριπλάσια δύναμη. Και γιατί χρειάζεται περισσότερη δύναμη; «Ασχολούμεθα με άπειρα πράγματα εκτός από αυτά που θα έπρεπε, όπως το NAT, τον Οίκο Ναύτου, την είσπραξη πλοηγικών τελών. Εκτιμούμε ότι 700 άτομα απασχολούνται με ξένα καθήκοντα προς την αποστολή μας! Σε πολλή λιμεναρχεία ασχολούνται τρεις λιμενοφύλακες καθημερινά για να πληροφορούν τον κόσμο για τα δρομολόγια των πλοίων! Καταστήσαμε... ναυτικά πρακτορεία, την ίδια ώρα που συνάδελφοι στα πλωτά είναι οι πλέον «ριγμένοι» αφού όχι δεν υπάρχει τρίτη βάρδια, αλλά ούτε και δεύτερη. Στο λιμεναρχείο στο Ρίο υπηρετούν 32 άτομα, τα οποία το 1999 επέβλεψαν τη

διακίνηση 7.965.000 επιβατών και 2.350.000 τροχοφόρων!.. Στην Πάτρα με το διογκούμενο πρόβλημα των λαθρομεταναστών σήμερα υπηρετούν 105 άτομα (εκ των οποίων 26 άτομα των Ειδικών Δυνάμεων), ενώ το '94 υπηρετούσαν -μαζί με το Ρίο- 148 άτομα. Δηλαδή κάθε πέρας και καλύτερα...

Η ΠΕΠΑΣ (γ.γ. είναι ο Α. Μαυρόπουλος), εκτός από προσωπικό, ζητεί εξοπλισμό και μέσα, εκπαίδευση με την ίδρυση Ακαδημίας, θέσπιση σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας κ.ά. Τρομακτικές, λοιπόν, είναι οι ελλείψεις του Λιμενικού Σώματος σε ανθρώπινο δυναμικό αλλά και σε υλικό. Η ισχύουσα νομοθεσία ορίζει τη δύναμη του Λ.Σ. σε 6.100 άτομα. Σήμερα με πολλαπλάσιες ανάγκες υπηρετούν περίπου 4.900, εκ των οποίων περισσότεροι από 100 έχουν υποβάλει παραίτηση. Για να γίνει κατανοητή η σύγκριση σε μέγεθος, σήμερα στην ΕΛ.ΑΣ. υπηρετούν 43.000 άτομα και στην Πυροσβεστική 9.200. Η δικαιοδοσία της αστυνομίας εκτείνεται σε 131.000 τ. χιλιόμετρα, ενώ του Λ.Σ. σε μία τεράστια θαλάσσια έκταση 450.000 τ. χλμ., με πολυσχιδείς ακτές μήκους 16.000 χλμ., με 3.000 μικρά και μεγάλα νησιά. Για να έχουν οι λιμενικοί που υπηρετούν στο πλωτό το οποίο περιπολεί στα Ίμια, κιάλια νύχτας, η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Λ.Σ. διέθεσε από το ταμείο της 500.000 δραχμές!..

Οι παράνομοι γελάνε μαζί μας!

«Ο εξοπλισμός και τα μέσα είναι μαζί με το επαρκές και καθοικειωμένο προσωπικό οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την επιτυχή εκπλήρωση της αποστολής οποιουδήποτε Σώματος», τονίζεται σε υπόμνημα της ΠΕΠΑΣ που υπέβαλε στον κ. Παπουτάκη το προεδρείο της. Ακόμα στο υπόμνημα αναφέρεται: «Ο εξοπλισμός του Λ.Σ. είναι και πεπαλαιωμένος και δεν ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις. Η προμήθειά του γίνεται με τις δημοσιοϋπαλληλικές νοοτροπίες και διαδικασίες του υπουργείου Εμπορίου και όχι όπως των Ενόπλων Δυνάμεων. Έτσι απαιτούνται, π.χ., 8 χρόνια για να πάρουμε ελικόπτερα, έχοντας φτάσει στο σημείο αντί για περιπολικά σκάφη, να προμηθευόμαστε π्लाστικά σκάφη αναψυχής τα οποία «βαφτίζουμε περιπολικά» και αντί για σύγχρονο αξιόπιστο οπλισμό, πάντα το φθηνότερο. Φτάσαμε στο σημείο κανένα περιπολικό σκάφος να μη βγαίνει με πάνα από 6 μποφόρ, να έχουμε 16 τύπους σκαφών, με 18 τύπους ναυτικών μηχανών, 20 τύπους οχημάτων, 19 τύπους οπλισμού, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Όσο για τηλεπικοινωνίες, όταν μιλάμε με τα VHF, οι παράνομοι γελάνε εις βάρος μας».



CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

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

Shipbrokers

Sale + Purchase,

New buildings,

Repairs + Conversions

青岛北海船厂修船分厂

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y

广州修船中心

GUANGZHOU
SHIPREPAIR CENTRE



HITACHI ZOSEN
JAPAN



HITACHI ZOSEN
SINGAPORE



COLOMBO DOCKYARD
SRI LANKA



DORBYL MARINE
DURBAN



EAST LONDON S/Y
SOUTH AFRICA



DORBYL MARINE
CAPE TOWN



NAVITEC MARINE
SERVICES LTD,
ANTWERP



D. VAN DE WETERING
ROTTERDAM



BARTHEL & LUEDERS
BLOHM + VOSS
HAMBURG



TRIDENT B.V.
HOLLAND



NOVOROSSIYSK
SHIPYARD



MHI SHIPREPAIR
AND SERVICES,
NORFOLK



IRVING SHIPBUILDING
CANADA



HALIFAX SHIPYARD
CANADA



TRINIDAD

**Το ΥΕΝ έχει θέσει σε εφαρμογή
το «σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης»**

15 σταθμοί «φύλακες-άγγελοι» των θαλάσσιων

*Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται
μείωση των περιστατικών
θαλάσσιας ρύπανσης.*

*Σκληρές είναι οι προσπάθειες
των λιμενικών και του πολιτικού
προσωπικού όταν επεμβαίνουν
σε περιπτώσεις καταπολέμησης
της θαλάσσιας ρύπανσης.*

*Οι απορρυπάνσεις ακτών
και της θάλασσας
επιτυγχάνονται
με όλα τα μέσα που*

*διαθέτει η Διεύθυνση
Προστασίας Θαλασσίου
Περιβάλλοντος.*

του Νάσου Πουθακίδα

Με 15 περιφερειακούς σταθμούς ανά τη χώρα προσπαθεί το Λιμενικό Σώμα να προλάβει ή να καταπολεμήσει περιστατικά ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα των κατοίκων ή του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, που είναι ο κατεχόμενη αρμόδιος φορέας για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, έχει θέσει σε εφαρμογή το «σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης» που αποτελεί σήμερα σε διεθνές επίπεδο το εργαλείο εκείνο των αρμόδιων αρχών, για τον καθορισμό του απαιτούμενου επιπέδου επέμβασης, ανάλογα



με τη βαρύτητα κάθε περιστατικού.

1. Σύμφωνα με το «σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης» υπεύθυνη για την καταπολέμηση περιστατικών ρύπανσης είναι η Διεύθυνση Θαλασσίου Περιβάλλοντος του ΥΕΝ, η οποία στελεχώνεται από λιμενικούς και πολιτικό προσωπικό. Περιφερειακοί σταθμοί καταπολέμησης της ρύπανσης έχουν ιδρυθεί σε: Πειραιά, Σύρο, Πάτρα, Νεάπολη Βοιών, Ελευσίνα, Βόλο, Θεσσαλονίκη, Πύλο, Καβάλα, Ίσθμια, Χανιά, Αλεξανδρούπολη, Λήμνο, Χίο και Ρόδο. Σύντομα θα ιδρυθούν νέοι σταθμοί σε ευαίσθητες περιοχές του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους.

2. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μείωση των περιστατικών θαλάσσιας

ρύπανσης, βάσει των στατιστικών στοιχείων και των επιβληθεισών διοικητικών κυρώσεων. Ενώ το 1997 επιβλήθηκαν πρόστιμα (για 594 παραβάσεις σε πλοία και εγκαταστάσεις ξηράς) ύψους 424 εκατ. δραχμών, την επόμενη χρονιά, τα πρόστιμα ανήλθαν μόλις σε 280 εκατ. δραχ. για 341 παραβάσεις και πέρυσι σε 310 εκατ. δραχ. για 298 παραβάσεις.

3. Με σκοπό την οικονομική στήριξη των μέτρων πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης της θάλασσας και την εξεύρεση των αναγκαίων πόρων, ιδρύθηκε το 1994 ο ειδικός λογαριασμός που ονομάστηκε Γαλάζιο Ταμείο. Με τον τρόπο αυτόν όλα τα ποσά που προέρχονται από τα πρόστιμα, τα οποία επιβιβάζονται περί προστασίας θαλάσ-

σίου περιβάλλοντος και περί αιγιαλού και παραλίας, περιέρχονται στο Γαλάζιο Ταμείο και έτσι χρηματοδοτούνται:

- Η προμήθεια, η επισκευή και ο εξοπλισμός πλωτών, χερσαίων και εναέριων μέσων και η προμήθεια καυσίμων για τη λειτουργία τους.
- Οι δαπάνες για την εξέταση δειγμάτων σε ειδικά επιστημονικά εργαστήρια.
- Οι αμοιβές του προσωπικού που θα χρησιμοποιηθεί έκτακτα για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης.
- Η ενημέρωση της κοινής γνώμης μέσω εντύπων, τηλεοπτικών σποτ, εκθέσεων ή εκδηλώσεων.
- Οι ΟΤΑ για να καλύψουν δαπάνες καθαρισμού ακτών, που οφείλονται σε περιστατικά ρύπανσης από άγνωστους υποίτους.

4. Η κεντρική αποθήκη υλικών απορρύπανσης του ΥΕΝ βρίσκεται στην Ελευσίνα. Αποθήκες εξοπλισμού βρίσκονται σε περιφερειακούς σταθμούς και περιλαμβάνουν χημικά διασποριστικά, φορητές συσκευές εκτόξευσης χημικών διαλυτικών, πλωτά φράγματα, συσκευές περισυλλογής πετρελαίου κ.ά. Ο εξοπλισμός και τα μέσα καταπολέμησης αποστέλλονται άμεσα στο χώρο του συμβάντος.

5. Αυστηρές είναι οι κυρώσεις για τους υπαίτιους ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών. Οι υπαίτιοι τιμωρούνται ποινικά και διοικητικά, ενώ οι Έλληνες ναυτικοί τιμωρούνται επιπρόσθετα και πειθαρχικά.

Διοικητικές κυρώσεις: Από τις λιμενικές αρχές επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι 5 εκατ. δραχμές και σε σοβαρά περιστατικά από τον υπουργό

Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι 250 εκατ. δρχ. Όταν η ρύπανση προκαλείται από μία εγκατάσταση ξηράς, η δικαιοδοσία για επιβολή κυρώσεων μέχρι 10 εκατ. δρχ. ανήκει στον οικείο νομόρχη και σε σοβαρά περιστατικά επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι 100 εκατ. δρχ. από τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και τον κατά περίπτωση συναρμόδιο υπουργό.

Πειθαρχικές κυρώσεις: Από το Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού στον υπαίτιο ναυτικό επιβάλλεται ποινή προσωρινής ή οριστικής στέρησης του ναυτικού επαγγέλματος.

Αστική ευθύνη: Στην Ελλάδα έχει εφαρμογή η διεθνής αποδεκτή αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».

6. Τα μέσα επιτήρησης που διαθέτει σήμερα το Λιμενικό Σώμα είναι:

4 αεροπλάνα (2 Socata TB20 και 2 Cessna 172), 160 περιπολικά σκάφη, 300 περιπολικά οχήματα.

Κυβερνήτες των 4 αεροπλάνων είναι αξιωματικοί του Λ.Σ. Η επιτήρηση της θάλασσας και των ακτών επιτυγχάνεται ακόμα με πλωτά και χερσαία μέσα. Εναέρια επιτήρηση της θάλασσας και των ακτών εκτελείται επίσης σε καθημερινή βάση και από τους κυβερνήτες των αεροσκαφών της Πολιτικής Αεροπορίας και τους χειριστές αεροσκαφών και ελικοπτερίων των κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων. Σε κάθε περίπτωση εντοπισμού ρύπανσης ενημερώνεται αμέσως η Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος ή ο θάλαμος Επικοινωνίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.



Η βύθιση του «Eurobalker 10» στο νότιο Ευβοϊκό Κόλπο στις αρχές Σεπτεμβρίου και η τεράστια οικολογική καταστροφή που προκλήθηκε απέδειξε ότι η θεωρία από την πράξη απέχει πάρα πολύ. Επειδή τις ίδιες ημέρες υπήρξε ρύπανση και στα Κύθηρα και οι δυνάμεις του Λιμενικού Σώματος διασπαστήκαν, οι επιπτώσεις από τη ρύπανση σε Δήλεια, Χαλκίδα και Ωρωπό ήταν τεράστιες.

Στο μεταξύ, σε δύο μήνες θα αποχωρούσε από το Λιμενικό Σώμα και θα συνταξιοδοτούνταν ο πλωτάρχης Ελευθ. Βλάχος, ο οποίος φέρεται να προσάφθηκε με πηλαστό έγγραφο να βοηθήσει τον εφοπλιστή Σταύρο Α. Ηλία, εκπρόσωπο της εταιρείας Arrow Finance Inc., να αποπληρωθεί ευθυνών από τη διαχείριση του πλοίου «Eurobalker 10».

Ο πλωτάρχης παραδέχτηκε, όπως τονίστηκε σε ανακοίνωση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, πως χορήγησε βεβαίωση γνησίου υπογραφής ότι η εταιρεία του εφοπλιστή είχε παύσει από την 21η Αυγούστου να διαχειρίζεται το σκάφος. Η βεβαίωση υπεγρά-

φη λίγες ημέρες μετά τη βύθιση του «Eurobalker 10», που έφερε σημαία Καμπότζης, την 1η Σεπτεμβρίου.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσής δήλωσε ότι η εξέλιξη της υπόθεσης δημιουργεί και στον ίδιο πολλὰ ερωτήματα. Η λιμενική αρχή είναι υποχρεωμένη να συνεχίσει τις έρευνες και να αποδώσει ευθύνες εκεί που θα διαπιστωθούν. «Όπως έχω τονίσει κατ' επανάληψιν, όπου διαπιστωθούν ευθύνες, όπου και αν είναι αυτές, οι κυρώσεις θα είναι βαρύτερες», τόνισε χαρακτηριστικά ο κ. Παπουτσής.

Για την ενέργεια του πλωτάρχη του Λιμενικού, ο οποίος υποστηρίζει πως έπρεπε θύμα υπαλληλού του πλοιοκτήτη, ενημερώθηκαν ο εισαγγελέας του Ναυτοδικείου Πειραιά κ. Σαμπάνης και ο προϊστάμενος της Εισαγγελίας Α. Φραγκιαδάκης. Ο εφοπλιστής Στ. Ηλίας και η συνεργάτιδά του Ευαγγελία Μ. Καραμολέγκου έχουν κληθεί σε απολογία στο Λιμεναρχείο Πειραιά.

Στο μεταξύ, από τη διαχειρίστρια εταιρεία και τα Τσιμέντα Χαλκίδας αποζημίωση ύψους 300 εκατ. δρχ. θα διεκδικήσει η οικογένεια του Ουκρανού ναυτικού Βλαντιμίρ Κρασόνικοφ, ο οποίος έχασε τη ζωή του στο ναυάγιο του «Eurobalker 10».

Το Εθνικό Κέντρο Θαλάσσιου Περιβάλλοντος συνεχίζει καθημερινά τις μετρήσεις στον Ευβοϊκό Κόλπο για να διαπιστωθεί αν υπάρχουν επιπτώσεις και σε ποιο βαθμό στο θαλάσσιο περιβάλλον μετά τη βύθιση του σκάφους και την περισυλλογή περίπου 250 τόνων πετρελαιοειδών. Ο κ. Παπουτσής, αναφερόμενος στο θέμα της ρύπανσης, υποστήριξε: «Αυτό το ναυάγιο έφερε στην επιφάνεια μια μεγάλη ανάγκη που υπάρχει, μια προσπάθεια που πρέπει να γίνει από την Πολιτεία και τη Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση, προκειμένου ο Ευβοϊκός να ξαναγίνει μια πολύ καθαρή θάλασσα. Ως υπουργείο θα εξετάσουμε τις συνθήκες λειτουργίας της πλωτής φορτηγίδας των Τσιμεντών Χαλκίδας, προκειμένου να διαπιστωθεί αν υπάρχουν επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον από τη λειτουργία τους».

LET THE EXPERTS DO THE JOB ...

HYDROBLASTING • SANDBLASTING • CLEANING • PAINTING

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

CORAL LTD.

... THE LEADER IN CORROSION CONTROL PROBLEMS.



WOMA ECOMASTER TWIN JET,
2500 BAR, JULY '99



FLOATING WORKSHOP, SANDBLASTING



VACUUM, ABLE TO COMPLETE
ANY DIFFICULT WORK



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



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



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



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



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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



«ΣΚΟΤΩΝΟΥΝ»

Το τοπίο της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι μια διαρκώς μεταβαλλόμενη εικόνα της οποίας το κύριο χαρακτηριστικό είναι τα πλοία νέας τεχνολογίας και η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. Τι γίνεται όμως με τα πλοία που από τον επόμενο χρόνο συμπληρώνουν το όριο ηλικίας που προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία; Υπάρχουν περιθώρια επανεξέτασης του ορίου της 35ετίας προς την κατεύθυνση της αύξησης του ορίου ή κάτι τέτοιο θα ακύρωνε στην ουσία τον εκσυγχρονισμό;

Οι πλοιοκτήτες κατά καιρούς κατέθεταν τους προβληματισμούς τους για το χρόνο ζωής των «υπερήλικων» πλοίων αφού σε καμία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν ισχύει το όριο, από τη στιγμή βέβαια που τα πλοία πληρούν τις υψηλές προδιαγραφές ασφαλείας της Κοινότητας. Εκτός αυτού το επιχείρημα, «πώς είναι δυνατόν ένα πλοίο 35 ετών να είναι γερασμένο και επικίνδυνο για την ακτοπλοΐα και την ίδια στιγμή το ίδιο πλοίο να είναι κατάλληλο για κρουαζιέρες», ευλόγως δημιουργούσε ερωτήματα σχετικά με τη «χρησιμότητα» της απόσυρσης. Ωστόσο, ουδείς υπουργός μπήκε στη διαδικασία του διαλόγου για ένα τέτοιο ζήτημα, ενώ πρόσφατα ο υπουργός Ναυτιλίας φρόντισε να κλείσει το θέμα προτού καν ανοίξει. Ο Χρ. Παπουτσής μίλησε για «γερασμένη» ακτοπλοΐα και με το επιχείρημα «αν καταργούσαμε την 35ετία ποιοι θα έβαζαν καινούργια πλοία στο Αιγαίο;» έστειλε το σαφές μήνυμα ότι δεν υπάρχουν περιθώρια συζήτησης για την απόσυρση των υπερήλικων πλοίων. Άλλωστε, από τη στιγμή που δεν τίθεται θέμα παραβίασης των κοινοτικών κανονισμών και από τη στιγμή που η επίκληση «πλόγων ασφαλείας» καθιστά αυτομάτως «σύμμαχο» το επιβατικό κοινό, δεν είχε κανένα λόγο να επαναπροσδιορίσει τη στάση της

κυβέρνησης σ' ένα θέμα το οποίο σε τελευταία ανάλυση δεν «πουλάει». Συνεπώς, με δεδομένη τη θέση του υπουργείου και τους «μνηστήρες» της ακτοπλοϊκής πίτας να ασχολούνται με τις νέες παραγγελίες, σε λίγους μήνες τέσσερα πλοία που έγραψαν τη δική τους ιστορία θα πάρουν το δρόμο της συνταξιοδότησης.

Η δεκαετία των αποσύρσεων

Αρχής γενομένης από το 2001, τα επόμενα χρόνια μέχρι το 2010 πρόκειται να αποσυρθεί ένας σημαντικός αριθμός επιβατηγών-οχηματογωγών, με τον κύριο όγκο να αποσύρεται μετά το 2006, δύο χρόνια δηλαδή μετά την άρση του προστατευτισμού και την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Μέχρι τότε θα έχουν αποσυρθεί 9 πλοία, των οποίων η ηλικία κυμαίνεται από τα 31 έως τα 34 χρόνια και τα επόμενα χρόνια, που μεσολαβούν μέχρι το 2010, θα έχουν αποσυρθεί άλλα 21 πλοία. Στο τέλος της πρώτης δεκαετίας του νέου αιώνα, το τοπίο θα έχει αλλάξει πλήρως αφού μόνο 13 από τα 43 δρομοποιημένα σήμερα επιβατηγά-οχηματογικά θα εκτελούν δρομολόγια στα νησιά. Τον επόμενο χρόνο δύο πλοία της ΜΦΔ, το «Εξηρές Ναϊάς» και το «Εξηρές Σάμυνα», αποσύρονται και τα ακολουθούν το «Ιαθυσός» της



του Χάρη Παυλίδου

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΟΤΑΝ ΓΕΡΑΣΟΥΝ;

ΔΑΝΕ και το «Σαπφώ» της ΝΕΛ. Το 2002 θα κυλήσει χωρίς αποσύρσεις και το 2003 μόλις με δύο, το «Άγιος Ραφαήλ» της ΝΕΛ και το «Εξπρές Ερμής» της ΜΦΔ. Τη χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων θα αποσυρθούν τα «Μιλένα» και «Νταλιάν» της GA Ferries και το «Εξπρές Μήλος» της ΜΦΔ. Τα επόμενα έξι χρόνια θα αποσυρθούν (εκτός του 2005 οπότε δεν φεύγει κανένα πλοίο) 7 πλοία της ΜΦΔ, 5 της ΑΝΕΚ, 3 των Μινωικών, 3 της ΝΕΛ, 2 της ΔΑΝΕ και 2 της GA Ferries. Την «αυλαία» των αποσύρσεων κλείνει το 2010 το «Λατώ» της ΑΝΕΚ, το μοναδικό πλοίο που αποσύρεται εκείνη τη χρονιά. Βέβαια, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες δεν αποσύρουν μόνο πλοία αλλά και προχωρούν σε επενδύσεις δισεκατομμυρίων, πολλής εκ των οποίων πλέουν ήδη στις ελληνικές θάλασσες, ενώ μέχρι το 2002 θα επενδυθούν 2 δισεκατομμύρια δρχ. σε πλοία νέας τεχνολογίας. Τα επιχειρηματικά πλάνα των εταιρειών ξεκίνησαν ουσιαστικά το 1998 και προβλέπεται μέχρι τον επόμενο χρόνο οι επενδύσεις να ξεπεράσουν τα 680 δισεκατομμύρια δρχ.

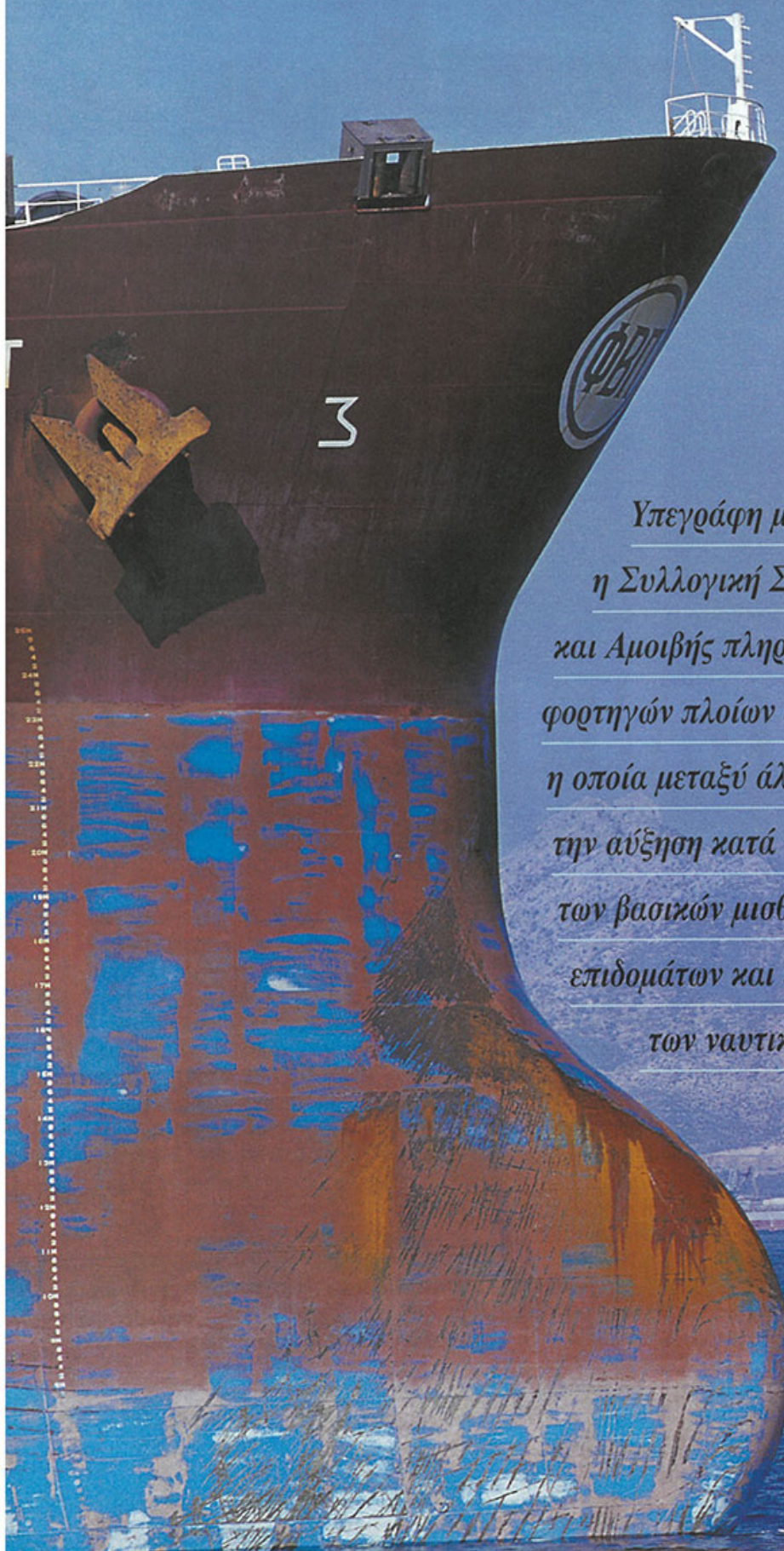
Το νέο πρόσωπο της ακτοπλοΐας

Μέχρι τα μέσα της ερχόμενης δεκαετίας θα έχει «χτιστεί» ένα μεγάλο μέρος, ίσως το μεγαλύτερο, του νέου προσώπου των θαλάσσιων συγκοινωνιών. Ένα πρώτο δείγμα των όσων

θα επακολουθήσουν, είδαμε φέτος το καλοκαίρι με τα έξι σύγχρονα πλοία που δρομολογήθηκαν στο Αιγαίο. Τα επόμενα δύο χρόνια θα έχει ολοκληρωθεί η πρώτη φάση του εκσυγχρονισμού και σύμφωνα με τις διοικήσεις των εταιρειών θα ακολουθήσει το «δεύτερο κύμα», με νέες παραγγελίες έως το 2010. Αξίζει να σημειωθεί ότι, ενώ αυτήν τη δεκαετία όπως προαναφέραμε θα αποσυρθούν 30 πλοία κλασικού τύπου, μόνο έως το 2002 θα έχουν καταπλεύσει 26 πλοία! Τα επιχειρηματικά πλάνα των εταιρειών δεν είναι μόνο φιλόδοξα, αλλά δημιουργούν και προϋποθέσεις υψηλού ανταγωνισμού λόγω και της διαφαινόμενης δρομολόγησης των superfast στις γραμμές του εσωτερικού. Οι Επιχειρήσεις Αττικής σε συνεργασία με τις Γραμμές Στρίντζη κατασκευάζουν τρία πλοία στα ναυπηγεία Σκαρामαγκά, τα οποία θα είναι έτοιμα το 2002, ενώ από το Φεβρουάριο μέχρι το Μάιο του ερχόμενου χρόνου θα παραληφθούν τέσσερα καινούργια superfast. Οι Μινωικές από τις αρχές του 2001 μέχρι τον Οκτώβριο του ίδιου χρόνου θα παραλάβουν από ναυπηγεία της Ιταλίας και της Ιαπωνίας τέσσερα πλοία και δύο πλοία από τα ίδια ναυπηγεία την άνοιξη του 2002.

Φιλόδοξο εμφανίζεται και το επιχειρηματικό πλάνο της ΑΝΕΚ, η οποία μετά την επιτυχή παρουσία του «Αίολος Εξπρές» αναμένει τρία

αντίστοιχα corsair τους μήνες Απρίλιο, Μάιο και Ιούλιο του ερχόμενου χρόνου. Επιπλέον, πέρα από τη διεύρυνση της συνεργασίας με τις ΝΕΛ, ΔΑΝΕ, ΛΑΝΕ και ΑΝΕΝ και τη δημιουργία νέων γραμμών σύνδεσης με τα ελληνικά νησιά, θα παραλάβει από τα ναυπηγεία Fossen το δεύτερο υπεράσύγχρονο πλοίο τον Απρίλιο του 2001, μετά το «αδελφάκι» του που έρχεται αυτόν τον καιρό. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα περισσότερα από τα πλοία αυτά θα δρομολογηθούν στην Αδριατική και πολλά από τα πλοία νέας τεχνολογίας που σήμερα πλέουν εκεί, θα μεταφερθούν στις εσωτερικές γραμμές. Είναι εύκολο αντιληπτό ότι οι εταιρείες δεν αφήνουν το χρόνο να περάσει ανεκμεταλλήτως και κυρίως, σε σωστό χρόνο, δεν αφήνουν περιθώρια να εκδηλωθούν τα συμπτώματα των αποσύρσεων ή, τέλος πάντων, κατορθώνουν να ξεπεράσουν τις όποιες παρενέργειες σχετικά ανώδυνα, αρκεί να αναλογισθεί κανείς ότι εντός μιας διετίας αναπηλώνονται οι «απώλειες» μιας ολόκληρης δεκαετίας. Το νέο πρόσωπο της ελληνικής ακτοπλοΐας έχει αρχίσει ήδη να διαμορφώνεται, αλλά την οριστική του μορφή μάλλον θα πρέπει να περιμένουμε κάτι παραπάνω από δύο χρόνια ώστε να τη γνωρίσουμε. Το μόνο βέβαιο είναι ότι τα επόμενα χρόνια επιφυλάσσουν ευχάριστες εκπλήξεις...



Υπεγράφη μεταξύ της ΠΝΟ και της ΕΕΕ
η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας
και Αμοιβής πληρωμάτων ποντοπόρων
φορτηγών πλοίων άνω των 45.000 κοχ,
η οποία μεταξύ άλλων προβλέπει
την αύξηση κατά 4%
των βασικών μισθών ενεργείας,
επιδομάτων και έξτρα εργασιών
των ναυτικών.

ΟΙ ΝΕΕΣ



**αποδοχές πληρωμάτων
ποντοπόρων Φ/Γ**





Με τη νέα ΣΣΕ, η οποία δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και ως εκ τούτου οι πλοιοκτήτριες εταιρείες οφείλουν άμεσα να καταβάλουν το αναδρομικό, επέρχονται οι εξής βελτιώσεις:

ΑΡΘΡΟ 1

ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟ

Οι βασικοί μισθοί των πληρωμάτων των ελληνικών φορτηγών πλοίων πάνω από 4.500 τόνους D.W. καθορίζονται ως κατωτέρω:

1. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Υποπλοίαρχος	Δρχ. 312.050
β. Ανθυποπλοίαρχος	Δρχ. 271.415

2. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανικός Α'	Δρχ. 589.525
β. Μηχανικός Β'	Δρχ. 312.050
γ. Μηχανικός Γ'	Δρχ. 271.415

3. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Αξιωματικός Α/Τ Α'	Δρχ. 312.050
β. Αξιωματικός Α/Τ Β'	Δρχ. 271.415

4. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ (1)

5. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στη γέφυρα	Δρχ. 271.415
--	--------------

6. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Ναύκληρος	Δρχ. 235.765
β. Ξυλουργός	Δρχ. 235.765
γ. Αντλιογράφος	Δρχ. 238.000
δ. Ναύτης	Δρχ. 220.780
ε. Δόκιμος πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΕΝ)	Δρχ. 189.725
στ. Δόκιμος πλοίαρχος	Δρχ. 189.725
ζ. Ναυτοπάις	Δρχ. 161.010

7. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στο μηχανοστάσιο	Δρχ. 271.415
--	--------------

8. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανοδηγός Α'	Δρχ. 270.300
β. Μηχανοδηγός Β'	Δρχ. 241.175

γ. Αρχιθερμαστής	Δρχ. 238.000
δ. Λιπαντής	Δρχ. 235.765
ε. Δόκιμος μηχανικός (απόφ. ΑΕΝ)	Δρχ. 189.725
στ. Δόκιμος μηχανικός	Δρχ. 189.725
ζ. Θερμαστής	Δρχ. 227.470
η. Καθαριστής (κάτοχος αδείας θερμαστή)	Δρχ. 227.470
θ. Καθαριστής	Δρχ. 161.010

9. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Δόκιμος ασυρματιστής (απόφ. ΑΕΝ)	Δρχ. 189.725
β. Δόκιμος ασυρματιστής	Δρχ. 189.725

10. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α. Μάγειρος	Δρχ. 246.010
β. Θαλαμηπόλος	Δρχ. 235.765
γ. Βοηθός μαγείρου (κάτοχος αδείας)	Δρχ. 199.380
δ. Βοηθός θαλαμηπόλου (κάτοχος αδείας)	Δρχ. 199.380
ε. Βοηθός θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια)	Δρχ. 161.010

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

- Εφόσον η ειδικότητα του ηλεκτρολόγου προβλέπεται από τις Εγκριτικές Πράξεις νηολόγησης των πλοίων και με την προϋπόθεση ότι ο ηλεκτρολόγος έχει άδεια ειδικότητας συντηρητή ή ανώτερη από αυτή και, ακόμα, τρία χρόνια υπηρεσίας στη θάλασσα ως βοηθός ηλεκτρολόγου ή ηλεκτρολόγος.
- Συμφωνείται ο βοηθός μαγείρου και ο ένας βοηθός θαλαμηπόλου να έχουν τη σχετική άδεια, ο μόνος πρώτος Γ, ο δε δεύτερος άδεια θαλαμηπόλου.

ΑΡΘΡΟ 2

ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Α. ΓΕΝΙΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

1. Διορθωτικό Επίδομα

Στα μέλη του πληρώματος που οι όροι αμοιβής τους ρυθμίζονται από τη σύμβαση αυτή καταβάλλονται μηνιαίως επί πλέον (2.980) δύο χιλιάδες εννιάκοσιες ογδόντα δραχμές ως διορθωτικό επίδομα.

2. Επίδομα Κυριακών

α. Για όλες τις Κυριακές που το πλοίο ταξιδεύει ή παραμένει σε λιμάνι καταβάλλεται επίδομα σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) των βασικών μισθών.

β. Το επίδομα αυτό χορηγείται σε όλη ανεξαρτήτως τα μέλη του πληρώματος ανεξαρτήτως από το αν προσφέρεται ή όχι εκ μέρους τους κάποια υπηρεσία. Οποιαδήποτε όμως κάθε μέλος του πληρώματος, εφόσον αποφασίσει ο πλοίαρχος, έχει υποχρέωση, κατά τις Κυριακές που το πλοίο παραμένει σε λιμάνι ή ταξιδεύει, να απασχοληθεί μέχρι 8 ώρες σε κάθε είδους εργασία της ειδικότητάς του.

γ. Εάν η σύμβαση ναυτολόγησης κάποιου μέλους του πληρώματος λυθεί για οποιονδήποτε λόγο πριν περάσουν όλες οι Κυριακές που πέφτουν στο μήνα της απόλυσης, τότε αυτό το επίδομα των είκοσι δύο τοις εκατό (22%) διαιρείται με τον αριθμό όλων των Κυριακών του μήνα και σ' αυτό το μέλος του πληρώματος καταβάλλεται το ημερήσιο που προκύπτει από τη διαιρέση πολλαπλασιασμένο με τον αριθμό των Κυριακών κατά τις οποίες ο ναυτικός ήταν ναυτολογημένος.

3. Επίδομα κατωτέρου πληρώματος

Στα μέλη του κατωτέρου πληρώματος καταβάλλεται επί πλέον του βασικού μισθού, μηνιαίο επίδομα δραχμών (19.165) δεκαεννέα χιλιάδων εκατόν εξήντα πέντε. Το επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται στους μη προσοντούς.

4. Επίδομα Δεξαμενόπλοιων και Επικινδύνων Φορτίων

α. Ειδικά για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και πλοία τύπου ORE-BULK-OIL (OBO) καταβάλλεται επίδομα ίσο με το δέκα τοις εκατό (10%) του βασικού μισθού, εφόσον τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγρών φορτίων.

β. Το επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται εφόσον το δεξαμενόπλοιο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά υγρών ή ξηρών φορτίων που δεν είναι εύφλεκτα. Στην περίπτωση αυτή η διακοπή της καταβολής του επιδόματος αρχίζει μόλις εκδοθεί από αρμόδιο επιθεωρητή πιστοποιητικό για την καταλληλότητα του πλοίου για τη φόρτωση ξηρών ή άηλου φορτίου (όχι εύφλεκτου) και διαρκεί μέχρι την έναρξη φόρτωσης εύφλεκτου φορτίου.

γ. Το επίδομα αυτό καταβάλλεται στους ναυτικούς που υπηρετούν και σε φορτηγά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια) εφόσον αυτά, εκτός από τα άλλα φορτία, μεταφέρουν και εύφλεκτα ή εκρηκτικά φορτία σε ποσότητα ανώτερη από ποσοστό 5% (πέντε τοις εκατό) της χωρητικότητας του πλοίου (D.W.).

5. Επίδομα Υγροεπιφόρων

Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που μεταφέρουν υγροείδη καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο με το είκοσι τοις εκατό (20%) του βασικού μισθού.

Β. ΕΙΔΙΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

1. Επίδομα Α' Μηχανικού

Στον Α' μηχανικό καταβάλλεται: α) Πρόσθετη αμοιβή 4,33 ημερομισθίων το μήνα για την πρόσθετη εργασία του κατά τα Σάββατα και β) αμοιβή κάθε μήνα ίση με ένα ημερομίσθιο για τις αργίες, τόσο



κατά τη διάρκεια που το πλοίο ταξιδεύει όσο και κατά τη διάρκεια παραμονής στο λιμάνι. Για τις παραπάνω (α) και (β) περιπτώσεις το ημερομίσθιο ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθού.

2. Επίδομα Αξιοματικών Ασυρμάτου

Για τη συντήρηση των ηλεκτρονικών ναυτιλιακών οργάνων του πλοίου καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα δραχμών (39.815) τριάντα εννέα χιλιάδων οκτακοσίων δεκαπέντε στους αξιωματικούς ασυρμάτου που έχουν σχετικό πτυχίο.

3. Επίδομα Ηλεκτρολόγου

Για τη συντήρηση του ανεγκυστήρα και του συστήματος κλιματισμού καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα δραχμών (30.515) τριάντα χιλιάδων πεντακοσίων δεκαπέντε, εφόσον στο πλοίο υπάρχουν και τα δύο.

Εάν υπάρχει μόνο ανεγκυστήρας, καταβάλλεται επίδομα δραχμών (10.160) δέκα χιλιάδων εκατόν εξήντα. Εάν υπάρχει μόνο σύστημα κλιματισμού καταβάλλεται επίδομα δραχμών (20.355) είκοσι χιλιάδων τριακοσίων πενήντα πέντε, κατά μήνα.

4. Επίδομα Μαγείρου

α) Στο μάγειρο καταβάλλεται συνεχώς χωρίς διακοπή εκτός από το μισθό του και ειδικό επίδομα αρτοποιίας δραχμών (26.965) είκοσι έξι χιλιάδων εννιάκοσίων εξήντα πέντε το μήνα εφόσον υπάρχει στο πλοίο μηχανικό ζυμωτήριο. Σε αντίθετη περίπτωση το επίδομα αυτό είναι δραχμές (31.480) τριάντα μία χιλιάδες τετρακόσιες ογδόντα το μήνα. Παρασκευή ψωμιού γίνεται μόνο στο ταξίδι. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει κατάλληλο ψωμί στο λιμάνι, ο μάγειρος έχει υποχρέωση να παρασκευάζει ψωμί χωρίς άλλη αμοιβή. Επίσης είναι υποχρεωτική, χωρίς άλλη αμοιβή, η παρασκευή ψωμιού σε περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται «επ' αγκύρας» (στη ράδα) και δεν επικοινωνεί με την Ήνρά για την προμήθεια άλλων εφοδίων και υλικών. Το επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται αν το πλοίο παραμένει στο λιμάνι, εκτός για λόγους φορτοεκφόρτωσης και δεν παρασκευάζεται

ψωμί σ' αυτό.

β) Δεν καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή για την παρασκευή ψωμιού και παρασκευή φαγητού για πρόσωπα που βρίσκονται στο πλοίο πέρα από τη σύνθεση του πληρώματος, εάν αυτά τα πρόσωπα είναι ναυτικοί και δεν καταβάλλεται ναύλος για τη μεταφορά τους.

5. Επίδομα Ναυκλήρου

Κατ' εξαίρεση στο ναυκλήρο δίνεται μηνιαίο επίδομα δραχμών (16.050) δεκαέξι χιλιάδων πενήντα, λόγω της ιδιαίτερης φθοράς του ιματισμού του.

ΑΡΘΡΟ 6 -

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΗ

1. Έννοια - Όρια υπερωριακής απασχόλησης.

Εάν ο ναυτικός διαταχθεί να εργασθεί υπερωριακά, δηλαδή πέρα από τις κανονικές ώρες, είναι υποχρεωμένος να την εκτελέσει, δεν μπορεί όμως η πρόσθετη αυτή εργασία να ξεπερνά τις τέσσερις (4) ώρες μέσα στο 24ωρο, εξαιρείται των περιπτώσεων της παρ. 4 του άρθρου αυτού.

2. Υπερωριακή απασχόληση σε έκτακτη ανάγκη

Μετά το τέλος της τετράωρης υπερωριακής εργασίας απαγορεύεται άλλη πρόσθετη απασχόληση, εκτός από την περίπτωση έκτακτης ανάγκης που αφορά την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου ή των επιβαινόντων.

3. Υπολογισμός υπερωρίας

α) Για την υπερωριακή αυτή εργασία καταβάλλεται στο ναυτικό που την εκτέλεσε υπερωριακή αμοιβή (υπερωρία), η οποία υπολογίζεται ως εξής: Το ποσό του μηνιαίου βασικού μισθού διαιρείται με τις ώρες της μηνιαίας υποχρεωτικής απασχόλησης, οι οποίες βρίσκονται με τη διαίρεση των εβδομάδων του χρόνου διώδεκα μηνών και με τον πολλαπλασιασμό του πηλίκου 4,33 που προκύπτει απ' αυτή τη διαίρεση επί τις ώρες της εβδομοδιαίας υποχρεωτικής απασχόλησης που ισχύει κάθε φορά. Με βάση αυτόν τον υπολογισμό οι ώρες της μηνιαίας υποχρεωτικής απασχόλησης είναι 173 (εκατόν εβδομήντα τρεις).

β) Για την υπερωριακή εργασία της παρ. 1 η υπερωριακή αμοιβή που προκύπτει από την εφαρμογή του ανωτέρω εδαφίου (α) αυξάνεται κατά 25% ενώ στις περιπτώσεις της παρ. 2 αυξάνεται στο διπλάσιο.

4. Υπερωριακή αμοιβή Σαββάτου και αργιών

Όλο το πλήρωμα πλην του Α' μηχανικού όταν υπάρχει απασχόληση κατά τα Σάββατα και τις αργίες θα αμειβεται με το 1/173 του βασικού μισθού για κάθε ώρα απασχόλησης, προσαυξημένο κατά 50%. Διευκρινίζεται ότι όλη η ώρα εργασίας κατά τα Σάββατα και τις αργίες είναι ώρες υπερωριακής απασχόλησης αμειβόμενες κατά τον ανωτέρω τρόπο αποκλειστικά.

5. Πίνακας υπερωριακών αμοιβών

Οι υπερωριακές αμοιβές, σύμφωνα με τις παρ. 3 και 4, διαμορφώνονται κατά ειδικότητα και περίπτωση (βλ. πίνακα υπερωριών).

Χρόνος περισσότερος από μισή ώρα υπολογίζεται σαν μία ολόκληρη ώρα, χρόνος λιγότερος από μισή ώρα δεν λαμβάνεται υπόψη.

6. Σταθερές υπερωρίες

α) Αξιοματικοί Ασυρμάτου

Για τους αξιωματικούς ασυρμάτου, το ποσό των υπερωριών κατά μήνα, τόσο για τα πλοία γραμμών όσο και για τα άλλα φορτηγά πλοία, ορίζεται πάγια σε (150) εκατόν πενήντα ώρες το μήνα, δηλαδή σε δραχμές (357.643) τριακόσιες πενήντα επτά χιλιάδες εξακόσιες σαράντα τρεις. Στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται και οι υπερωρίες για εργασία κατά Σάββατα και τις αργίες που αναγράφονται στο άρθρο 5 αυτής της Σύμβασης και διευκρινίζεται ότι οι 43 ώρες απ' αυτές έχουν υπολογισθεί με την υπερωριακή αμοιβή που προβλέπεται για εκτέλεση εργασίας κατά τα Σάββατα και τις αργίες. Στα πιο πάνω κατ' αποκοπήν αναφερόμενα ποσά δεν περιλαμβάνονται οι υπερωρίες που αντιστοιχούν στο από (22%) είκοσι δύο τοις εκατό επίδομα Κυριακών, καθήντουν όμως κάθε υπερωριακή εργασία των αξιωματικών ασυρμάτου της ειδικότητάς τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΩΝ ΑΜΟΙΒΩΝ

ΒΑΘΜΟΣ - ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΔΡΑΧΜΕΣ			
	Απλή υπερωρία	Προσαυξημένη με 25%	Υπερωρία Σαββάτου	Διπλή υπερωρία & αργιών προσαυξημένη με 50%
A. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ				
α. Υποπλοίαρχος	1.804	2.255	2.706	3.608
β. Ανθυποπλοίαρχος	1.569	1.961	2.353	3.138
B. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ				
α. Μηχανικός Β'	1.804	2.255	2.706	3.608
β. Μηχανικός Γ'	1.569	1.961	2.353	3.138
Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ				
α. Αξιωματικός Α/Τ Α'	1.804	2.255	2.706	3.608
α. Αξιωματικός Α/Τ Β'	1.569	1.961	2.353	3.138
Δ. ΗΛΕΚΡΟΛΟΓΟΣ				
	1.678	2.098	2.517	3.356
Ε. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας γέφυρας				
	1.569	1.961	2.353	3.138
ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ				
α. Ναύκληρος	1.363	1.704	2.044	2.726
β. Ξυλουργός	1.363	1.704	2.044	2.726
γ. Αντλιοφόρος	1.376	1.720	2.064	2.751
δ. Ναύτης	1.276	1.595	1.914	2.552
ε. Δόκ. πλοίαρχος (απόφ. ΑΕΝ)	1.097	1.371	1.645	2.193
στ. Δόκ. πλοίαρχος	1.097	1.371	1.645	2.193
ζ. Ναυτόπαις	931	1.163	1.396	1.861
Ζ. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας μηχανοστασίου				
	1.569	1.961	2.353	3.138
Η. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ				
α. Μηχανοδηγός Α'	1.562	1.953	2.344	3.125
β. Μηχανοδηγός Β'	1.394	1.743	2.091	2.788
γ. Αρχιθερμαστής	1.376	1.720	2.064	2.751
δ. Λιπαντής	1.363	1.704	2.044	2.726
ε. Δόκ. μηχανικός (απόφ. ΑΕΝ)	1.097	1.371	1.645	2.193
στ. Δόκιμος μηχανικός	1.097	1.371	1.645	2.193
ζ. Θερμαστής	1.315	1.644	1.972	2.630
η. Καθαριστής (κάτοχος άδ. θερμαστή)	1.315	1.644	1.972	2.630
θ. Καθαριστής	931	1.163	1.396	1.861
Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ				
α. Δόκιμος Α/Τ (απόφ. ΑΕΝ)	1.097	1.371	1.645	2.193
β. Δόκιμος Α/Τ	1.097	1.371	1.645	2.193
Ι. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ				
α. Μάγειρος	1.422	1.778	2.133	2.844
β. Θαλαμηπόλος	1.363	1.704	2.044	2.726
γ. Βοηθός μάγειρα (κάτοχος άδειας)	1.152	1.441	1.729	2.305
δ. Βοηθός θαλ/πλού (κάτοχος άδειας)	1.152	1.441	1.729	2.305
ε. Βοηθός θαλ/πλού (χωρίς άδεια)	931	1.163	1.396	1.861

β) Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών

Έχοντας υπόψη ότι λόγω της φύσης της εργασίας που προσφέρει στο πλοίο το προσωπικό των Γενικών Υπηρεσιών, δεν είναι δυνατή η εκτέλεση των καθηκόντων του μέσα στις ώρες εργασίας που ορίζονται στο άρθρο 4, χορηγείται ανεξάρτητα από το επίδομα Κυριακών 22% και η εξής υπερωριακή αμοιβή:

αα. Τον μάγειρα κάθε μήνα για 167 ώρες δρχ. 312.191.

ββ. Τον βοηθό μάγειρα κάθε μήνα και για 137 ώρες δρχ. 209.801.

γγ. Τον θαλαμηπόλο κάθε μήνα και για 167 ώρες

δρχ. 299.188.

δδ. Τους βοηθούς θαλαμηπόλους κάθε μήνα και για 137 ώρες δρχ. 209.801.

Διευκρινίζεται ότι στις πιο πάνω ώρες για το μάγειρα και το θαλαμηπόλο οι 124 ώρες έχουν υπολογισθεί με την υπερωριακή αμοιβή που προβλέπεται για εκτέλεση εργασίας, προσαυξημένη κατά 25% και οι υπόλοιπες 43 ώρες έχουν υπολογισθεί με την υπερωριακή αμοιβή που προβλέπεται για εκτέλεση εργασίας κατά τα Σάββατα και αργίες, δηλαδή προσαυξημένη κατά 50% ενώ για το βοηθό μάγειρα και το βοηθό θαλαμηπόλο 94 και 43 ώρες αντίστοιχα.

Εννοείται ότι μέσα στις ώρες που καθορίζονται μ' αυτό τον τρόπο, το προσωπικό των Γενικών Υπηρεσιών είναι υποχρεωμένο να εκπληρώνει τα καθήκοντά του με την επιμέλεια που πρέπει, ενώ αποκλείεται η παροχή επί πλοίων υπερωριών.

7. Μετά τη διάλυση φυλακών

α. Στις περιπτώσεις που μετά τη διάλυσή τους οι βάρδιες διατηρούνται, ειδικά για το προσωπικό καταστρώματος, καταβάλλεται σ' αυτούς που μετέχουν στη βάρδια υπερωρία για δύο (2) ώρες κατά τις ημέρες από Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή και για τρεις (3) ώρες το Σάββατο και τρεις (3) ώρες την Κυριακή. Οι ίδιες αντίστοιχα υπερωριακές αμοιβές καταβάλλονται όταν οι βάρδιες διατηρούνται ειδικά για το προσωπικό λιβερτοστασίου ή και μηχανοστασίου.

β. Σ' αυτούς που, εκτός από τους άνδρες της βάρδιας, τους αξιωματικούς φυλακής και το προσωπικό ασφαλείας, παραμένουν μέσα στο πλοίο με εντολή του πλοίαρχου, καταβάλλεται αντίστοιχα η υπερωριακή αμοιβή του παραπάνω εδοφίου.

γ. Εννοείται ότι οι άνδρες της βάρδιας θα εκτελούν και τις εργασίες του νυκτοφύλακα και θα διατηρούν τις φωτιές των βελήτων για τη λειτουργία των μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης του πλοίου, χωρίς άλλη αμοιβή και στην περίπτωση που το πλοίο παραμένει πλοιοδετημένο στο λιμάνι χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωσή του.

8. Όταν το πλοίο παραμένει «εν' αγκύρας»

α. Εάν το πλοίο βρίσκεται «εν' αγκύρας» και δεν εκτελεί φορτοεκφόρτωση, καταβάλλεται υπερωρία (2) ωρών κατά τις ημέρες από τη Δευτέρα μέχρι και την Κυριακή.

β. Τα πιο πάνω ισχύουν και για το προσωπικό μηχανοστασίου σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης.

9. Αξιωματικοί Φυλακής

α. Στην περίπτωση που ανατεθεί στον αξιωματικό καταστρώματος που παραμένει στο πλοίο για την ασφάλειά του, υπηρεσία πέρα από τη συνθησμένη επιβίβη για την ασφάλεια του πλοίου, στον δε αξιωματικό μηχανής πέρα από τη συνθησμένη επιβίβη της ομαλής λειτουργίας του μηχανοστασίου, καταβάλλεται υπερωρία κατά τη διάρκεια αυτής της υπηρεσίας.

β. Σαν συνθησμένη επιβίβη θεωρείται εκείνη που προβλέπεται για τους αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 127 και την παρ. 2 του άρθρου 129, αντίστοιχα, του Κανονισμού Εργασίας σε φορτηγά πλοία πάνω από 800 κοχ.

10. Νυκτοφύλακες

α. Οι τέσσερις (4) ώρες εργασίας των νυκτοφυλάκων, επί πλοίων των οκτώ, κατά τις καθημερινές οι οκτώ (8) το Σάββατο και οι τέσσερις (4) την Κυριακή υπολογίζονται σαν υπερωρίες. Επίσης, κάθε εργασία τους που εκτελέσθηκε μέσα στις οκτώ (8) προηγούμενες ή οκτώ (8) επόμενες ώρες από τη βάρδιά τους θεωρείται υπερωρία.

β. Εάν στο νυκτοφύλακα καταστρώματος ανατεθεί εργασία που δεν περιλαμβάνεται στα καθήκοντα νυκτοφύλακα, καταβάλλεται, εκτός των πιο πάνω αμοιβών, υπερωρία για τις ώρες κατά τις οποίες εκτέλεσε αυτή την εργασία.

Being a Shipbroker...

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

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

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

Being a Good Shipbroker...

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

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

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

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

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



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



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

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

S & P - Newbuildings

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

Repairs & Conversions

Fax: (01) 4297810

Telex: 213484 SOGE GR

Chartering

Fax: (01) 4297191

Telex: 212744 SOGE GR

Ship-financing

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

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



γ. Στους θερμαστές νυκτοφύλακες σε πλοία που χρησιμοποιούν για καύσιμη ύλη γαϊάνθρακες, εκτός από τις υπερωρίες για τις εργασίες τους πέρα από το οκτώωρο, καταβάλλεται και αμοιβή για τη διατήρηση της φωτιάς των καζανιών, για την παραγωγή της αναγκαίας πίεσης του ατμού, για την εκτέλεση της φορτοεκφόρτωσης με τα μηχανήματα του πλοίου. Η αμοιβή αυτή υπολογίζεται σαν υπερωρία αλλήλ μόνο για τις μισές ώρες που εργάστηκαν τα μηχανήματα φορτοεκφόρτωσης. Έτσι, αν τα μηχανήματα εργάστηκαν σ' όλο το διάστημα του δωδεκάωρου της βάρδιας του θερμαστή νυκτοφύλακα, αυτός θα πάρει την τετράωρη υπερωρία (διαφορά μεταξύ οκτώ (8) και δώδεκα (12) ωρών) και επί πλέον υπερωρία για έξι (6) ώρες, δηλαδή σύνολο δεκάωρη υπερωρία. Εάν τα μηχανήματα εργάστηκαν δέκα (10) μόνο ώρες, θα πάρει την τετράωρη υπερωρία και επί πλέον πεντάωρη, δηλαδή σύνολο εννέα (9) ωρών υπερωρία.

11. Πλήσιμο δεξαμενών - Εξαγωγή ιζημάτων

α. Για το πλήσιμο των δεξαμενών με μηχανήματα BUTTERWORTH και αν ακόμη αντί για νερό χρησιμοποιηθεί κάποια καυστική ουσία (π.χ. καυστική σόδα), εάν τα μέλη του πληρώματος δεν μπουκ μέσας στις δεξαμενές και αυτή η εργασία εκτελείται μέσα στις κανονικές ώρες εργασίας, δεν καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή. Εάν όμως εκτελείται σε μη εργάσιμες ώρες, καταβάλλεται υπερωριακή αμοιβή. β. Εάν τα μέλη του πληρώματος μπουκ μέσα στις δεξαμενές για να βγάλουν τα ιζήματα (κατακλίση) και αυτή η εργασία εκτελείται μέσα στις κανονικές ώρες εργασίας, καταβάλλεται απλή υπερωρία, εάν όμως εκτελείται σε μη εργάσιμες ώρες, διπλή υπερωρία.

12. Αποσκωρίαση (με αμμοβολή) - Χρωματισμός (με μηχανήματα ψεκασμού)

Για το χρωματισμό με ψεκαστικό μηχανήματα (SPRAY) και τον καθαρισμό από τη σκουριά με άμμο (αμμοβολή) αλλήλ όχι με ηλεκτρικό σφυρί ή με αεροσφυ-

ροκοπανιστή (ματσάκονι) καταβάλλεται απλή υπερωρία εφόσον οι εργασίες γίνονται μέσα στις εργάσιμες ώρες, ενώ οι άνδρες που τις εκτελούν ενοχλούνται κάθε δίωρο. Σ' αυτούς που εκτελούν αυτές τις εργασίες δίνονται φόρμα εργασίας, γάντια και προστατευτικό γυαλίδι.

13. Εστίες - Φιλογοθάλαμοι

Για το χτίσιμο των τούβλων των εστιών και φιλογοθαλάμων καταβάλλεται διπλή υπερωρία.

14. Καθαρισμός αυτών κ.λπ.

Για τον καθαρισμό των αυτών των λειψάνων, των αυθοφρών πλάκων, κλιβάνων κ.λπ. και την απομάκρυνση της στάχτης καταβάλλεται διπλή υπερωρία.

15. Καθαρισμός διαχωριστήρα (DELAVAL)

Για τον καθαρισμό των διαχωριστήρων DELAVAL καταβάλλεται απλή υπερωρία στα μέλη του κατωτέρου πληρώματος μηχανοδηγοστασίου εάν η εργασία αυτή εκτελεσθεί μέσα στις ώρες βάρδιας.

16. Βραστήρας

Όταν ο μηχανικός που είναι επιφορτισμένος με την παρακολούθηση της λειτουργίας του βραστήρα, όταν αυτός δεν είναι αυτόματος, εμποδίζεται να εκτελέσει αυτή την εργασία, αντί γι' αυτόν έχει δικαίωμα υπερωριακής αμοιβής εκείνος ο ναυτικός από το κατώτερο προσωπικό της μηχανής στον οποίο ανατίθεται η εργασία της παρακολούθησης της λειτουργίας του βραστήρα και για όσο χρόνο χρησιμοποιήθηκε στην εργασία αυτή.

17. Βοηθητικός ατμοθήβητας

Για την παρακολούθηση του βοηθητικού ατμοθήβητα σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης, όσο χρόνο ο θέβητας αυτός λειτουργεί αυτοτελώς και όχι με τα καυσάεργα των κύριων μηχανών, καταβάλλεται στους άνδρες του μηχανοστασίου που κάνουν την εργασία αυτή αντί για το μισθό του θερμαστή που λείπει, υπερωρία για όσο χρόνο χρησιμοποιήθηκαν αυτοί στην εργασία αυτή.

ΑΡΘΡΑ 7, 8, 9, 10 ΔΕΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ

ΑΡΘΡΟ 11

ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Α. Εισφορές στο NAT

Οι εισφορές στο NAT υπολογίζονται σε δραχμές και καταβάλλονται σε ελεύθερο συνόληγμα επί Λονδίνου ή Νέας Υόρκης με την επίσημη τιμή αγοράς της Τραπεζής της Ελλάδος κατά την ημέρα της καταβολής.

Β. Εισφορές ΕΛΟΕΝ

Οι πλοιοκτήτες τους οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση, καταβάλλουν ποσοστό 2% που δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του νόμου 1085/1980, το οποίο εισπράττεται από το NAT με σκοπό τη χορήγηση οικογενειακών επιδομάτων στους Έλληνες ναυτικούς. Αυτό το ποσοστό μαζί με ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) συμμετοχής του ναυτικού υπολογίζεται πάνω στις αποδοχές των ναυτικών, που υπόκεινται σε εισφορά υπέρ του NAT.

Γ. Εισφορές ΚΕΑΝ

Οι πλοιοκτήτες, τους οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση καταβάλλουν ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) που δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο, σύμφωνα με το άρθρο 28 του νόμου 1220/1981, το οποίο εισπράττεται από το NAT με σκοπό τη χορήγηση στους Έλληνες ναυτικούς επικουρικής ασφάλισης.

Αυτό το ποσοστό μαζί με το ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) συμμετοχής του ναυτικού υπολογίζεται πάνω στις αποδοχές των ναυτικών, που υπόκεινται σε εισφορά υπέρ του NAT.

Δ. Εισφορές Εστίας Ναυτικών

Οι εισφορές του πλοιοκτήτη και των ναυτικών που προβλέπονται από το Ν.Δ. 92/73 «περί Εστίας Ναυτικών», όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 22 του νόμου 1085/80 «περί Ελάχιστης εις το NAT προστασίας κ.λπ.», είναι οι εξής:

ΑΡΘΡΟ 12

ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΕΣ

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Εκτός από την περίπτωση έκτακτης ανάγκης, που να αναφέρεται στο ημερολόγιο του πλοίου, απαγορεύεται:

α. Η χρησιμοποίηση των αξιωματικών καταστρώματος για την εκτέλεση χειρωνακτικών εργασιών.

β. Η χρησιμοποίηση των αξιωματικών Α/Τ σε εργασίες που δεν ανήκουν στην ειδικότητά τους.

2. Ομοίως απαγορεύεται:

α) Κατά το ταξίδι ο χρωματισμός και ο καθαρισμός της σκουριάς του πλοίου με χρησιμοποίηση ακαθάρτων (ικριωμάτων) καθώς και ο χρωματισμός των καταρτιών και της καπνοδόχου.

β) Κάθε εργασία πάνω στα κατάρτια εφόσον βρίσκεται σε λειτουργία το αντίστοιχο βαρούλκο.

γ) Ο εξωτερικός χρωματισμός και ο καθαρισμός της σκουριάς εφόσον το πλοίο βρίσκεται σε δεξαμενή ή μέσα σε ποτάμια ή μέσα σε διώλους με ορμητικά (χειμαρρώδη) ρεύματα.

δ) Το πλήσιμο και ο χρωματισμός του χώρου πάνω από το θέβητα εφόσον αυτός βρίσκεται σε λειτουργία.

ο κόσμος των ονείρων σας ...είναι πραγματικός

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΚΑΘΕ ΜΗΝΑ ΣΤΑ ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ



το περιοδικό
που ταξιδεύει
με όλα τα σκάφη,
με όλους
τους καιρούς!

πρωτοζάρδι
με σκάφος στην ΚΕΑ

Πώς γίνεται η επιθεώρηση
ενός σκάφους

OCEANIS 461, FAIRLINE TARGA 34, GRADY WHITE 222 GULFSTREAM, COMMODORE 2760

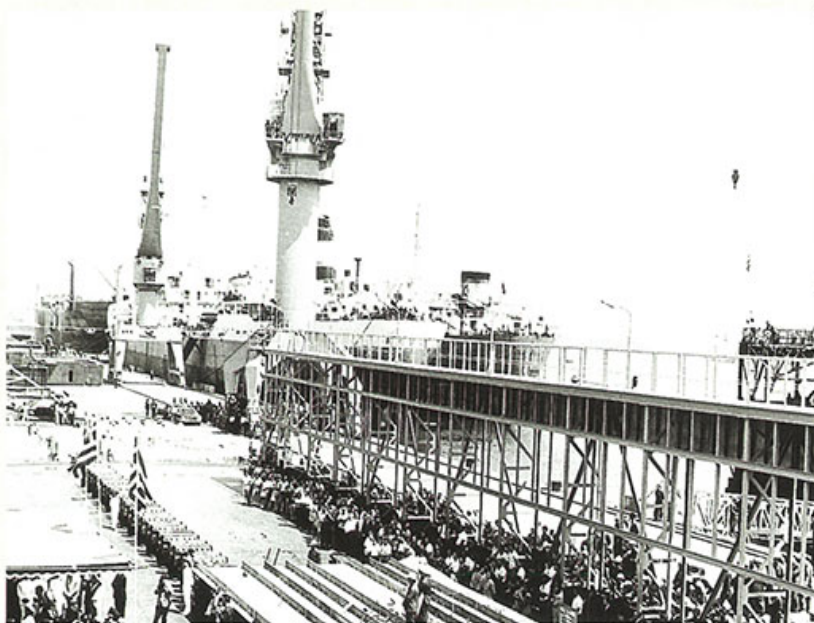
Για συνδρομές επικοινωνήστε με τα γραφεία σύνταξης:

Λεωφ. Βουλιαγμένης 22, 167 77 Ελληνικό, τηλ. 01-96.27.150, fax 01-96.25.203



Μία σπάνια φωτογραφία της Μαριάννας Λάιτη και του πατέρα της πριν από τριάντα περίπου χρόνια, στα νεότευκτα διυλιστήρια της ΠΕΤΡΟΛΑ.

Γυρίζουν τη στρόφιγγα και θέτουν σε κίνηση το εργοστάσιο, ένα από τα τελειότερα της Ευρώπης την εποχή εκείνη.



Μία ιστορική στιγμή για τα Ναυπηγεία της Ελευσίνος. Είναι η 1η Σεπτεμβρίου του 1971. Τοποθετείται η τρόπις του πρώτου σκάφους που κατασκευάσθηκε στα εν λόγω Ναυπηγεία. Η εν συνεχεία πορεία των Ναυπηγείων, μετά την κρατικοποίησή τους είναι γνωστή, η δε απόπειρα να περιέλθουν και πάλι σε ιδιωτικά χέρια, βράφηκε με αίμα.



Σωτήριο έτος 1972, λίγο πριν από τα Χριστούγεννα της χρονιάς εκείνης. Καθελκύεται από τα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, το δεξαμενόπλοιο του Οίκου Νιάρχου, «Παγκόσμιος Απόλλων».

Στις 6 Μαρτίου του 1969,
 παραδίδεται ύστερα από
 επιτυχείς δοκιμές στους
 πλοιοκτήτες, την εταιρεία
 ΑΙΓΙΣ, το δεύτερο φορτηγό
 τύπου SD14,
 που ναυπηγήθηκε
 στα Ελληνικά Ναυπηγεία.
 Στη φωτογραφία διακρίνεται
 ο πλοιοκτήτης Ν. Παπαλιός
 μετά τον υιού του Γεωργίου,
 του προσωπικού
 του γραφείου του και των
 εκπροσώπων των
 ναυπηγείων,
 μετά τον καθιερωμένο
 αγιασμό και την ύψωση
 της γαλανόλευκης.



Δεκαετία του '50.
 Ο Απόστολος Πεζάς
 παραλαμβάνει το νέο
 φορτηγό του
 «Θεομάνα Οδηγήτρια».
 Τα εγκαίνια του
 σκάφους γίνονται
 στον Πειραιά,
 παρουσία των τοπικών
 αρχών και της ηγεσίας
 του Λιμενικού Σώματος.

Θύριος άνεμος τον Ιούλιο για το ελληνικό νηολόγιο Αυξήθηκε η δύναμη του στόλου κατά 8 πλοία και 30.000 κόρους

ΙΟΥΛΙΟΣ: «Θύριος άνεμος» για το ελληνικό νηολόγιο έπνευσε τον Ιούλιο, αφού η ελληνική σημαία υψώθηκε σε 17 πλοία, έναντι 9 που την υπέστειλαν, ενώ τουτόχρονα αυξήθηκε κατά 30.142 κόρους και η δύναμη του στόλου. Ήταν ο τέταρτος μήνας στη σειρά που το ελληνικό νηολόγιο παρουσίασε περισσότερες εγγραφές απ' ό,τι διαγραφές, σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Από την αρχή του 2000 έως και τον Ιούλιο στο ελληνικό νηολόγιο εγγράφησαν 86 πλοία και διεγράφησαν 55. Η δύναμη του στόλου, αυτό το επτάμηνο, εκτός από 31 σκάφη, αυξήθηκε συνοδικά και κατά 400.000 κόρους. Είναι σημαντικό ότι έπειτα από παρέλευση τεσσάρων ετών το νηολόγιο παρουσιάζει θετικά στοιχεία ως προς τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία για τον Ιούλιο, μεταξύ των πλοίων που ύψωσαν την ελληνική σημαία ξεχωρίζουν τα Highspeed 3 και 4, το Blue Star 2 και τα νεότευκτα «Θάρος VI», «Σπάρτια» και «Αλέξανδρος». Από τα πλοία που διεγράφησαν 6 πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς και ένα, το "North Emperor", ναυπήγησε η 1986, ύψωσε σημαία Μάλτας.

Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι ο μέσος όρος των πλοίων που εγγράφησαν στο νηολόγιο ανέρχεται σε 9 έτη, ενώ αυτών που διεγράφησαν σε 20 έτη.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ: Κατά 400.000 κόρους αυξήθηκε η δύναμη του εμπορικού μας στόλου τον Αύγουστο, σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Τον περασμένο μήνα ύψωσαν την ελληνική σημαία 15 πλοία, συνοδικής χωρητικότητας 473.245 κόρων και την υπέστειλαν μόλις 5 πλοία, χωρητικότητας 79.917 κόρων. Για πέμπτο συνεχόμενο μήνα το ελληνικό νηολόγιο παρουσιάζει περισσότερες εγγραφές απ' ό,τι διαγραφές. Από την αρχή του 2000 μέχρι και το τέλος Αυγούστου εγγράφησαν στο νηολόγιο 101 πλοία και διεγράφησαν 60. Η δύναμη του στόλου αυξήθηκε περίπου κατά 850.000 κόρους, καθώς και κατά 41 πλοία.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΙΟΥΛΙΟΥ 2000

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Φ/Γ	ΚΡΙΣ	Ν.Π. 10760	1972	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΠΛΟΥΣΤΑΡ 2	Ν.Π. 10764	2000
Δ/Ε	ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΟ	Ν.Π. 10761	1987	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΣΠΑΡΤΙΑ	Ν.Π. 10770	2000
Δ/Ε	ΜΠΟΥ ΠΙΣ	Ν.Π. 10762	1987	Φ/Γ	ΜΙΑΝΤΟΣ	Ν. Άνδρου 575	1982
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΓΟΥΑΪΤ ΝΑΪΤ	Ν.Π. 10763	1994	Φ/Γ	ΑΡΓΟΛΙΣ	Ν. Άνδρου 576	1983
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ III	Ν.Π. 10627	2000				
Ρ/Κ	ΜΑΚΕΔΩΝ II	Ν. Θεσσαλονίκης 234	1981				
Δ/Ε	ΜΠΟΥ ΠΟΥΜΑ	Ν.Π. 10766	1986				
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Ν.Π. 10767	2000				
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XII	Ν.Π. 10768	1979				
Ε/Π-Τ/Ρ	ΑΚΑΖΟΥ	Ν.Π. 10769	1982				
Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΑΣΟΣ VI	Ν.Π. 10647	2000				
Ε/Γ-Ο/Γ	ΧΑΪΣΠΙΝΤ 3	Ν.Π. 10772	2000				
Ε/Γ-Ο/Γ	ΧΑΪΣΠΙΝΤ 4	Ν.Π. 10773	2000				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 13 - ΚΟΧ: 74.857 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 10 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 141.267 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 9 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-ΟΓ	ΙΩΓΕΝΕΙΑ	Ν.Π. 2412	1964	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)	Δ/Ε	ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ	Ν.Π. 10043	1987	Π.Α. (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)
Α/Κ	ΜΑΡΙΑ	Ν.Π. 7339	1969	ΔΙΑΛΥΣΗ	Δ/Ε	ΠΙΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.	Ν.Π. 9401	1987	Π.Α. (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)
					Φ/Γ	ΑΝΑΝΙΚΕΛ ΧΟΝΕΣΤΥ	Ν.Π. 9421	1983	Π.Α. (MARSHALL ISL.)
					Δ/Ε	ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΣ	Ν.Π. 10594	1975	Π.Α. (ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ)
					Δ/Ε	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	Ν.Π. 9780	1986	Π.Α. (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)
					Δ/Ε	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.	Ν.Π. 9393	1987	Π.Α. (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)
					Δ/Ε	ΝΟΡΘΕΜΠΕΡΟΡ	Ν.Π. 9564	1986	Λ.Σ. (ΜΑΛΤΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 647					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 185.335				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 33 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 16 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.7.2000 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ. προύν νηολόγια.

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		
SX 8410 4/7/00	ΚΡΙΣ KRIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10760	ΜΕΚ(1) 1.100 BHP	1972	1.510	763	USD 244.000	ΚΡΙΣ Ι. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79 Αντίκρ.: ΜΑΥΡΟΜΑΘΗ ΛΥΔΙΑ-ΕΛΕΝΗ τηλ.: 96 10.547
SWAW 5/7/00	ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΟ BOW MARINO	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10761	ΜΕΚ(1) 5.320 BHP	1987	8.003	3.309	USD 9.000.000	ODFJELL CHEMICAL TANKERS II AS (NORWAY) Αντίκρ.: ΣΧΟΙΝΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ τηλ.: 45.91.000
SVNN 6/7/00	ΜΠΟΥ ΠΙΣ BOW PEACE	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10762	ΜΕΚ (1) 11.900 BHP	1987	28.001	14.842	USD 18.250.000	ODFJELL CHEMICAL TANKERS II AS (NORWAY) Αντίκρ.: ΣΧΟΙΝΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ τηλ.: 45.91.000
SX8441 6/7/00	ΓΟΥΑΙΤ ΝΑΪΤ WITE KNIGHT	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10763	ΜΕΚ(2) 2X1031 = 2062 KW	1994	344	103	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡ.	ΛΕΥΚΟΣ ΙΠΠΟΤΗΣ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκρ.: ΠΑΓΩΝΙΔΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ τηλ.: 96 47.708
SVSV 6/7/00	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ 2 BLUE STAR 2	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10764	ΜΕΚ(4) 4X11.120 = 44.480 BHP	2000	29.415	10.048	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡ.	ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΩΤΩΝ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκρ.: ΠΑΣΧΑΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ τηλ.: 42.25.000
SVWZ 12/7/00	ΜΠΟΥ ΠΟΥΜΑ BOW PUMA	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10766	ΜΕΚ(1) 10.800 BHP	1986	22.714	12.851	USD 15.000.000	ODFJELL CHEMICAL TANKERS II AS (NORWAY) Αντίκρ.: ΣΧΟΙΝΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ τηλ.: 45.91.000
SX CH 13/7/00	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙ VASSILIOS XII	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10768	ΜΕΚ(1) 3.200 BHP	1979	2258	1079	ΔΟΛ. ΗΠΑ 1 ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛ. ΠΑΡ.	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκρ.: ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 41.79.875
SX 8551 13/7/00	ΑΚΑΖΟΥ ACAZOU	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10767	ΜΕΚ(2) 2X4.488 = 8976 BHP	1982	243	72	USD 2.500.000	ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΟΤΕΡΑ Α.Ε. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκρ.: ΡΟΥΣΣΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ
SYDH 21/7/00	ΣΠΑΡΤΙΑ SPARTIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	107770	ΜΕΚ(1) 14.610 PS	2000	39.783	25.329	USD 21.500.000	FOWLER INVES. INC (LIBERIA) Αντίκρ.: ΡΟΣΟΛΙΜΟΣ ΣΠΥΡΟΣ
SVZQ 27/7/00	ΧΑΪΣΠΙΝΤ 3 HIGHSPEED 3	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10772	ΜΕΚ(4) 4X3925KW	2000	2.926	878	USD 19.855.517	ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΑΝΩΝ. Ν. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκρ.: ΒΙΚΑΤΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ τηλ.: 42.83.555
SWJD 27/7/00	ΧΑΪΣΠΙΝΤ 4 HIGHSPEED 4	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10773	ΜΕΚ(4) 4X7.200 KW	2000	6.274	1.882	USD 37.500.000	ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΑΝΩΝ. Ν. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκρ.: ΒΙΚΑΤΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ τηλ.: 42.83.555
SX7221 7/7/00	ΜΑΚΕΔΩΝ ΙΙ MACEDON II	Ρ/Κ TUG	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	234	ΜΕΚ(2) 2X2.465 BHP	1983	481	144	USD 319.528	ΘΗΣΕΑΣ Ν.Ε. Κουντουριώτου 13, Θεσ/Νίκη
SVZE 28/7/00	ΜΙΛΗΤΟΣ MILITOS	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	575	ΜΕΚ(1) 14.400 BHP	1982	36.950	20.694	ΓΙΕΝ ΙΑΠΩΝΙΑΣ 5.318.867.600	NORTHWEST MARINE LIMITED MONROBIA-LIBERIA
SYZK 28/7/00	ΑΡΓΟΛΙΣ ARGOLIS	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	576	ΜΕΚ(1) 13.500 BHP	1983	35.119	20.988	USD 8.150.000	MOUNTAIN BREEZE CORPORATION MONROBIA-LIBERIA

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		
SX7221 7/7/00	ΜΑΚΕΔΩΝ ΙΙ MACEDON II	Ρ/Κ TUG	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	234	ΜΕΚ(2) 2X2.465 BHP	1983	481	144	USD 319.528	ΘΗΣΕΑΣ Ν.Ε. Κουντουριώτου 13 ΘΕΣ/ΝΙΚΗ
SWJD 27/7/00	ΧΑΪΣΠΙΝΤ 4 HIGHSPEED 4	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10773	ΜΕΚ(4) 4X7.200KW	2000	6.274	1.882	USD 37.500.000	ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ τηλ.: 42.83.555

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2000

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Δ/Ε	ΜΠΟΥ ΠΡΙΜΑ	Ν.Π. 10774	1987	Δ/Ε	ΚΟΣΜΙΚ	Ν.Π. 10775	2000
Δ/Ε	ΜΠΟΥ ΤΣΙΤΑ	Ν.Π. 10776	1987	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΑΝΑΓΚΕΛ ΣΕΝΤΣΟΥΡΙ	Ν.Π. 10777	1999
Α/Κ	ΜΑΡΙΑ Α	Ν. Θεσσαλονίκης 223	2000	Δ/Ε	ΠΡΟΔΙΚΟΣ	Ν. Ανδρου 577	1983
Δ/Ε	ΜΠΟΥ ΠΑΟΥΡ	Ν.Π. 10778	1987	Φ/Γ	ΜΥΡΙΝΑ	Ν. Ανδρου 578	1982
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XVII	Ν. Π. 10779	1977	Φ/Γ-Χύδην	ΤΟΡΟ	Ν.Π. 10780	1983
Δ/Ε	ΜΠΟΥ ΤΖΙΟΒΑΝΝΙ	Ν.Π. 10784	1987	Φ/Γ-Χύδην	ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	Ν.Π. 10781	1982
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΑΤΛΑΝΤΙΔΕΣ ΣΤΑΡ	Ν.Π. 10785	1959	Φ/Γ-Εμπ/τίων	ΣΗΛΑΝΤ ΟΥΑΣΙΝΓΚΤΟΝ	Ν.Π. 10782	2000
				Φ/Γ-Εμπ/τίων	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ ΕΞΠΡΕΣ	Ν.Π. 10783	2000
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 88.617				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 384.628			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 17 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 9 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Φ/Γ	ΑΘΗΝΑ	Ν.Π. 9243	1958	ΠΑ (ΑΛΒΑΝΙΑ)	Δ/Ε	ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	Ν.Π. 9784	1987	ΠΑ (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)
					Δ/Ε	ΠΑΟΥΡΒΕΝΤΣΟΥΡΛ	Ν.Π. 9395	1987	ΠΑ (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)
					Δ/Ε	ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΝΙ	Ν.Π. 10138	1987	ΠΑ (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)
					Δ/Ε	ΠΑΝΟΡΑΜΑ	Ν.Π. 9085	1974	ΠΑ (ΛΙΒΕΡΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 816					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 79.101				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 42 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 16 ΕΤΗ				

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	
SX2623 29/6/00	ΡΟΜΑΝΤΙΚΑ ROMANTIKA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΡΟΔΟΣ RODOS	224 (πρώην 39)	ΜΕΚ(2) 2X 300 BHP	1978	144	90	πρώην Κ. Λ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 27 ex K.L. IRAKLEIOU
SW9718 21/7/00	ΣΕΛΙΝΟ SELINO	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΧΑΝΙΑ HANIA	28	ΜΕΚ(2) 2X764=	1980 1.528 BHP	145	94	πρώην Κ. Λ. ΠΕΙΡΑΙΑ 10.101 ex K.L. PIRAEUS
SW9548 25/7/00	ΣΑΝΤΑ ΙΙ SANTA II	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	916	ΜΕΚ(2) 2X 1000=	1981 2.000 BHP	141	49	πρώην Κ. Λ. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ 221 ex K.L. THES/NIKIS

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΙΩ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV7134 10/7/00	ΒΑΣΙΛΙΚΗ V VASILIKI V	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8483	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	962 1.226	443 534
SW8251 21/7/00	ΑΝΝΟΥΛΑ ΙΙ ANNULA II	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10771	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	65 119	37 89

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	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SV3442 3/7/00	ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ IFIGENIA	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2412	ΜΕΚ(2) 2X400=800 BHP	1964	517	407	ΔΡΧ 35.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWAN 4/7/00	ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ SAN MARINO	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10043	ΜΕΚ(1) 5.320 BHP	1987	8.003	3.304	USD 9.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVNN 5/7/00	ΠΙΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ PEACEVENTURE L	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9401	ΜΕΚ(1) 11.900 BHP	1987	28.001	14.842	USD 18.250.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SKHN 6/7/00	ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ AFRICAN ADDAX	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10594	ΜΕΚ(1) 20.300 BHP	1975	43.432	31.633	USD 2.180.268	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVOK 6/7/00	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΕΣΤΥ ANANGEL HONESTY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9421	ΜΕΚ(1) 10.500 BHP	1983	18.641	9.976	USD 5.660.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVWZ 11/7/00	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ SANTA MARIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9780	ΜΕΚ(1) 10.800 BHP	1986	22.714	12.851	USD 15.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV5326 24/7/00	ΜΑΡΙΑ MARIA	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7339	ΜΕΚ(1) 300 BHP	1969	130	78	-	Διάλυση Dissolution
SWQX 31/7/00	ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ PRIMAVENTURE L	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9393	ΜΕΚ(1) 12.058 BHP	1987	28.001	14.842	USD 18.250.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVYS 31/7/00	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ NORTH EMPEROR	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9564	ΜΕΚ (1) 10.200 BHP	1986	36.543	21.882	-	ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ CHANGE OF FLAG

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			
SK8547 11/7/00	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙΙΙ AGIOS ELEFTHERIOS III	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10627	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	981 981	502 502
SK8552 12/7/00	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ALEXANDROS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10767 (ηρώων 7253)	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	124 124	73 73
SVMT 13/7/00	ΣΤΕΜΝΙΤΣΑ STEMNITSA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10737	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	80.870 80.870	45.810 45.810
SK8565 21/7/00	ΘΑΣΟΣ VI THASOS VI	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10647	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	998 998	454 454
SVKE 26/7/00	ΚΑΛΙΣΤΗ KALISTI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10704	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	17.188 17.188	10.486 10.486

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	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SW8733 17/7/00	ΕΡΓΕΝΕΚΟΝ ERGEENEKON	Θ/Γ-Τ/Ρ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10049	ΜΕΚ(1) 442 BHP	1980	142	124	Μετονομάστηκε σε Β. ΣΤΑΡ ΙΙ Renamed to V. STAR II
SZRW 17/7/00	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ NISSOS SERIFOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9506	ΜΕΚ(1) 13.000 BHP	1983	38.240	18.244	Μετονομάστηκε σε ΣΕΡΙΦΟΣ Renamed to SERIFOS

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWJD 10/7/00	ΧΑΪΣΠΙΝΤ 4 HIGHSPEED 4	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	Π.Ν.Ε. Από το Προξενείο Περθ Δυτικής Αυστραλίας		ΜΕΚ (4) 4x7.200KW	2000	6.274	1.882	USD 37.500.000	ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡ. Αντίκλ.: ΒΙΚΑΤΟΣ ΝΙΚ. τηλ.: 42.83.555

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4119

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 4565/11-7-2000

ΕΠΩΝΥΜΙΑ: BLUE LION S.A.

ΕΔΡΑ: Τύποις Παναμά, ουσία Πειραιά, II Μεραρχίας 9

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Ναύλωση ξένων πλοίων

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 27-1-2000.

Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Σπυρίδωνα Κακκαλιάρη, δικηγόρο Πειραιώς, κάτοικο Αθηνών, Πειραιώς 4, τηλ.: 52.20.909.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την 20-9-2000, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9-10.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4120

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 4564/11-7-2000

ΕΠΩΝΥΜΙΑ: ORPHEUS MARITIME AND SERVICES S.A.

ΕΔΡΑ: Τύποις Παναμά, ουσία Πειραιά, II Μεραρχίας 9

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Εκμετάλλευση ξένων πλοίων

ΑΦΜ: 098056207

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 27-1-2000.

Διορίζει προσωρινό σύνδικο την Τερψιχόρη Κοκκινάκη, δικηγόρο Πειραιώς, κάτοικο Πειραιώς, Αγ. Δημητρίου 146, τηλ. 41.72.346.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την 20-9-2000, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10-11.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4121

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 4566/11-7-2000

ΕΠΩΝΥΜΙΑ: BLUE FIGHTER S.A.

ΕΔΡΑ: Τύποις Παναμά, ουσία Πειραιά, II Μεραρχίας 9

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Εκμετάλλευση-ναύλωση ξένων πλοίων

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 27-1-2000.

Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Μιχάλη Κλημεντίδη, δικηγόρο Πειραιώς, κάτοικο Πειραιά, Νοταρά 45, τηλ. 41.75.186.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την 20-9-2000, ημέρα Τετάρτη και ώρα 11-12. 1/8/2000 Αίτηση αποποίησης προσωρινού συνδίκου Δ.Κ. (20-10-2000).

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

11/10/2000

Α) Ε/Γ-Υ/Γ «ΦΛΑΪΝΓΚ ΜΑΡΙΑΝΝΑ» Ν.Π. 9890, 133,17 κοχ

ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΙΧΑΛΗΣ ΜΕΛΛΙΝΗΣ (Ρόδος, τηλ. 21.600)

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΙΡΗ ΠΑΠΑΔΑΚΗ (Ρόδος, τηλ. 23.162)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΡΟΔΙΩΝ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 35.000.000 δρχ. ή 100.000 δολ. ΗΠΑ

Ε/Γ-Υ/Γ «ΦΛΑΪΝΓΚ ΖΕΥΣ» Ν.Π. 9891, 133,17 κοχ

ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΙΧΑΛΗΣ ΜΕΛΛΙΝΗΣ (Ρόδος, τηλ. 21.600)

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΙΡΗ ΠΑΠΑΔΑΚΗ (Ρόδος, τηλ. 23.162)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΡΟΔΙΩΝ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 35.000.000 δρχ. ή 100.000 δολ. ΗΠΑ

Ε/Γ-ΦΓ «ΘΗΣΕΥΣ» Ν.Π. 9895, 3.026,89 κοχ

ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΠΑ, 38.10.442

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 1.500.000 δολ. ΗΠΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ : 4122

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 4709/24-7-2000

ΕΠΩΝΥΜΙΕΣ: 1. COASTAL MARITIME CORP.

2. SEA FREEDOM TRADING CORP.

3. CROWN SEATRANSPORT LTD

ΕΔΡΑ: Πειραιάς, Ακτή Μιαούλη 81

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Ναυτιλιακές εταιρείες

ΑΦΜ: 098120086

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 30-9-1999.

Διορίζει προσωρινό σύνδικο την Π. Κοκκίνου, δικηγόρο Πειραιώς, κάτοικο Αθικιιάδου 121-123, τηλ. 41.74.676.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την 21-9-2000, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9-10.

Τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου Πειραιώς.

ΑΙΤΟΥΣΑ: TERCO SUPPLIES LTD που εδρεύει στη Μονροβία Λιβερίας (80 Roads Street).

ΣΥΛΛΟΓΗ

LASER *Exclusive*

EXCLUSIVE ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ EXCLUSIVE ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ

Χαρίστε δώρα επώνυμα σε απόλυτα προσωπικό ύφος χαράσσοντας σε ξύλο ή γυαλί το λογότυπό σας - με την τεχνολογία Laser - και χωρίς καμία επιβάρυνση.

Χαρίστετε συσκευασίες που θα διατηρήσουν την ανάμνησή της χειρονομίας, σας ακόμα και όταν..... αδειάσουν τα μπουκάλια.

Παραγγελίες για χάραξη θα
γίνονται δεκτές έως 15/11/2000.



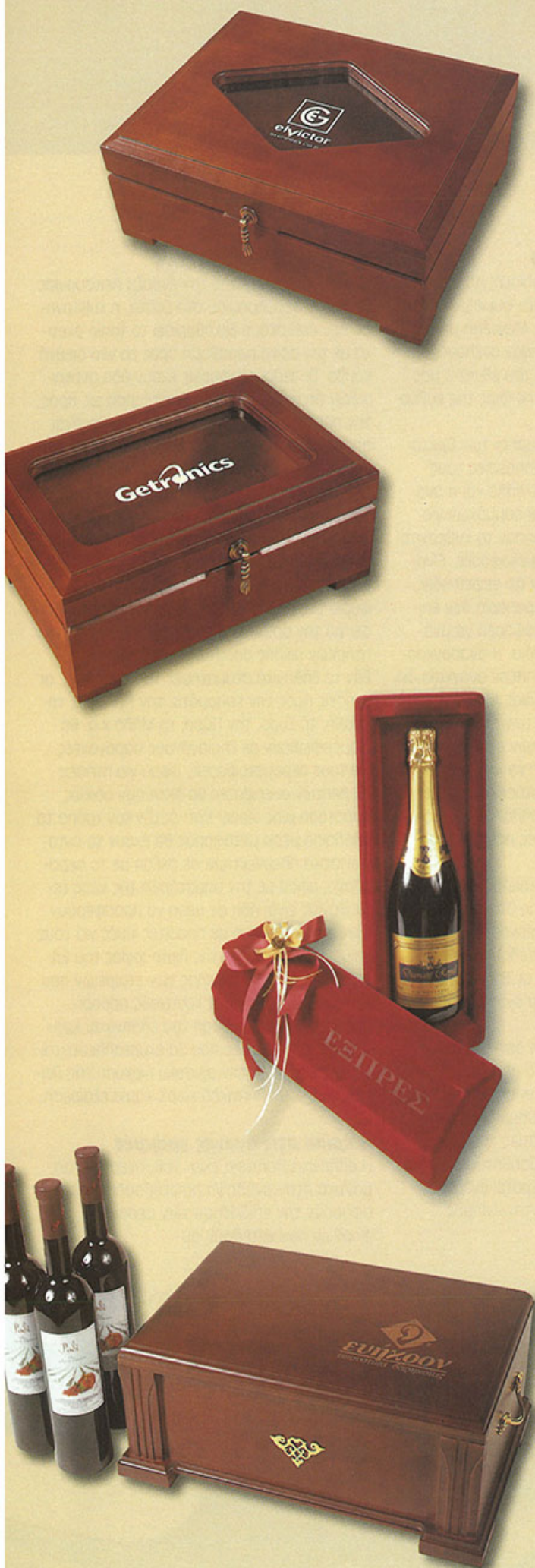
ΣΥΛΛΟΓΗ *Αφοί* ΤΣΑΚΛΑ

ΑΦΟΙ ΤΣΑΚΛΑ Ο.Ε.

ΠΑΡΟΔΟΣ Σερίφου 8, Καμίνια 185 41, Πειραιάς

Τηλ. Κέντρο: 42 09 444, Fax: 42 09 480

E-mail: gifts@tsaklas.gr, Internet: www.tsaklas.gr



αερομεταφορές

του Ηλία Μπίσια

Η πρόσφατη αλλαγή στη διοίκηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και η ανάληψη των νέων καθηκόντων του διοικητή της ΥΠΑ από τον πτέραρχο (ε.α.) Αθανάσιο Τζογάνη αποδεικνύει την κρίση της κυβερνητικής πολιτικής στα θέματα των αερομεταφορών. Ο νέος διοικητής θα πρέπει σε σύντομο χρονικό διάστημα να αντιμετωπίσει στα τεράστια διοικητικά και οικονομικά προβλήματα της υπηρεσίας που ανέλαβε, αλλά και να θεσπίσει και να επαναπροσδιορίσει ορισμένες υγιείς σχέσεις με τους Έλληνες αερομεταφορείς. Η ορκωμοσία του νέου υπουργού Μεταφορών Χρήστου Βερελή πριν από 5 μήνες είχε αρχικά αναβιώσει ελπίδες στους Έλληνες μεταφορείς ως προς την επίλυση των χρόνιων προβλημάτων του κλάδου τους. Οι Έλληνες αερομεταφορείς -μέλη των οποίων αποτελούν η Cronus Airlines, η Aegean Airlines και η Hellenic Star Airways- εναπόθεσαν αρχικά τις προσδοκίες τους στο νέο υπουργό χωρίς όμως να βρουν, τουλάχιστον έως σήμερα, κάποιο αντίκρισμα.

Οι αερομεταφορείς εξακολουθούν να αγωνιούν για την ομαλή πορεία της ελευθέρωσης των αερομεταφορών στην Ελλάδα, αφού πλέον δυσπιστούν ως προς την άμεση επανεξέταση από τις αρμόδιες υπηρεσίες καίριων θεμάτων που καθιστούν την αεροπορική αγορά δυσλειτουργική.

Ο νέος υπουργός Μεταφορών είναι γεγονός ότι είχε από την αρχή να αντιμετωπίσει τεράστια προβλήματα ως προς την ομαλή λειτουργία του ελληνικού αεροπορικού ακινήτου: Προβλήματα στο νέο αεροδρόμιο στα Σπάτα, γραφειοκρατία στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, υπέρογκα χρέη για την Ολυμπιακή Αεροπορία, τεταμένες σχέσεις με τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελούσαν ορισμένα από τα καθημερινά προβλήματα του νέου υπουργού.

Η κυβέρνηση απέδειξε ότι ακόμα και σήμερα δεν είναι σε θέση να καθορίσει μια ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη πολιτική, που θα υποστηρίξει την οικονομική ανάπτυξη και ευημερία τόσο του δημοσίου όσο και κρατικών αερομεταφορέων αλλά και των αεροδρομίων προς όφελος πάντα του Έλληνα και του αλλοδαπού ταξιδιώτη.

Κρίση στην Ολυμπιακή

Τα προβλήματα στην Ολυμπιακή, που εστιάζονται στις μάλιστα πρόσφατες συμφωνίες του τ. υπουργού Μεταφορών κ. Μαντίνη με τη βρετανική Speedwing, κλόνισαν ανεπανόρθωτα την αξιοπιστία όχι μόνον του εθνικού μας αερομεταφορέα αλλά και της ίδιας της κυβέρνησης.

Η απόφαση της «αποδέσμευσης» των Βρετανών τεχνοκρατών από τις υπηρεσίες τους στην Ολυμπιακή Αεροπορία, αλλά και η αναζήτηση νέων επενδυτών και συμμάχων για την ΟΑ, φαίνεται ότι εξάντλησαν το κυβερνητικό ενδιαφέρον για τις αερομεταφορές. Είναι γεγονός ότι το αβέβαιο, εάν όχι νεφελώδες, σκηνικό στην Ολυμπιακή Αεροπορία δεν επιτρέπει σε κανέναν αερομεταφορέα να αναπτύξει μακροπρόθεσμα σχέδια. Η ανασυγκρότηση της Ολυμπιακής είναι πλέον αναγκαία όχι μόνο για την επιβίωση της ίδιας της εταιρείας αλλά και για την ανάκαμψη των οικονομικών αποτελεσμάτων των ιδιωτικών αερομεταφορέων, αφού η ΟΑ, με σκοπό να καλύψει τη μειωμένη πληρότητα στις πτήσεις της, έχει ακολουθήσει παράτολμες αλλά και επικίνδυνες τιμολογιακές στρατηγικές που αναταράζουν συνέχεια την αγορά.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, η κατακόρυφη μείωση των ναύλων στις πτήσεις της ΟΑ, αλλά και η έλλειψη οποιασδήποτε συνεργασίας με άλλους αερομεταφορείς, αποτελούν ορισμένους από τους λόγους που οι Έλληνες αερομεταφορείς δεν μπορούν να αντεπεξέλθουν στον ανταγωνισμό.

Οι ιδιωτικοί αερομεταφορείς δεν έχουν υποστηριχθεί σε κανένα επίπεδο από την ελληνική Πολιτεία. Η συνεχόμενη υποστήριξη, οικονομική και διοικητική, στην Ολυμπιακή Αεροπορία καθιστά τους επιχειρηματίες που επενδύουν στις αερομεταφορές αβοήθητους, σε μια δύσκολη περίοδο όπου επικρατεί ένας διαρκής και ραγδαίος διεθνής ανταγωνισμός.

Αμφιβολίες για τα Σπάτα

Λίγους μήνες πριν από την έναρξη λειτουργίας του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα, η κυβέρνηση δεν έχει ακόμη ξεκαθαρίσει το τοπίο σχετικά με την οδική πρόσβαση προς το νέο διεθνές κώμβο. Οι αερομεταφορείς έχουν ήδη ανακαινώσει ότι οποιαδήποτε καθυστέρηση ως προς την ολοκλήρωση των οδικών έργων θα είναι απαγορευτική για τη μεταφορά τους προς το νέο αεροδρόμιο. Το παρόντο σε αυτήν την υπόθεση είναι ότι τα οδικά έργα, σύμφωνα με τους αρμοδίους, θα είναι έτοιμα μία ημέρα πριν από την έναρξη λειτουργίας του νέου αεροδρομίου! Ένα επί πλέον πρόβλημα που αναμένεται να εμφανισθεί, εστιάζεται στην αδιαφορία της Πολιτείας η οποία πρέπει να μεριμνήσει για την αποτελεσματική εκμετάλλευση των πτήσεων μικρής απόστασης από Αθήνα.

Εάν το Ελληνικό σταματήσει να λειτουργεί, οι πτήσεις προς την Καλαμάτα, την Πρέβεζα, τη Σκιάθο, τη Σύρο, την Πάρο, τη Μήλο κ.ά. θα διαμορφωθούν σε ζημιόγόνους παράγοντες για τους αερομεταφορείς, αφού για πτήσεις 30 λεπτών οι επιβάτες θα διανύουν οδικώς απόσταση μιας ώρας! Κατ' αυτόν τον τρόπο το υπόλοιπο μέσα μεταφοράς θα έχουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με το αεροπλάνο, αφού με την υποστήριξη της νέας τεχνολογίας είναι ήδη σε θέση να προσφέρουν ταχύτητα και άνεση σε προσιτές τιμές για τους επιβάτες. Η συνέχιση της λειτουργίας του Ελληνικού είναι προς όφελος των εταιρειών που εκτελούν πτήσεις προς κοντινούς προορισμούς, αν και η σύμβαση του ελληνικού κράτους με τις εταιρείες που θα εκμεταλλεύονται τα «Σπάτα» ορίζει την οριστική διακοπή της λειτουργίας του Ελληνικού χωρίς καμία εξαίρεση.

Η κρίση στις άγονες γραμμές

Η ελληνική Πολιτεία έχει καθυστερήσει σημαντικά στην ανάληψη πρωτοβουλιών που αφορούν την επιδότηση των αερομεταφορέων που εκτελούν συ-

Βαρομετρικό χαμηλό

γκεκριμένες πτήσεις προς ακριτικές περιοχές της Ελλάδας. Η κοινοτική νομοθεσία προβλέπει την επιχορήγηση τακτικών γραμμών «εθνικής σημασίας» που παρουσιάζουν όμως μικρή επιβατική κίνηση. Μερικές από αυτές τις πτήσεις, όπως Αθήνα - Λέρος, Ικαρία, Κάρπαθος, Σκύρος, Λήμνος κ.λπ., κινδυνεύουν να διακοπούν αφού τα έσοδα για τους αερομεταφορείς είναι προβληματικά. Η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει ήδη ζητήσει από την ΥΠΑ την άμεση εξέταση της προκήρυξης διαγωνισμού που θα αφορά στην επιδότηση 22 δρομολογίων εσωτερικού που χαρακτηρίζονται δυσλειτουργικά.

Η παραπάνω έλλειψη οποιασδήποτε πολιτικής έχει αναγκάσει τους αερομεταφορείς στην επικέντρωση του ενδιαφέροντός τους προς δρομολόγια με σίγουρο κέρδος. Αποτέλεσμα της παραπάνω πολιτικής είναι ότι πολλά ακριτικά αεροδρόμια εξυπηρετούνται σήμερα με αραιά δρομολόγια και με ναύλους εισιτηρίων απαγορευτικούς, ενώ η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει ήδη περιορίσει ή/και καταργήσει αρκετά δρομολόγια εσωτερικού και επανεξετάζει το εσωτερικό της δίκτυο με αποκλειστικό γνώμονα την οικονομική επιβίωση της εταιρείας. Το εθνικό συμφέρον για άλλη μια φορά συναντά εμπόδια λόγω της γραφειοκρατίας των δημοσίων υπηρεσιών.

Το Σπατόσημο προκαλεί αντιπαραθέσεις

Οι Έλληνες αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν επίσης προβλήματα με την απερισκεπτη πολιτική που έχει υιοθετηθεί αναφορικά με το Σπατόσημο.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει επανειλημμένως πιέσει την ελληνική Πολιτεία ως προς την αναπροσαρμογή του κομίστρου. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η διάκριση στην τιμή του τέλους -3.400 δρχ. για πτήσεις μέχρι 750 χλμ. και 6.700 δρχ. για τις υπόλοιπες- αντιβαίνει στην ευρωπαϊκή νο-

μοθεσία. Η Ένωση Ελλήνων Αερομεταφορέων έχει ήδη εκφράσει την απογοήτευσή της για την κυβερνητική πολιτική στο θέμα αυτό, αφού η ΥΠΑ σκοπεύει να αυξήσει έως και 50% το Σπατόσημο για τις πτήσεις εσωτερικού προκειμένου να αντιμετωπιστεί το υπάρχον πρόβλημα. Κατά την άποψη της Ένωσης, οποιαδήποτε αύξηση του τέλους θα καταστήσει τους Έλληνες αερομεταφορείς που εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικές πτήσεις μη ανταγωνιστικούς, αφού ο επιβάτης θα καταβάλει υπέρμετρα τέλη σε σχέση με την απόσταση του ταξιδιού. Κατ' αυτόν τον τρόπο τα πλοία νέας τεχνολογίας θα έχουν αναμφισβήτητο ένα επί πλέον ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, αφού οι ναύλοι τους θα είναι σαφώς χαμηλότεροι. Η έλλειψη κρατικών επιχορηγήσεων σε συνδυασμό με τα υπέρογκα τέλη προσγείωσης αλλά και επίγειας εξυπηρέτησης των αεροσκαφών καθιστούν τους αερομεταφορείς που εξυπηρετούν την όγνη γραμμή εξαιρετικά ζημιωγόνους.

Τα προβλήματα

στα επαρχιακά αεροδρόμια οξύνονται

Η ΥΠΑ, προκειμένου να ισοσταθμίσει τον άνισρο αγώνα μεταξύ των αερομεταφορέων και των αεροπορικών εταιρειών, θα πρέπει -επιτέλους- να επανεξετάσει το ωράριο λειτουργίας των επαρχιακών αεροδρομίων. Είναι γνωστό ότι πολλά αεροδρόμια δεν προσφέρουν τη δυνατότητα στους αερομεταφορείς να εκτελούν δρομολόγια κατά τις νυχτερινές ώρες (κατά τη διάρκεια του χειμώνα από τις 17:00 έως τις 07:00) ενώ η έλλειψη επαρκούς αριθμού υποαλιήλων στα αεροδρόμια αναγκάζει την ΥΠΑ να συμπιέζει τα ωράρια λειτουργίας και κατά τη διάρκεια της ημέρας. Έτσι, οι αερομεταφορείς που

εξυπηρετούν νησιά όπως η Νάξος, η Πάρος, η Ικαρία, η Αστυπάλαια κ.ά. πρέπει να δρομολογούν αεροσκάφη όχι με γνώμονα τις δικές τους επιχειρησιακές απαιτήσεις αλλά σύμφωνα με τις λειτουργικές απαιτήσεις των τοπικών αεροδρομίων.

Οι αερομεταφορείς, σύμφωνα με τα παραπάνω, δεν μπορούν να εκμεταλλευτούν τα αεροσκάφη τους κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες παρά μόνον προς επιλεγμένα αεροδρόμια. Υπό αυτές τις απαράδεκτες περιστάσεις, οι επιβάτες αναγκάζονται να επιλέξουν άλλους φθηνότερους τρόπους μεταφοράς, σε ωράρια που συμβαδίζουν με τις ανάγκες τους. Είναι χαρακτηριστικό ότι από το Σεπτέμβριο το αεροδρόμιο της Πάρου λειτουργεί μόνο μέχρι τις 18:00, με αποτέλεσμα οι επιβάτες να προτιμούν τα νυχτερινά δρομολόγια των πλοίων παρά τις άβολες μεσημεριανές ώρες των προσφερόμενων πτήσεων που εξυπηρετούν το νησί. Η ΥΠΑ θα πρέπει επιτέλους να λειτουργήσει με γνώμονα τόσο την εξυπηρέτηση του επιβάτη όσο και τη σωστή λειτουργία και κερδοφορία των αερομεταφορέων. Οι ανάγκες του επιβατικού κοινού σε συνάρτηση με τις προκλήσεις των ραγδαία αναπτυσσόμενων ελληνικών αερομεταφορέων πρέπει να αντιμετωπίζονται γρήγορα και με μακροπρόθεσμες στρατηγικές. Ο νέος διοικητής της ΥΠΑ πρέπει με νηφαλιότητα και σύνεση να αντεπεξέλθει στις ανατρεπτικές δυσκολίες της αγοράς και να χαράξει μια ολοκληρωμένη πολιτική, που θα συμβαδίζει με το πνεύμα του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού.



Ειδικές προσφορές από την KLM

Ειδικές τιμές προσφέρει η KLM μέχρι τις 31 Οκτωβρίου για επιβάτες που θα ταξιδέψουν προς το Άμστερνταμ ή προορισμούς στις ΗΠΑ. Το νέο ειδικτικό πακέτο ονομάζεται «Tsamba».

Οι τιμές μετ' επιστροφής που ισχύουν είναι:

Άμστερνταμ 49.000 δρχ.,

Νέα Υόρκη 139.000 δρχ.,

Σικάγο 139.000 δρχ.,

Ουάσιγκτον 139.000 δρχ.

και Ατλάντα 169.000 δρχ.

Η προσφορά ισχύει μόνο για τη βραδινή πτήση της εταιρείας από

την Αθήνα (αναχώρηση 8 μ.μ. και άφιξη στο Άμστερ-



νταμ 10.30 μ.μ.) και για τις απευθείας πτήσεις της Transavia από το Ηράκλειο και τη Ρόδο.

Οι επιβάτες με προορισμό τις ΗΠΑ μπορούν να διανυκτερεύσουν -αν το επιθυμούν- στο Άμστερνταμ και την άλλη ημέρα, ξεκούραστοι, να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους.

Ο ολλανδικός αερομεταφορέας συνδέει την Αθήνα με το Άμστερνταμ με 20 πτήσεις την εβδομάδα, ενώ η θυγατρική της εταιρεία Transavia συνδέει το Ηράκλειο και τη Ρόδο με το Άμστερνταμ δύο φορές την εβδομάδα.



Η μοιραία πτήση του Concorde

Άγνωστα παραμένουν τα αίτια για τη συντριβή του Concorde της Air France τον περασμένο Ιούλιο. Σύμφωνα με τις πρώτες ενδείξεις, μια μεταλλική θωρίδα προκάλεσε ζημιά στο μηχανικό σύστημα των τροχών του Concorde κατά τη διάρκεια της απογείωσης. Παραμένει αδιευκρίνιστος ο λόγος πώς αυτή η θωρίδα βρέθηκε στο διάδρομο απογείωσης, αλλά ενδέχεται να έχει προέλθει από κινητήρα αεροσκάφους DC10 της αμερικανικής Continental Airlines. Η Continental έχει ήδη επιβεβαιώσει ότι αεροσκάφος DC10, που απογειώθηκε λίγα μόνον λεπτά πριν από το μοιραίο Concorde, βρέθηκε ύστερα από έρευνα χωρίς μία μεταλλική θωρίδα παρόμοια με το κομμάτι που προκάλεσε την καταστροφή στο γαλλικό αεροσκάφος.

Η εταιρεία Aeroports de Paris είναι υπεύθυνη για τον καθαρισμό αθλή και για τον έλεγχο της αρτιότητας λειτουργίας των διαδρόμων του αεροδρομίου Charles de Gaulle. Βάσει αυτών των δεδομένων, η Aeroports de Paris ενδέχεται να θεωρηθεί συνυπεύθυνη για τη συντριβή του αεροσκάφους. Η Air France ήδη κατέβαλε σε συγγενείς των 113 επιβατών και μελών του πληρώματος ποσό της τάξεως των 150.000.000 δρχ. για τον κάθε ένα επιβάτη. Ο καθορισμός της τελικής αποζημίωσης στους συγγενείς εξαρτάται από τον τόπο της διεξαγωγής της δίκης.

Οι συγγενείς των θυμάτων προσπαθούν να εκδικαστεί η υπόθεση στις ΗΠΑ, αφού τα ποσά αποζημίωσης που ορίζει η αμερικανική νομολογία είναι διπλάσια από αυτά στην Ευρώπη.

Η Air France έχει ήδη παραλάβει από τους ασφαλιστές της το ποσό των \$30.000.000 για τη συντριβή του αεροσκάφους.

Τόσο η Air France όσο και η British Airways έχουν αποσύρει, προς το παρόν, όλα τα αεροσκάφη τύπου Concorde από τα δρομολόγια τους.



Κερδοφορία για την Cronus

Αυξημένα έσοδα παρουσιάζει κατά το τρέχον έτος η Cronus Airlines. Ειδικότερα ο κύκλος των εργασιών της Cronus Airlines θα ξεπεράσει τα 30 δισ. δρχ. το 2000.

Ήδη το επτάμηνο Ιανουαρίου-Ιουλίου του τρέχοντος έτους ο κύκλος εργασιών υπερέβη τα 600 εκατομμύρια δρχ.

Πιο συγκεκριμένα, το επτάμηνο Ιανουαρίου-Ιουλίου 2000 η Cronus Airlines μετέφερε 745.400 επιβάτες στο εσωτερικό και στο εξωτερικό με στόχο έξι αεροσκάφους τύπου Boeing 737-300 και 737-400. Σημειώνεται ότι πέρυσι ο κύκλος εργασιών της Cronus ανήλθε σε 22,23 δισεκατομμύρια έναντι 17,02 δισεκατομμυρίων δραχμών του συνόλου των τεσσάρων άλλων ιδιωτικών εταιρειών της χώρας.

Η British Airways προσφέρει «ηλεκτρονικούς γιατρούς»

Η British Airways πρωτοπορεί για άλλη μια φορά στο χώρο της υγείας. Η εταιρεία εγκαινιάζει μια εξειδικευμένη ιστοσελίδα στο Διαδίκτυο, η οποία περιέχει πληροφορίες και συμβουλές προς τους επιβάτες των αεροπορικών εταιρειών.

Μετά την εγκατάσταση καρδιογράφων στα αεροσκάφη της, που επιτρέπουν την απευθείας και σε πραγματικό χρόνο αποστολή διαγνώσεων σε εξειδικευμένο ιατρικό προσωπικό στη γη, στην ηλεκτρονική διεύθυνση britishairways.com/health, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να πληροφορηθούν για οτιδήποτε σχετίζεται με την υγεία και το αεροπορικό ταξίδι. Ο αριθμός των επιβατών της British Airways που παρουσίασαν κάποια επιπλοκή υγείας την περασμένη χρονιά ήταν περίπου 3.000, σε σύνολο 37 εκατομμυρίων. Από αυτά τα περιστατικά, τα 57 κρίθηκαν αρκετά σοβαρά.



Νέο πρόγραμμα ψυχαγωγίας από τη Virgin Atlantic

Η Virgin Atlantic προσφέρει με το ολοκαίνουργιο αεροσκάφος «Hellenic Beauty», που πετάει αποκλειστικά στο δρομολόγιο Αθήνα-Λονδίνο, το πιο πρωτότυπο πρόγραμμα ψυχαγωγίας! Η Virgin προσφέρει διαφορετικά προγράμματα στα δρομολόγια Αθήνα-Λονδίνο-Αθήνα σε ειδικές οθόνες που έχουν τοποθετηθεί σε κάθε 3 σειρές καθισμάτων.

Το πρόγραμμα αρχίζει με ειδήσεις και συνεχίζει με τα τελευταία επεισόδια των «Friends». Παράλληλα με το φαγητό αρχίζει μια ταινία που έχει ελληνικούς υπότιτλους! Όλες οι ταινίες είναι πρόσφατες κινηματογραφικές επιτυχίες. Εκτός από ενδιαφέροντα ντοκιμαντέρ που προβάλλονται κατά τη διάρκεια της πτήσης, το νέο City Guide -που ανανεώνεται τακτικά- προτείνει ξενοδοχεία, ενημερώνει για τα πιο «hot» clubs και για άλλα happenings που λαμβάνουν χώρα τόσο στην Αθήνα όσο και στο Λονδίνο.

Για τους μουσικόφιλους, η Virgin Atlantic προτείνει δεκατέσσερα διαφορετικά κανάλια μεταξύ των οποίων και δύο με ελληνική μουσική, που προσφέρονται καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης. Αν πετάτε με Business Class και δεν θέλετε να παρακολουθήσετε τα προγράμματα που προβάλλονται στην κεντρική οθόνη, ζητήστε από την Ελληνίδα αεροσυνοδό το προσωπικό «σας» Sony Video Watchman και κάντε την επιλογή ανάμεσα σε 30 ταινίες πρώτης προβολής. Αν πάει σας αρέσει το διάβασμα, η Virgin Atlantic προσφέρει το πολυβραβευμένο περιοδικό Hot Air.

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 BAIRE

Direct Operation: 54(11) 43116163, 43121843
Switchboard: 54(11)43111384, 43121616
Telefax: 54(11) 43136683, 43134155

E-MAIL HELLAS@FIBERTEL.COM.AR

ATTENDING ALL ARGENTINE/URUGUAY PORTS

Πρώτο το «Erytos Lancia Lybra»



Το σκάφος «Erytos Lancia Lybra» κυριάρχησε το φετινό καλοκαίρι στην ιστιοπλοία. Οι τίτλοι που κέρδισε ήταν:

1η θέση στο 6ο Ράλλι Κυκλάδων 2000 του ΝΟΤΚ και 1η θέση στο 37ο Ράλλι Αιγαίου 2000 του ΠΟΙΑΘ.

Δύο σημαντικές πρωτίες στους δύο πιο δύσκολους αγώνες ιστιοπλοίας ανοικτής θάλασσας και έπεται η συνέχεια για το καθαρό αγωνιστικό αυτό σκάφος IMX-38, που έχει κυβερνήτες τους Κώστα Μάνθο και Σταύρο Τζάβαλο.

Η συνεργασία του «Erytos», το όνομα του γιου του Ποσειδώνου που μετείχε στην Αργοναυτική εκστρατεία, με την ιταλική εταιρεία αυτοκινήτων Lancia, για το μοντέλο της Lybra, ήταν πραγματικά επιτυχής!



Στρατηγική κίνηση

Σε ένα δυναμικό βήμα προχώρησε το ναυπηγείο Bavaria, το οποίο αντιπροσωπεύεται στην Ελλάδα από την εταιρεία Κυριακούλη, εμπλουτίζοντας την παραγωγή του με τη δημιουργία μιας νέας σειράς μηχανοκίνητων σκαφών, της BMB (Bavaria Motor Boats).

Κατασκευάζοντας αρχικά τρία μοντέλα μηχανοκίνητων σκαφών στα 8,40, 9,45 και 10,30 μέτρα, η Bavaria με μια στρατηγική κίνηση καλύπτει και την αγορά του μηχανοκίνητου στα μεγέθη που παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον, τόσο για ιδιωτική όσο και για επαγγελματική χρήση (σύμφωνα με το νόμο που επιτρέπει πλέον την ναύλωση μηχανοκίνητων σκαφών μέχρι 12 μέτρα).

Έτσι, το BMB 270 Sport και το BMB 330 Sport, σε εξαιρετικά δυναμικές και τολμηρές γραμμές, αποτελούν τα ολοκαίνουργια αποκτήματα του διάσημου γερμανικού ναυπηγείου.

Τα σκάφη προσφέρονται σε ιδιαίτερα ανταγωνιστική τιμή που τα καθιστά ιδανικά για ιδιωτική και, ακόμη περισσότερο, για επαγγελματική χρήση.



Αριστερά οι κ. Γ. Ανδριανόπουλος, Θ. Παπαϊωάννου, Γ. Πουλάκης, Δ. Θεοδωράκης και δεξιά οι κ. Γ. Καλλιόπης με τη σύζυγό του Γιώτα, Ν. Σούτσου, Γ. Μαυρογένης

Εκλεκτά προϊόντα

Με σύνθημα «απόψε ο ουρανίσκος σου θα είναι ο πιο ευτυχισμένος της πόλης», το Island Residence υποδέχτηκε τους γευσιγνώστες-φίλους της Caviar House και των σοφισμών Balik. Προσωπικότητες της αθηναϊκής κοινωνίας και των ΜΜΕ κατέκλυσαν το παραθαλάσσιο εστιατόριο, ενώ ο chef Γιάννης Γκελντής δημιούργησε αξέχαστες γεύσεις βασισμένες στα προαναφερόμενα εκλεκτά προϊόντα.



Αποτελέσματα της Vernicos Yachts

Τα αποτελέσματα του εξαμήνου έδωσε πρόσφατα στη δημοσιότητα η Vernicos Yachts και είναι τα εξής:

1. Τα καθαρά κέρδη της Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή Α.Ε. για την περίοδο από 1/1/2000 έως 30/6/2000 διαμορφώθηκαν σε 400.231.656 δρχ. από 326.902.680 δρχ. την αντίστοιχη περίοδο του 1999, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 22,5%.

2. Τα έσοδα από ναυλώσεις διαμορφώθηκαν σε 294.078.483 δρχ. έναντι 200.899.467 δρχ. την αντίστοιχη περίοδο του 1999, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 46,4%.

3. Στον ενοποιημένο ισολογισμό τα συνολικά έσοδα από πωλήσεις ανήλθαν σε 762.256.213 δρχ. έναντι 485.892.472 δρχ. την αντίστοιχη περίοδο του 1999, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 56,9%.

Με βάση αυτά τα αποτελέσματα, η εταιρεία αισιοδοχεί ότι τα καθαρά κέρδη του 2000 θα είναι της τάξεως των 900.000.000 δρχ., παρουσιάζοντας αύξηση άνω του 50% σε σχέση με τα αποτελέσματα της προηγούμενης χρονιάς.



Συνάντηση πρέσβων της UNESCO

Ο γενικός διευθυντής της UNESCO Koichiro Matsuura και οι 18 πρέσβεις Καλής Θελήσεως της UNESCO συναντήθηκαν στην έδρα του Οργανισμού με θέμα συζήτησης την πιθανή συνεισφορά των πρέσβων και τις μελλοντικές προτεραιότητες του Οργανισμού.

Οι πρέσβεις που παρακολούθησαν τη συνάντηση ήταν οι: Jose Antonio Abreu, Patrick Baudry, Pierre Cardin, Claudia Cardinale, Marin Constantin, Cheick Modibo Diarra, Miguel Angel Estrella, Vigdis Finnbogadottir, Princess Firyal, Jean Michel Jarre, Omer Zulfu Livaneli, Kitin Munoz, Kim Phuc, Susana Rinaldi, Sheikh Ghassan I. Shaker, Zurab Tsereteli, Μαριάννα Βαρδινογιάννη και Julio Wertheim.

Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων, αρκετοί ομιλητές έδωσαν βαρύτητα στη σπουδαιότητα των σχέσεων ανάμεσα στην UNESCO και στο σώμα των πρέσβων Καλής Θελήσεως, αλλά και με ταξί των ίδιων των πρέσβων. Επίσης επισημάνθηκαν οι συμπληρωματικές συνεισφορές που θα μπορούσαν να προσφερθούν από τους πρέσβεις, σχεδιασμένες στην πολιτιστική τους ποικιλία και στην ευρεία κλίμακα των επαγγελματικών τους εμπειριών.

Η κ. Μ. Βαρδινογιάννη
με τον γενικό διευθυντή
της Unesco κ. Koichiro
Matsuura

Η κ. Μ. Βαρδινογιάννη
με τον Jean-Michel
Jarre και τον Billy Zane



«The Superfast Team»

Εται ονομάζεται η ομάδα των Ελλήνων πρωταθλητών στίβου που υποστηρίζει η εταιρεία Superfast Ferries. Μέλη της είναι μερικοί από τους σπουδαιότερους Έλληνες αθλητές στίβου των τελευταίων ετών: Όλγα Βασδέκη, Κώστας Γκατσιούδης, Κατερίνα Κόφφα, Χρήστος Μάγκος, Λάμπρος Παπακώστας, Άγγελος Παυλακάκης, Γιώργος Παναγιωτόπουλος, Χάρης Παπαδιάς, Γεωργία Τσιλιγκίρη καθώς και ο προπονητής Γιώργος Πομάσκι.

Πριν από τέσσερα χρόνια, η Superfast Ferries με σεβασμό προς τον ευγενικό θεσμό της χορηγίας και τον κλασικό αθλητισμό πήρε την πρωτοβουλία να στηρίξει τις προσπάθειες των Ελλήνων πρωταθλητών. Σήμερα, η ομάδα έχει φτάσει να αριθμεί 9 αθλητές, πολλοί από τους οποίους θα συμμετάσχουν και στην Ολυμπιάδα του Σίδνεϊ.

Στην εκδήλωση παρουσιάστηκε η σημαία που σχεδιάστηκε ειδικά για την ομάδα «The Superfast Team» και η οποία θα κυματίζει υπερήφανα σε όλα τα πλοία της Superfast Ferries μέχρι το τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων.

Η Superfast Ferries ευχήθηκε στους αθλητές της «καλή επιτυχία», προσφέροντας ένα κόσμημα που φιλοτέχνησε ειδικά για το σκοπό αυτόν ο οίκος Zolotas Jewelers. Το κόσμημα αναπαριστά έναν κότινο αγριειλιάς, πανάρχαιο σύμβολο νίκης και ειρήνης.

Επιτυχίες στο Ράλι Αιγαίου

Η εταιρεία διεθνών μεταφορών ΑΡΓΩ ΓΚΡΟΥΠΑΣ Α.Ε. συμμετείχε με επιτυχία ως σπώνσας στο καλοκαιρινό Ράλι Αιγαίου με το σκάφος «Shouky», το οποίο τερμάτισε πρώτο γενική με κυβερνήτη τον Θεόδωρο Γιοβάνογλου.

Η εταιρεία ΑΡΓΩ ΓΚΡΟΥΠΑΣ Α.Ε. κινείται εντυπωσιακά στο χώρο των διεθνών μεταφορών και logistics, κατέχοντας μία από τις πρώτες δέκα θέσεις εταιρειών του είδους στην Ελλάδα.

Ήδη έχει αυξήσει τον κύκλο εργασιών της το 1ο εξάμηνο του 2000 κατά 60% σε σχέση με το περαινό και ευελπιστεί σε διπλασιασμό των κερδών της μέχρι τέλους του τρέχοντος έτους.





ΣΩΜΑΤΕΙΑ - ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ - ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ
Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Στο βιβλίο, που επιμελήθηκε ο δικηγόρος και καθηγητής του Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Ι. Καρακώστας σε συνεργασία με τη δικηγόρο κ. Σ. Χατζηηλιού, επιχειρείται για πρώτη φορά στη νομική βιβλιογραφία η συγκέντρωση και κωδικοποίηση όλης της νομοθεσίας που αφορά και τις τρεις μορφές συνδικαλιστικής δράσης που αναπτύσσονται και λειτουργούν στην Ελλάδα, δηλ. τα σωματεία, τις επαγγελματικές οργανώσεις και τους συνεταιρισμούς. Τα σχετικά νομοθετήματα κατατάσσονται σε τρεις μεγάλες ενότητες. Στην πρώτη ενότητα περιέχονται οι βασικές αρχές περί σωματείων αθλητικών και

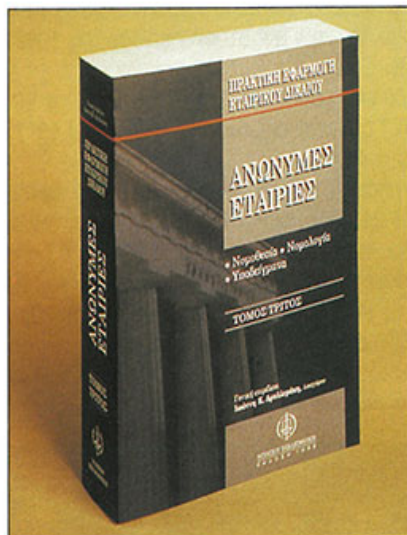
δικές ρυθμίσεις που αφορούν σε αθλητικά σωματεία (όπως πλέον αυτά ρυθμίζονται από το νέο ν. 2725/1999), όπως και επιβεβαιωμένες διατάξεις οργανισμών μεγάλων επαγγελματικών συνδικάτων (δικηγόρων, ιατρών, συμβολαιογράφων). Στη δεύτερη ενότητα εντάσσονται διατάξεις σχετικές με την κατοχύρωση και την άσκηση της συνδικαλιστικής δράσης, ενώ η τρίτη ενότητα αφιερώνεται στις ρυθμίσεις περί συνεταιρισμών (αγροτικών, αστικών, οικοδομικών) και επιχειρεί μια προσέγγιση του πρώτου ευρωπαϊκού μορφώματος συνεταιρισμού του Ευρωπαϊκού Ομίλου Οικονομικού Σκοπού. Τα αναλυτικά περιεχόμενα και ευρετήρια νομοθετημάτων και υποδείγματος, καθώς και οι πίνακες (χρονολογικός και αριθμητικός) των περιεχομένων στον κώδικα νομοθετημάτων, καθιστούν το έργο λειτουργικό και χρήσιμο για τον αναγνώστη.

ΑΝΩΝΥΜΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

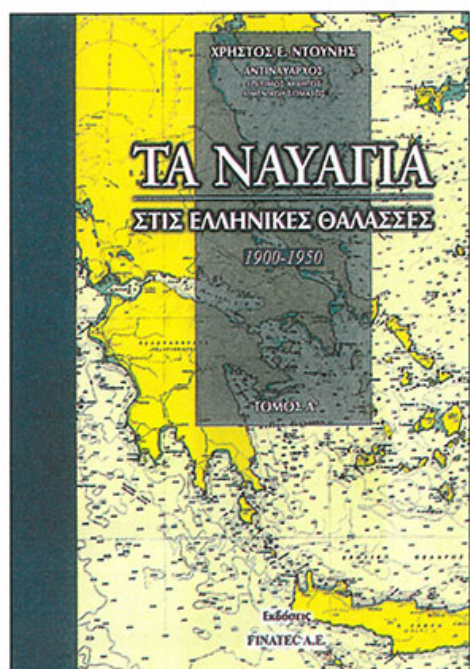
Νομοθεσία - Νομολογία - Υποδείγματα
Γενική επιμέλεια: Ι. Δρυϊθεράκης σε συνεργασία με τη δικηγόρο Β. Παπαδογάμβρου
Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Το έργο είναι δομημένο σε τρεις βασικές ενότητες, που περιλαμβάνουν το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις ανώνυμες εταιρείες, τη δικαστηριακή νομολογία και την ακολουθούμενη πρακτική με τη μορφή υποδείγματος. Στην πρώτη ενότητα καλύπτεται η εξουχτική η νομοθεσία από ένα σύνολο 37 νομοθετημάτων, ταξινομημένων θεματικά και κωδικοποιημένων μέχρι τον πρόσφατο

ν. 2753/1999 (φορολογικό νομοσχέδιο). Στη δεύτερη ενότητα παρατίθεται αποδεδειγμένη η νομολογία των τελευταίων 15 ετών, ταξινομημένη κατά ενότητες, και η τρίτη ενότητα περιλαμβάνει μία πλήρη σειρά 80 υποδειγμάτων εταιρικής πρακτικής με χρονοδιαγράμματα ενεργειών καθώς



και χρήσιμες παρατηρήσεις και σχόλια. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην ευχρηστικότητα και πληρότητα των αλφαριθμητικών ευρετηρίων που αφορούν τόσο τη νομοθεσία όσο και τη νομολογία. Στην ίδια σειρά ακολουθούν τρεις ακόμη τόμοι της ίδιας φιλοσοφίας που αφορούν αντίστοιχα τις ατομικές και προσωπικές επιχειρήσεις, τις εταιρείες περιορισμένης ευθύνης και τους ειδικούς τύπους των ανωνύμων εταιρειών.



ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ, 1900-1950, ΤΟΜΟΣ Α'
Του Χρήστου Ε. Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λιμενικού Σώματος
Εκδόσεις FINATEC A.E.

Η συγγραφή αυτού του βιβλίου είναι αποτέλεσμα πολυχρόνης έρευνας και μελέτης ελληνικών και ξένων πηγών και καλύπτει τα 1.527 (1.227 ελληνικά πλοία και 300 ξένα) ναυάγια των ελληνικών θαλάσσιων από το 1900 έως το 1950 (Α' τόμος). Ακολουθεί ο Β' τόμος που θα καλύπτει το χρονικό διάστημα 1951-2000.

«Ο συγγραφέας θαρεί υποχρέωση να διευκρινίσει ότι ενδεχόμενα να υπάρχουν και άλλα ναυάγια πλοίων, ειδικά κατά την περίοδο του Α' Παγκόσμιου Πολέμου, τα οποία η μέχρι τώρα έρευνα δεν έχει εντοπίσει. Ακόμη δε για όλα τα πλοία δεν επισημάνθηκαν λεπτομερή στοιχεία που συνθέτουν την πλήρη ταυτότητα του καθενός και τις συνθήκες απώλειάς τους. Όμως και αυτά τα πλοία περιλήφθηκαν στον Α' τόμο, με όσα στοιχεία συγκεντρώθηκαν, με το σκεπτικό ότι η μελλοντική έρευνα, έχοντας διαμορφωμένη μία αφετηρία, θα ολοκληρώσει την ταυτότητά τους και την ιστορική τους πορεία.

Από την πλευρά του, ο συγγραφέας θέλει να πιστεύει ότι παραδίδει στο ευρύ κοινό πλούσιο υλικό, με ναυτικά γεγονότα που συμπυκνώνουν τη ναυτική συνείδηση του έθνους, καθώς και ονόματα πλοίων και προσώπων με τα οποία χωρίς αμφιβολία πάρα πολλούς Έλληνες τους συνδέουν παλιές αλήθειες και νωπές ακόμη μνήμες... (Από τον πρόλογο του συγγραφέως)

LLOYD'S PORTS OF THE WORLD 2000



LLP

Lloyd's Ports of the World 2000
LLP Professional Publishing
Price: 245/US\$ 415/HK\$ 3237

«This classic work is indispensable for everyone with a commercial interest in ports»
International Transport Journal

Lloyd's Ports of the World 2000 lists 3,000 ports, with full contact details, facilities available there and precise geographical location, cross-referenced to a full-colour map section at the back. Unlike other port guides on the market, Lloyd's Ports of the World 2000 has been extensively edited to deliver purely relevant information and retain its handy, single volume format.

The 2000 edition of Lloyd's Ports of the world has been fully updated with a record number of questionnaires being returned, proving that it is still the number one port guide.

Contents

Prelims: Foreword, Contents,
The Year in Review,

Port Information: Africa, North America, Central America & West Indies, Asia, Australasia & Pacific Islands, Europe, European Union, International Free Trade Zones, Index to Ports and Countries, Map Section

P&I Clubs Law and Practice
By Stephen J Hazelwood
LLP Professional Publishing
Price: 150/US\$ 225/HK\$ 1'989

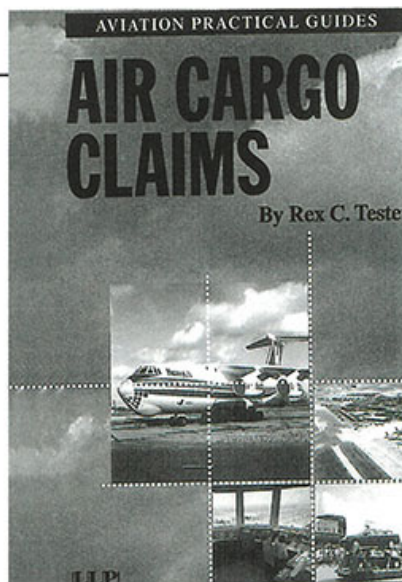
P&I Clubs Law and Practice 3rd edition provides a detailed but easy-to-follow account of the constitution, workings and daily practice of

shipowners mutual and indemnity clubs. Designed to be a practical reference source for anyone who is in any way involved with mutual insurance, it offers comprehensive guidance on the complex area of P&I Clubs.

This new third edition has been fully revised and updated since the last edition was written in 1994. It provides detailed commentary on major cases which have occurred in areas such as:
group entry - collection of calls - club LOUS
- the duty to sue and labour under marine insurance law.

It also covers major legislative developments such as the Merchant Shipping Act, new legislation on oil pollution and the new NYPE Inter-Club agreement produced by the International Group.

P&I Clubs has established itself as a



highly valuable handbook for all those working in the mutual insurance market. It will be invaluable for marine consultants, insurance companies, P&I Clubs, brokers, lawyers, ship owners and ship managers.

PMC 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

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμός απόφασης 5467/99

(τακτική διαδικασία)

Δικαστής: Η πρωτοδίκης Μερóπη Πουλάκη-Κυριακίδου

Με το ν. 314/1976 κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 «περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαιοειδών και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

Με τη διεθνή αυτή σύμβαση καθιερώνεται αστική ευθύνη αυτού που προκαλεί ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο, ευθύνη που είναι ανεξάρτητη από υπαιτιότητα.



Συγκεκριμένα, το άρθρο III παρ. 1 ορίζει ότι «... ο πλοιοκτήτης κατά τον χρόνον του συμβάντος ή, όπου τούτο αποτελείται εκ σειράς περιστατικών, κατά τον χρόνον του πρώτου περιστατικού, θα ευθύνεται δι' οιαδήποτε ζημίαν εκ ρυπάνσεως, προκληθείσαν εκ πετρελαιοειδών διαφυγόντων ή εκρεύσαντος κατ' ακολουθίαν του συμβάντος».

Από τη διατύπωση του κειμένου του άρθρου αυτού σαφώς συνάγεται ότι θεωρείται, εν όψει της εμφανέστατης διακινδύνευσης που ενέχει για τη θάλασσα η διαρροή πετρελαιοειδών, αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη για την αποκατάσταση των ζημιών που επέρχονται εξαιτίας θαλάσσιας ρύπανσης που το πλοίο του προκαλεί από διαρροή πετρελαιοειδών, αφού η υπαιτιότητα δεν αποτελεί στοιχείο της υποστάσεως της ευθύνης του αυτής (βλ. και Α. Κιάντου-Παμπούκη: Η αστική ευθύνη για ρύπανση της θάλασσας ΕΝΔ 17-2).

Στην έννοια της «ζημίας εκ ρυπάνσεως» εμπίπτουν και οι δαπάνες προληπτικών μέτρων, τα οποία είναι, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του ίδιου άρθρου, όλα εκείνα τα εύλογα μέτρα που λαμβάνονται από οποιοδήποτε πρόσωπο με την επείγουσα τέτοιου συμβάντος για την πρόληψη ή τη μείωση της ζημίας από ρύπανση. Γίνεται έτσι φανερό ότι δαπάνες προληπτικών μέ-

τρων και συνακόλουθα ζημία από τη ρύπανση αποτελούν και εκείνες που έγιναν από επαγγελματία ιδιώτη για την απορρύπανση θάλασσας από τη διαρροή πετρελαιοειδών. Επομένως έχει ο επαγγελματίας αξίωση κατά του πλοιοκτήτη του πλοίου που προκάλεσε τη ρύπανση για την πληρωμή των εν λόγω δαπανών, είτε προχώρησε στην απορρύπανση ύστερα από υπόδειξη της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής είτε ήλθε γι' αυτό σε συμφωνία με τον ίδιο τον πλοιοκτήτη.

Εξάλλου, στο εσωτερικό δίκαιο ο ν. 743/1977 «περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων», αν και εκδόθηκε ένα έτος περίπου μετά την κύρωση της Συμβάσεως των Βρυξελλών, εντούτοις καθιερώνει πταισματική ευθύνη εκείνου που προκαλεί τη θαλάσσια ρύπανση.

Ειδικότερα με το άρθρο 12 παρ. 1 του νόμου αυτού ορίζεται ότι: «Διά την αποκατάστασιν προκληθεισών εκ ρυπάνσεως ζημιών, ως και διά τας γενομένας δαπάνας προς αποτροπήν ή εξουδετέρωσιν αυτής υπεύθυνος είναι ο υπαίτιος προκαλέσας την ρύπανσιν, μετ' αυτού δε ευθύνονται εις ολόκληρον και οι κάτωθι: α) Επί πλοίων και δεξαμενοπλοίων ο πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο εν Ελλάδι διαχειριστής του πλοίου, επί πλοίων δε και δεξαμενοπλοίων ανκό- ντων εις ανωνύμους εταιρείας και ο

πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου, ως και ο διευθύνων σύμβουλος αυτής...».

Είναι προφανές ότι μεταξύ των δύο αυτών νομοθετημάτων και κατά το συγκεκριμένο μέρος που επικαλύπτονται υπάρχει αντίφαση, εις τρόπον ώστε σε περίπτωση που συντρέξει να εφαρμοστούν αυτά, θα υπερισχύσει η Συνθήκη των Βρυξελλών σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος.

Εκτός όμως από την ευθύνη εκείνου που προκαλεί τη ρύπανση και ως προς τον οποίο ο ν. 743/1977 απαιτεί να υπάρχει υπαιτιότητα, αυτός καθιερώνει την ευθύνη και άλλων ατόμων, των οποίων η υποχρέωση προς αποζημίωση και μάλιστα εις ολόκληρο με τον υπαιτιώς προκαλέσαντα τη ρύπανση απορρέει από την ειδική σχέση που αυτά έχουν προς το πλοίο, από το οποίο προκλήθηκε η ρύπανση. Τα

πρόσωπα αυτά είναι επί πλοίων και δεξαμενοπλοίων, ο πλοίαρχος, ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής, ο εν Ειρήδι διαχειριστής του πλοίου, επί πλοίων δε και δεξαμενοπλοίων που ανήκουν σε ανώνυμες εταιρείες και ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου, καθώς και ο διευθύνων σύμβουλος αυτής.

Η ευθύνη των τελειωτών αυτών προσώπων, όπως συνάγεται από τη διατύπωση της ανωτέρω διατάξεως, είναι αντικειμενική και κατά το σημείο αυτό ο ν. 743/1977 συμβαδίζει με την αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη που καθιερώνει η Συνθήκη των Βρυξελλών (βλ. και Εφ. Πειρ. 679/1998 οδηγούσης). Σημειώνεται ακόμη ότι αν και ο ανωτέρω νόμος μιλά για ανώνυμη εταιρεία, πρέπει να γίνει δεκτό ότι ως τέτοια πρέπει να θεωρηθεί και η ναυτική εταιρεία που είναι και αυτή μετοχική.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι εφόσον με την εναγόμενη πλοιοκτήτρια ναυτιλιακή εταιρεία συνεπάγονται ο πρόεδρος καθώς και ο διευθύνων σύμβουλος, η ευθύνη των τελειωτών είναι αντικειμενική και έτσι δεν απαιτείται να εκτίθεται στην αγωγή συγκεκριμένο πταίσμα αυτών.

Επίσης δεν απαιτείται να εκτίθεται ότι καταρτίστηκε σύμβαση μεταξύ των διαδίκων (δηλαδή της πλοιοκτήτριας και ιδιώτη επαγγελματία ασχολούμενου με την απορρύπανση της θάλασσας από το πετρέλαιο) για την απορρύπανση, δεδομένου ότι, κατά τα αναφερόμενα πιο πάνω, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 ο επαγγελματίας έχει αξίωση αποζημίωσης κατά του πλοιοκτήτη του πλοίου που προκάλεσε τη ρύπανση ακόμα και στην περίπτωση που προχώρησε στην απορρύπανση ύστερα από υπόδειξη της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής.

*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



Once a year, on World Maritime Day, we in the shipping industry make an effort to raise its profile by focussing on some of the key themes related to our day-to-day work and bringing them to the attention of a wider audience.

The first World Maritime Day was held in 1978 with the theme «Safety, welfare and training of seafarers» and different themes have been selected since then.

This year our theme is «building maritime partnerships», highly appropriate for shipping because the industry is at the heart of one of mankind's oldest and most basic partnerships - partnership in trade.

Greek shipping has long been a crucial partner in international trade, with 4,000 years of association with the sea. And as one of the top five shipping fleets today, with some 25 million gross tons of merchant shipping on its register, Greece is a key player at IMO.

IMO, as an organization, is essentially a partnership of its 158 Member Governments, who join together in framing, implementing and policing the standards and the rules and regulations that govern international shipping. This

the Erika will likely join the likes of Exxon Valdez, Amoco Cadiz, Sea Empress and Torrey Canyon on a melancholy list of vessel casualties that have repeatedly forced shipping to re-examine its safety record and practices.

This month's Marine Environment Protection Committee will dedicate time to discussion of proposals to amend regulations relating to the phasing out of single hull oil tankers in the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78).

Furthermore, the IMO Legal Committee at its 82nd session this month will be considering a proposal to amend both the 1992 Protocol to the Civil Liability Convention and the 1992 Protocol to the International Oil Pollution Compensation Fund. The proposals are to increase the limits of the said Protocols, in order to reflect the increasing cost of major oil spills now before the 1992 Fund.

The discussions at these committees will be a good example of the IMO partnership at work and will likely be an example of how Greece and other Member States work together through consensus to achieve regulations that everyone is happy with.

Of course, it is not just at IMO headquarters that IMO Members contribute to the maritime partnerships that develop and implement ship safety and environmental standards.

As a port State, Greece recognizes that port State control works best when it is organized on a regional basis and therefore is involved as a full and active member of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, which covers Europe and the Atlantic.

As a flag State, Greece has, by ratifying IMO conventions and making them part of national law, agreed to enforce the safety and marine pollution prevention standards contained in those conventions on the ships flying its flag.

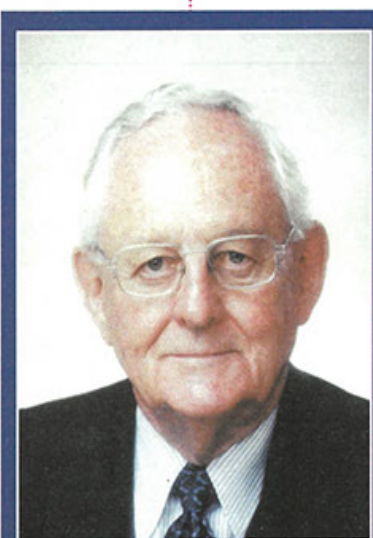
And of course, the Greek fleet employs large numbers of seafarers, who, in turn, support their families with their shipping-generated income.

This year's World Maritime Day is particularly significant for the world's seafarers because IMO is holding a competition to design a memorial to seafarers to be erected at IMO. This memorial - to be unveiled on World Maritime Day in 2001 - will serve as a permanent reminder of the contribution made by seafarers to world trade and to the contribution that shipping - and its seafarers - make to every aspect of our daily lives.

Greek shipowners, seafarers, port officials, ship inspectors and maritime administrators are all aware that shipping is a modern, international and multi-faceted industry that eventually touches just about everyone on the planet. And there is not a single individual or group involved with shipping that stands alone, outside the network of partnerships.

It is fundamental that we all commit to a process of continually re-examining the standards that we have established and the mechanisms we have created for ensuring their proper, uniform implementation. In this, a global industry, our objectives can only be achieved through global partnerships in the global forum, provided by IMO.

Building maritime partnerships



By Mr. William A. O'Neill
Secretary-General,
International Maritime Organization

partnership has produced more than 40 conventions and several hundred protocols and resolutions that together provide the blueprint for a safe, environmentally friendly and cost-effective industry.

The partnership of Member States is enhanced by the technical competence, skills, expertise and knowledge of our partners in the commercial shipping world, who contribute through the NGOs that have consultative status with IMO and attend IMO meetings.

Another example of partnership is the collaboration that helps make the IMO technical assistance programme work. This means the partnership of expertise and donor funding which help those countries that need it to develop the infrastructure to be able to

implement IMO Conventions.

Greece has been a Member of IMO since 1958 and has long had a seat on the IMO Council. It is true to say that Greece has been a vigorous advocate and an active and constructive sponsor of IMO's legislative work, as well as of its various initiatives on safety and environmental issues.

It is difficult to talk about IMO's legislative work this year without mentioning the Erika. Oil pollution from the tanker Erika devastated the coast of France in December 1999. While the oil has been cleaned away,

the maritime scene

NEWS

BRUHN SPEDITION INTRODUCES LIGHTWEIGHT BULK CONTAINERS UTILISING SSAB HIGH-STRENGTH STEELS

The German forwarder Bruhn Spedition GmbH is boosting its fleet of special bulk containers with a series of 30ft high payload units being constructed by Balt Container Ltd in St Petersburg. These containers are now being introduced into Bruhn's regular traffic between Scandinavia and the North Continent, primarily carrying starch for the paper industry northbound and either other bulk traffic or, because there is an imbalance in bulk movements, general cargo such as paper reels.

The new containers are being constructed from high strength steel produced by the Swedish steel company SSAB Tunnplatt AB. This enables the tare weight of these containers to be reduced by around 20% compared to earlier containers manufactured in standard Corten steel, resulting in an increased payload of around 31,150kg, based on a maximum gross weight of 34,000kg.

The new containers, which are 9ft high palletwide units for maximum flexibility when carrying non-bulk cargoes, feature 1.4mm Docol 700 W cold-rolled weathering steel in the sidewalls, front endwall and door panels while Domex 700 MC non weathering steel has been specified for the corner posts, floor and other structural parts. Bulk cargoes are loaded via five stainless steel loading hatches and discharged through a «letterbox» discharge hatch in the front endwall.

Much of Bruhn's business is in the trades between Germany and Finland, Scandinavia, the Baltic states and CIS countries. Most of its customers are drawn from the chemical, steel and paper industries but also include manufacturers of industrial starches, mineral products of all kinds, plastics and foodstuffs.

The company also operates a reloading station in Antwerp. This enables it to receive cargoes in 20ft and 30ft bulk containers, holding them where required as temporary storage, and then transferring the commodities to silo trucks for just-in-time deliveries.

OTAL SHIPS OVER 15,000 BOOKS FROM COTE D'IVOIRE TO MAURITANIA ON BEHALF OF THE LIONS CLUB HARMONIE

OT Africa Line (OTAL) has recently moved free of charge a shipment of French school books from Abidjan in Cote d'Ivoire to Nouakchott in Mauritania, West Africa.

The books were carried in a 20ft container aboard OTAL's multipurpose/ro-ro vessel Katsina. The shipment was particularly appropriate since the current Lions' Governor,

M Samba Diom Ba, is a Mauritanian whose slogan for his year of office has been

«Build the future through education».



LLOYD TRIESTINO TO LAUNCH NEW EXPRESS SERVICE BETWEEN EUROPE AND ASIA

The Italian shipping line Lloyd Triestino (LT) is to accelerate its China-Europe-Mediterranean (CEM) service between Europe and Asia by re-tonnaging it with eight 25-knot post-Panamax container vessels. Until now, the CEM service has used ships of around 2700-3000TEU operating at around 20 knots. Now, eight 5364TEU vessels will maintain a 56-day round-trip schedule with the following rotation:

Shanghai - Ningbo - Yantian - Hong Kong - Singapore - Gioia Tauro - Rotterdam Bremerhaven Thamesport Zeebrugge Gioia Tauro - Singapore - Kaohsiung Hong Kong - Shanghai. Transit times are much improved as the following westbound examples show:

Shanghai - Gioia Tauro 18 days

Hong Kong - Gioia Tauro 14 days

Singapore - Gioia Tauro 11 days

(For transit times to Rotterdam, add five days, Bremerhaven six days, Thamesport eight days and Zeebrugge nine days.)

Eastbound transit times are similarly improved including Zeebrugge to Singapore in 18 days and Gioia Tauro to Shanghai in 20 days.

The revised CEM service also provides LT with increased capacity and improved transit times between Europe and Australia. The company relays cargo over Singapore which is the hub port for its weekly SAX service. This departs Singapore every Monday and calls at Sydney, Melbourne and Brisbane before returning to Singapore. It is operated by four vessels of approximately 1300TEU.

Initially, the eight vessels being allocated to this new service are LT Ursula, LT Unity, LT Utile, LT Ulysses, LT United, LT Unicorn, LT Urban and LT Usodimare. All are either owned or chartered by Lloyd Triestino.

LT is reallocating the ships displaced from the CEM service into other operations including its FEM (Far East - Mediterranean) and transpacific services.

BIG EXPANSION AT WIKBORG, REIN & CO

WIKBORG, Rein & Co, the international law firm headquartered in Norway, has opened an office in Singapore on 1 August, 2000. Together with the existing office in Kobe, Japan, this latest expansion will enable Wikborg, Rein & Co to serve all the most important areas of Asia. The new office will provide legal services for the entire commercial market but will specialise in shipping. The office will be headed by new resident partner Dag Rommen. Rommen, a qualified Norwegian lawyer and master mariner, joins Wikborg, Rein & Co from Evensen & Co. Evensen & Co will be dissolved. Rommen has extensive experience in ship management, chartering and ship broking and has already spent four years practising law in Singapore.

Also joining Wikborg, Rein & Co from Evensen & Co is Tom Haugard Evensen. An experienced shipping lawyer and former name partner of Evensen & Co, he is «universally regarded as a first-class shipping lawyer», according to the latest edition of European Legal 500.

Evensen joined the already strong shipping team at the Oslo office of Wikborg, Rein & Co on 1 September, 2000. Evensen originally joined Wikborg, Rein & Co in 1978 based both in Oslo and Japan. He left in 1988 to set up Evensen & Co.

In addition to these latest expansion plans, Wikborg, Rein & Co is re-organising into six activity groups based around the activities of its clients - trade/industry, stock exchange and finance, natural resources, technology/media/telecommunications, shipping/ship finance/transport/offshore, and real estate.

As of September Wikborg, Rein & Co has a total of 43 partners and about 70 associates in its offices in Oslo, Bergen, London, Kobe and Singapore. Its business reflects the international trading history of Norway and its partners cover the full range of shipping, commercial, insurance and financial law.

DAUGHTERS OF PENELOPE HOLD THEIR NATIONAL CONVENTION IN NEW ORLEANS

One of the largest American-Hellenic National Womens Organizations held their very successful convention with the election of the following individuals: International President, Betty Benjou of Denver, Colorado; Vice-President Joanna Booras, Danville, CA; Canadian President Betty Drakontaidis, Longueuil, Quebec; Secretary, Evellyn Tsiadis, Woodbridge, NJ; Treasurer Angela Vlahakis-Kavounas of Portland, OR; Grand Governor Zones I-4: Demi Kapolis, Braintree, MA; Joanne Sackedis, Palm Harbor FL; Olga Bush, Boerne, TX; Christine Kockinis, Sacramento, CA and Advisor to the Maids of Athena, Karen Markopoulos, Palm Harbor, FL.

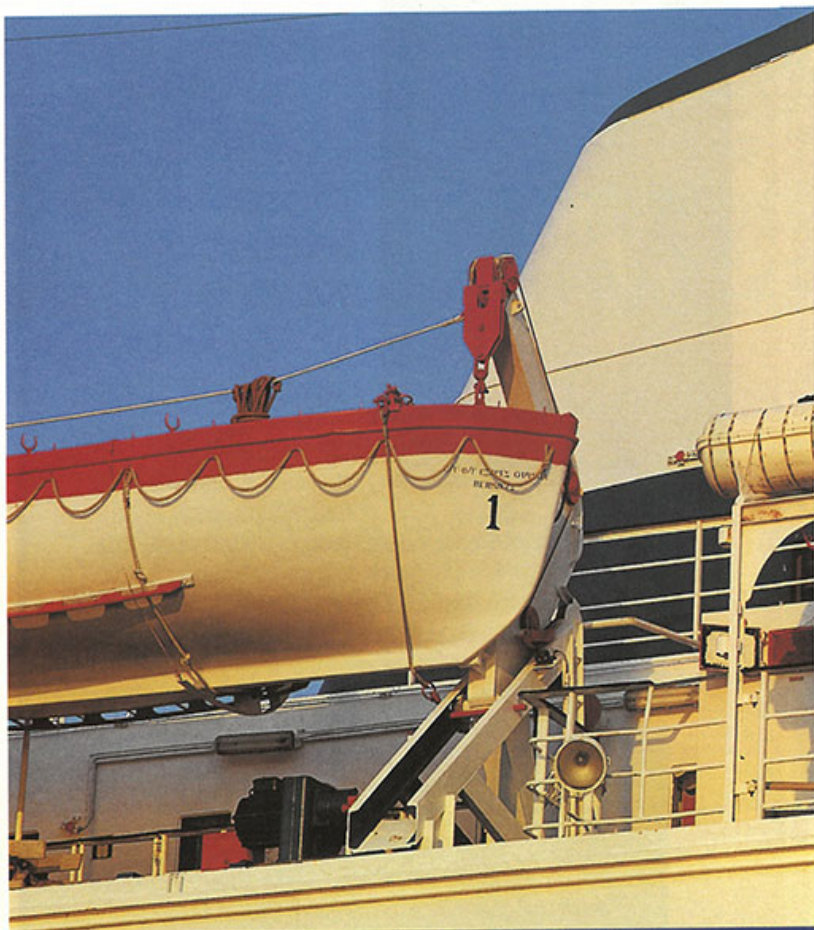
President Betty Benjou in her closing remarks to the delegates, which represented membership from throughout the United States, Canada and Greece, focused on her vision of «A NEW CENTURY A NEW BEGINNING». She states: Some of my visions for our future include expanding our horizons and to consider Europe as an arena for chapters to be established—specifically London, Paris and Frankfurt. We have large populations of women of Hellenic descent to draw upon in these locales.

I challenge our Foundation and Sisterhood to develop our own «Abroad Program» along with our Sisters in Greece and Cyprus. Our Sisters in Greece and Cyprus can perform a pivotal role in easing the burden of the necessary bureaucracy, in order to establish this «Abroad Program» along with the cooperation of the Greek government.

I would also like to see The Daughters of Penelope affording our young adults an opportunity to participate in the 2004 Olympics in Greece. Our young people need to have an appreciation and understanding of their Hellenic culture, in order to keep alive their heritage and roots. We simply cannot rest on the laurels of our past, but must forge ahead to a new tomorrow for: «A New Century and A New Beginning».

MOORE STEPHENS STRENGTHENS RUSSIAN NETWORK

Leading shipping accountant Moore Stephens has appointed Gavin Stoddart as a partner in London, with special responsibility for developing the firm's Russian and Ukrainian business. As managing director of Moore Stephens Russia Ltd, Stoddart will focus on expanding the existing network of offices in Moscow, Nakhodka, Sakhalin Island, Vladivostok and Kiev, Ukraine, and expanding the range of services, which include audits and consultancy advice to major clients, particularly on Russian taxation issues. He will be joined by Elena Tikhnenko, a US certified public accountant, who has moved to London from Moore Stephens Dalaudit in Vladivostok. She will work closely with Stoddart, as senior manager of Moore Stephens Russia. In a separate move, Richard Greiner has been appointed Director of Shipping Research and Marketing. His new role provides further focus for Moore Stephens' shipping expertise. Greiner is to spearhead an expansion of Moore Stephens' shipping industry work into the ports and freight forwarding sectors. Moore Stephens London, founded in 1907, is a member firm of Moore Stephens International Limited, one of the world's leading accounting and consulting networks, with more than 380 offices of member firms in over 70 countries. Moore Stephens London is noted for a number of industry specialisations and, in particular, is widely acknowledged as a leading shipping and insurance adviser.



WIJSMULLER WINS ANOTHER MAJOR SPM CONTRACT, THIS TIME IN YEMEN

The Wijsmuller Group, through its subsidiary Cory Towage Limited (now renamed Wijsmuller Marine Limited) has been awarded a contract to provide marine services at the Ash Shihr oil export terminal in Yemen for Canadian Occidental Petroleum Yemen, otherwise known as CanOxy Yemen.

The Ash Shihr terminal handles crude originating inland. This is piped to the terminal storage tanks from where it is pumped to loading tankers at the single point mooring buoy (SPM) located three miles offshore. The crude is normally destined for ports in the Far East. The SPM is capable of handling the largest of tankers and regularly receives vessels of 300,000 dwt.

The Wijsmuller contract, which commenced on 1 June, involves the provision of a specialist multipurpose support vessel, a linehandling tug, operation of a pollution control vessel and maintenance of the SPM both above and below the water.

During loading operations, which can last for more than two days, the multipurpose vessel Riyan (5331 bhp) attaches a tow line to the stern of the tanker to hold her clear of the SPM. The linehandling tug Al Hami delivers personnel and equipment to the tanker and then handles the hoses during the berthing operation.

Local operating conditions can be particularly difficult during the south westerly monsoon which normally lasts from June till October. The new contract requires the maintenance divers to be based offshore. Riyan has a diving compression chamber aboard and her facilities have been upgraded to accommodate a total crew of 19 including 5 divers. The water depth, at 45 metres, is within the limits of air diving. Both vessels provided by Wijsmuller for the contract underwent modifications to meet CanOxy's contractual requirements. The 70 tons bollard pull Riyan now has an A frame on the stern deck and a side crane to perform lifting work at the buoy. She also has two additional winches to allow the deployment of concrete block moorings because of the relatively poor holding ground. A pusher bow is included and a twin diesel rigid inflatable boat (RIB) has been provided for the transport of personnel and stores.

The 1991 built Al Hami, a 21m, 17 tons bollard pull linehandling tug, is configured to handle hoses and to take an A frame and winch unit to perform plough dredging.

Both tugs are named after villages local to the CanOxy Yemen Terminal.

Fifty-five personnel are employed on the contract to enable 24 hour per day, 365 days per year cover. Thirty-eight of this number are Yemeni nationals with the majority having been employed at the terminal since its start-up in 1993.

In Yemen, Wijsmuller will utilise its experience of SPM and offshore terminal operations gained in Europe, West Africa, the Middle East, South America and the Caribbean. The group has been involved in the SPM market since 1980, starting with contracts in Libya and then Angola where it provided berthing and other marine services to the offshore facilities of Cabinda Gulf Oil in Angola for 16 years in very difficult operating conditions without a single day's down time. More recently, in 1999, Wijsmuller won a contract to provide a wide range of marine services at the Butinge SPM in Lithuania, the first SPM in the Baltic Sea.

Wijsmuller Group operates 140 vessels in more than 20 countries worldwide providing harbour towage, terminal and offshore support, maritime services, salvage and ocean towage.



A GRECIAN ODYSSEY SOTHEBY'S LONDON TO AUCTION MAJOR GREEK PAINTINGS

TWO MASTERPIECES by
Nicholas Gysis will feature in
Eastern Encounters:

Paintings of Greece and the Middle East, a special sale to be held at Sotheby's in London on Thursday October 12, 2000. This auction reflects an unprecedented international demand for important Greek and Orientalist paintings. It will celebrate the greatest Hellenic artists of the nineteenth and twentieth centuries, many of whom are rarely represented in global auctions.

Highlights of the sale will include *The Barber and the Captive* by Gysis, who is generally considered among the fathers of modern Greek painting, will number among the highlights.

The Barber depicts one of Gysis' favorite subjects - children - and its full provenance can be traced back to its execution in the 1880s, when the artist was at the peak of his powers. The painting, estimated to reach between 280,000 pounds, and 400,000 pounds has never been offered at auction and is preserved in excellent original condition. A preparatory sketch is in the National Gallery and Alexandros Soutzos Museum in Athens.

The second painting, Gysis' superb anecdotal scene *Held Captive*, is dated May 1870 and was recorded complete in the artist's diary on the day the Franco-Prussian War was declared (est: 220,000/280,000 pounds). Like *The Barber*, this work has been requested for inclusion in the major Gysis retrospective exhibition to be held at the National Gallery and Alexandros Soutzos Museum in Athens in September 2001.

NEW LINTEC SHAREHOLDERX

NIGEL Wilkinson has joined international independent marine fuels analysis company Lintec Group Limited as a shareholder-executive. Nigel, who was formerly a partner in a UK firm of chartered accountants and is a graduate engineer, will be taking a role in the day-to-day operational running of the company.

Wilkinson's move to Lintec Group Limited coincides with the relocation of the company's head office, which is now situated at: Enterprise House, Valley Street North, Darlington, DL1 1GY, United Kingdom

Tel: +44 (0) 1325 390180, Fax: +44 (0) 1325 460055

Lintec Group Limited is a specialist independent provider of marine technical services. Its subsidiary company Lintec Testing Services Limited offers a global fuel testing programme with laboratories in Rotterdam and Singapore. Through its subsidiary Lintec Marine Services Limited, ship vetting inspections, expediting and loss control services are provided to the oil and chemical industries.

UNLAWFUL DETENTIONS OF TANKER CAPTAINS AND CREWS ULTIMATELY A THREAT TO OIL SUPPLY

The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) is deeply concerned about the increasing tendency by nations to unlawfully detain tanker captains, and in some cases crews, for extended periods, following oil spill incidents.

The Association calls on all nations to handle marine accidents in conformity with the international conventions governing marine transportation and oil spill liability. Most states have ratified these conventions and implemented them in national law.

In 1996, INTERTANKO published the so-called US Ports and Waterways Safety Study, which focused on the safety in US ports and waterways. This study was endorsed by the United States Coast Guard and formed part of the background for the United States Secretary of Transportation Rodney Slater's Maritime Transportation System Initiative. The Association also took a high profile in the case of the oil tanker *Nissos Amorgos*, which in 1997 went aground in the Maracaibo Channel in Venezuela, and several similar incidents. The Association, whose members, for example, transport over 65% of the oil that is imported to the United States, has continually expressed concern over the prolonged detention of the ships and the criminal prosecution of Masters and crew. It is not INTERTANKO's policy or role to interfere in the judicial processes of Sovereign States and in this case INTERTANKO notes that the decision is under appeal on the grounds that, amongst other things, much of the technical evidence was either misapprehended or ignored by the Court.

It is well known that following the oil pollution incident of the *Nissos Amorgos* in the Channel of Lake Maracaibo on 28 February 1997, where two further vessels ran aground over a six-week period, INTERTANKO acted vigorously to ensure that the true facts of this case came into the public domain.

INTERTANKO continues to be concerned over the criminal prosecution of qualified and experienced seafarers involved in accidents for which the blame may lie with others, or in which their role does not reasonably warrant a criminal process.

The tanker industry provides an essential service in transporting energy from the producing areas and there is now widespread concern among quality operators that if the trend of detaining and prosecuting seafarers continues, we will have problems recruiting the best seafarers to take care of the oil cargoes.

Tanker transportation is the primary means of transporting oil safely and efficiently around the globe - any practice which has an impact on tanker transportation will ultimately have an impact on oil supply.

INTERTANKO will shortly introduce a paper in the International Maritime Organization (IMO) calling for guidelines on the protection of masters and crew against unjustified detentions and prosecution.

INTERTANKO will invite the IMO to take note of the incidents where seafarers have been detained and to look at the governing principles in the international treaty regimes to assess how far national sovereignty may be exercised in this field without rendering international treaty obligations meaningless.

The IMO will also be invited to consider measures to improve on the situation in the short term by a MSC Circular to member governments inviting adherence to international treaties and IMO/ILO instruments.

Finally, the industry will invite the IMO to consider developing a Code of Practice to assist flag states and coastal states to provide better protection of seafarers involved in maritime casualties.

ANTRAK BENIN SECURES FULLY DEDICATED TERMINAL IN COTONOU

Antrak Benin, in association with local stevedoring partner Sobemap, has developed a dedicated terminal in the West African port of Cotonou, Benin. This strengthens considerably Antrak's operations in one of the sub-region's most important relay and transit ports; Benin handles large volumes of through cargo, particularly goods destined for Nigeria.

Antrak's Cotonou terminal offers the full range of ships agency and shore handling services as part of the Antrak International network of West African ships agency, stevedoring, storage and warehousing, and other landside services.

Serving principally as a container facility, the terminal incorporates 7,000m² of quay space, allowing containers to be stacked in consignee order. Additional features include comprehensive security measures and two forklift trucks, one specialised full container handler and one specialised empty container handler.

The terminal also employs its own personnel including tallymen and drivers.

The terminal is operational between 0700 hours and 2300 hours on weekdays and between 0800 hours and 1200 hours on Saturdays. Fencing and additional security measures are in place around the entire terminal with access limited to one entry point. Security is of extreme importance in Cotonou as 90% of containers are devanned on quay.

«The benefits available to importers include the positioning of containers less than one hour after presentation of unstuffing authorisation. Transit of cargo is therefore accelerated, allowing the importer to honour consignee deadlines and further develop trade activities in the region.»

Cotonou is the major transit port for Nigeria, Niger, Burkina and Togo and has a strong import market with high demand for a wide range of commodities including petroleum products, foodstuffs and light consumer goods. The region also produces a number of agricultural products for export markets including cotton, cashew and shea nuts.



DIARY OF EVENTS

9-10 October 2000

Le Meridien Waldorf, London

P & I Market Trends and Opportunities

Lloyd's List Events

Tel.: +44207 453 5939

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

Infralymics - 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

16-17 October 2000, Le Meridien, Dubai

Lloyd's List Shipping Summit Middle East 2000

Lloyd's List Events

Tel.: +44207 453 5939

18-20 October 2000, Hurlingham Club, London

1st Lloyd's List International Shipping Convention

Lloyd's List Events

Tel.: +44207 453 5939

25-26 October 2000, Rotterdam, The Netherlands

The 5th European Shippers' Council Conference

Shipper 2000

New Trends in Shipper-Carrier Trading Practices

Lloyd's List Events Tel.: +44207 453 5939

26-27 October 2000, Limassol Cyprus

Ship Management 2000

Lloyd's List Events

Tel.: +44207 453 5939

28 October 2000, Newcastle upon Tyne, UK

The Mariner and the Maritime Law

Supported by the London Maritime Arbitrators

Association

Tel.: 0191 232 5221

3 November 2000, Grande Bretagne Hotel, Athens, Greece

The 12th Annual Conference on Recent

Developments in European Air Transport Law and

Policy Organised by the European Air Law Association

John Balfour, London, 0044207 4813 100

Ilias Bissias, Piraeus, 003014227 111

7-8 November 2000, Duisburg, Germany

The Sixth Short Sea Europe 2000

Lloyd's List Events

Tel.: +44207 453 5939

14-15 November 2000, London Marriott Lloyd's

Shipping Economist Shipping Finance Conference

Lloyd's List Events

Tel.: +44207 453 5939

21-22 November 2000, Oberoi Towers, Mumbai

Manning & Training in India Lloyd's List Events

Tel.: +44207 453 5939

29 November - 1 December 2000, Genoa, Italy

Intermodal 2000

Organised by IIR Exhibition

Tel. + 44207 453 5309

30 November - 1 December 2000, Mayfair London

The Future of Air Transport

Organised by the Institute of Economic Affairs

Tel. +44207 608 0541

Η ναυτιλία έχει το δικό της περιοδικό

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

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

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

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

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ / METHOD OF PAYMENT

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

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/COMPANY:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΔΟΥ: ΛΦΜ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS:

..... Τ.Κ./POST CODE:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ/TELEPHONE: FAX:

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

Ημερομηνία/Date .../.../...

Υπογραφή/Signature

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ



TURBO TECNICA LTD

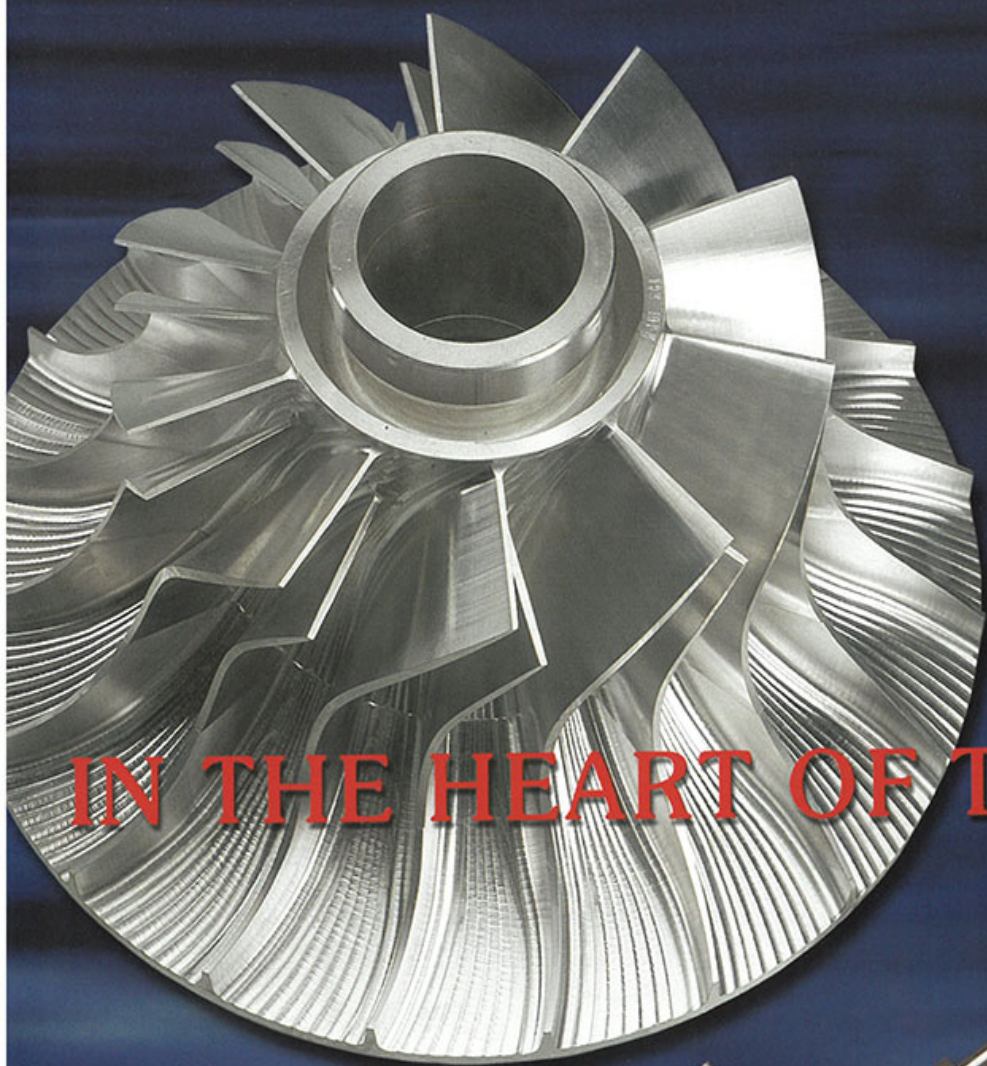
D. & Th.



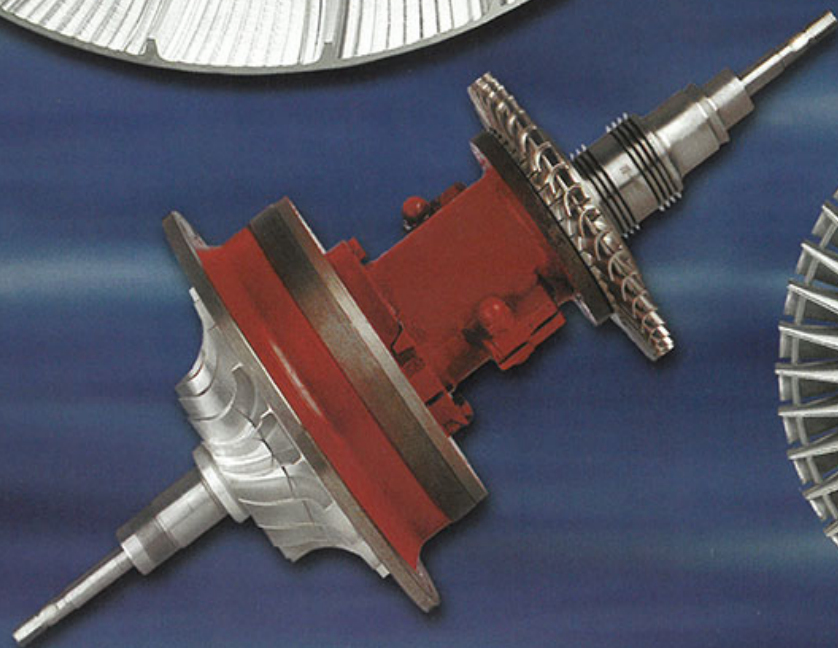
PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS



IN THE HEART OF THE SHIP



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

e-mail: turbopis@hol.gr

- London • Paris
- Rome • Munich
- Dusseldorf • Cologne
- Frankfurt • Stuttgart
- Athens • Thessaloniki
- Rhodes • Heraklion
- Chania • Kavala • Mytilene



www.cronus.gr

YOUR FIRST CHOICE.

CRONUS
airlines

Athens: (01) 9944444 • Thessaloniki: (031) 870555 • Frankfurt: (069) 2385630
London: (0171) 5803500 • Paris: (01) 47425677 • Rome: (06) 42013582