



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 32 • ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2000 • ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

**Η απόσυρση
των τάνκερ**

**Οι τιμές
του πετρελαίου
και η ναυτιλία**

«ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ»

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΣΤΟ ΕΔΩΛΙΟ



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

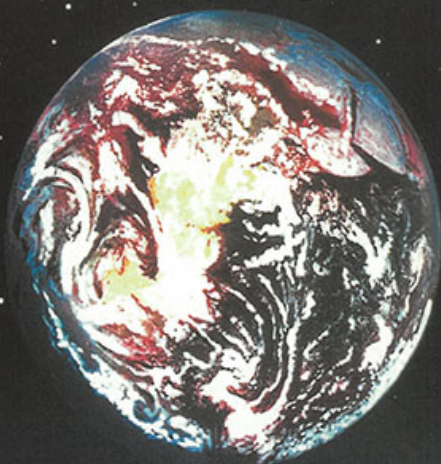
220 SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72, GREECE. Tel.: (301) 95.32.350, Fax: (301) 95.32.355,

TLX: 21.40.92 FRAN GR, e-mail: info@franman.gr <http://www.franman.gr>

ISO 9002 CERTIFIED BY ABS (RAB) AND DNV (RVA)

SPR0201 02.00

Quality, Health, Safety and Environment management (QHSE)



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

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

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



**BUREAU
VERITAS**

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

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

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



One **step** ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING



ARCADIA
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



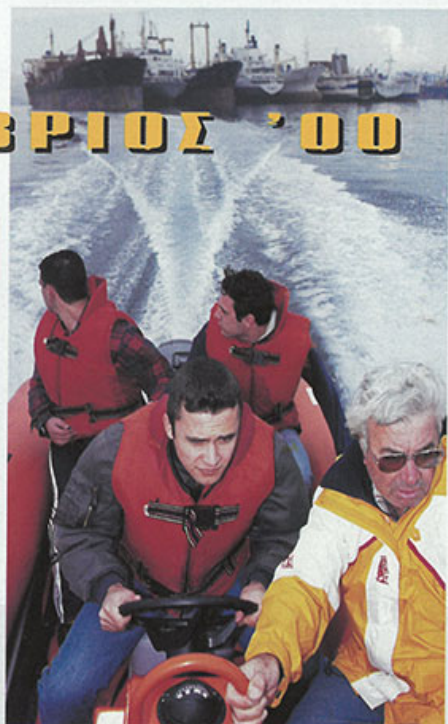
3, Dragatsaniou str., 105 59 Athens, Hellas, Tel: 3238290, 3234951, 3235079, 3315980-2, Telex: 218657, Fax: 3315983

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ '00



Εξώφυλλο:
Ομάδα διάσωσης ανασύρει
τη σημαία από το βυθισθέν
«Εξπρές Σαμίνα»
Associated Press
(φωτ.: Δημ. Μεσσήνης)



10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

24. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

28. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

ΦΑΚΕΛΟΣ «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ»

30. ΑΜΕΙΛΙΚΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

34. ΠΟΙΟΙ ΑΠΑΞΙΩΝΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

36. Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ «ΑΜΑΧΟΥΣ»

40. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ
ΤΟΥ «ΕΞΠΡΕΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ»

42. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
ΜΕΤΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΡΑΓΩΔΙΑ

46. GOLDEN OLYMPICS: ΜΕ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ
ΧΩΡΙΣ ΑΔΕΙΑ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

48. ΤΟ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΛΛΑΖΕΙ ΤΟ ΧΑΡΤΗ
ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

52. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΟΛΑ

54. ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΑΠΟ ΣΗΜΕΡΑ

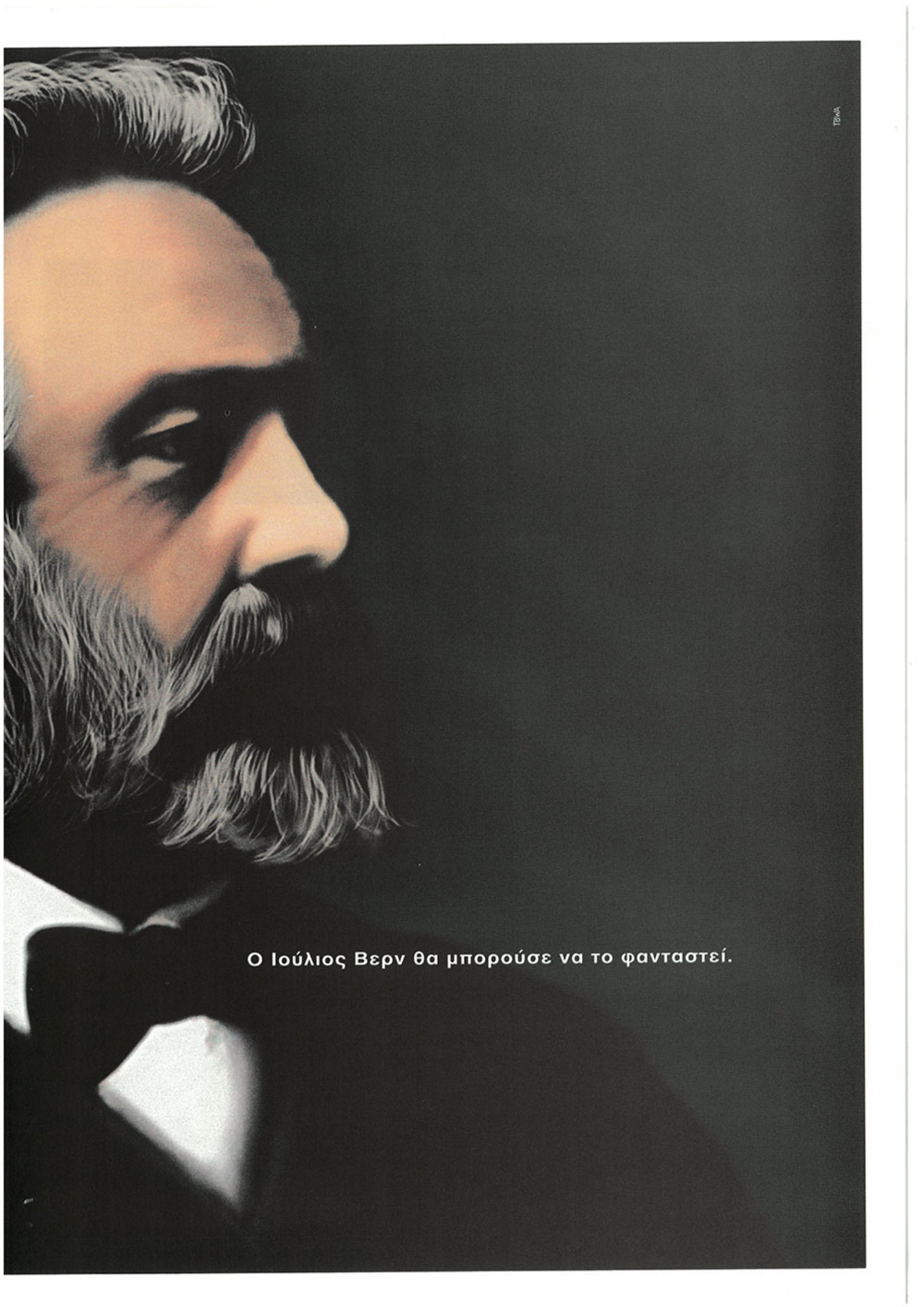
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

56. ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΝΚΕΡ
ΚΑΙ ΜΕ ΔΙΚΗ ΨΗΦΟ

58. ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ
ΤΟΥ ΜΑΥΡΟΥ ΧΡΥΣΟΥ

60. ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΙ Η ΑΛΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

64. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ



Ο Ιούλιος Βερν θα μπορούσε να το φανταστεί.



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

70. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ
Συνέντευξη του διευθύνοντα συμβούλου
του ΟΛΘ κ. Σωτήρη Ι. Θεοφάνη

72. ΕΛΙΖΑ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ:
Η ΜΕΓΑΛΗ ΦΙΛΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΗΣ

74. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

76. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ

78. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

84. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

86. Ο ΝΕΟΣ ΧΑΡΤΗΣ
ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

88. AIR NEWS

91. ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 32

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

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλλου Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος Art Director: Νίκος Αμψηλιαντίης 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 Ασκήτη 61, 106 80, Αθήνα τηλ. 36.36.497, 36.36.186, fax: 36.18.172

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε. Κασαντώνη 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.

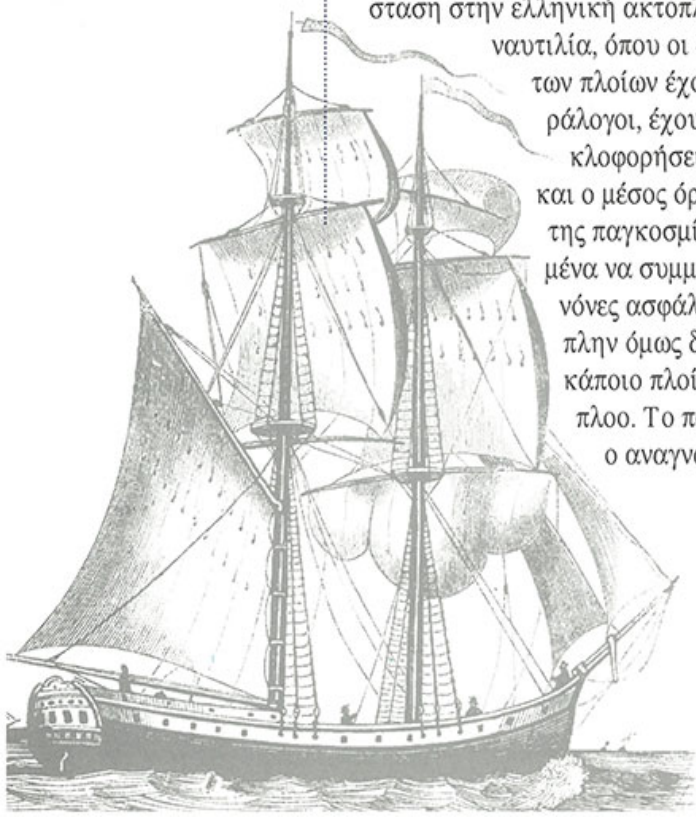
Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η κρατική μηχανή στη χώρα μας δεν έχει να επιδείξει και τις περισσότερες δάφνες από πλευράς ηθικής συμπεριφοράς. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι σε δημοσκόπηση, που είχε διενεργηθεί στο παρελθόν, προσδιορίστηκαν από τους ίδιους τους πολίτες και οι τομείς που οι συναλλαγές δίνουν και παίρνουν προκειμένου να κατορθώσει ο πολίτης το αυτονόητο. Δηλαδή, να κάνει τη δουλειά του.

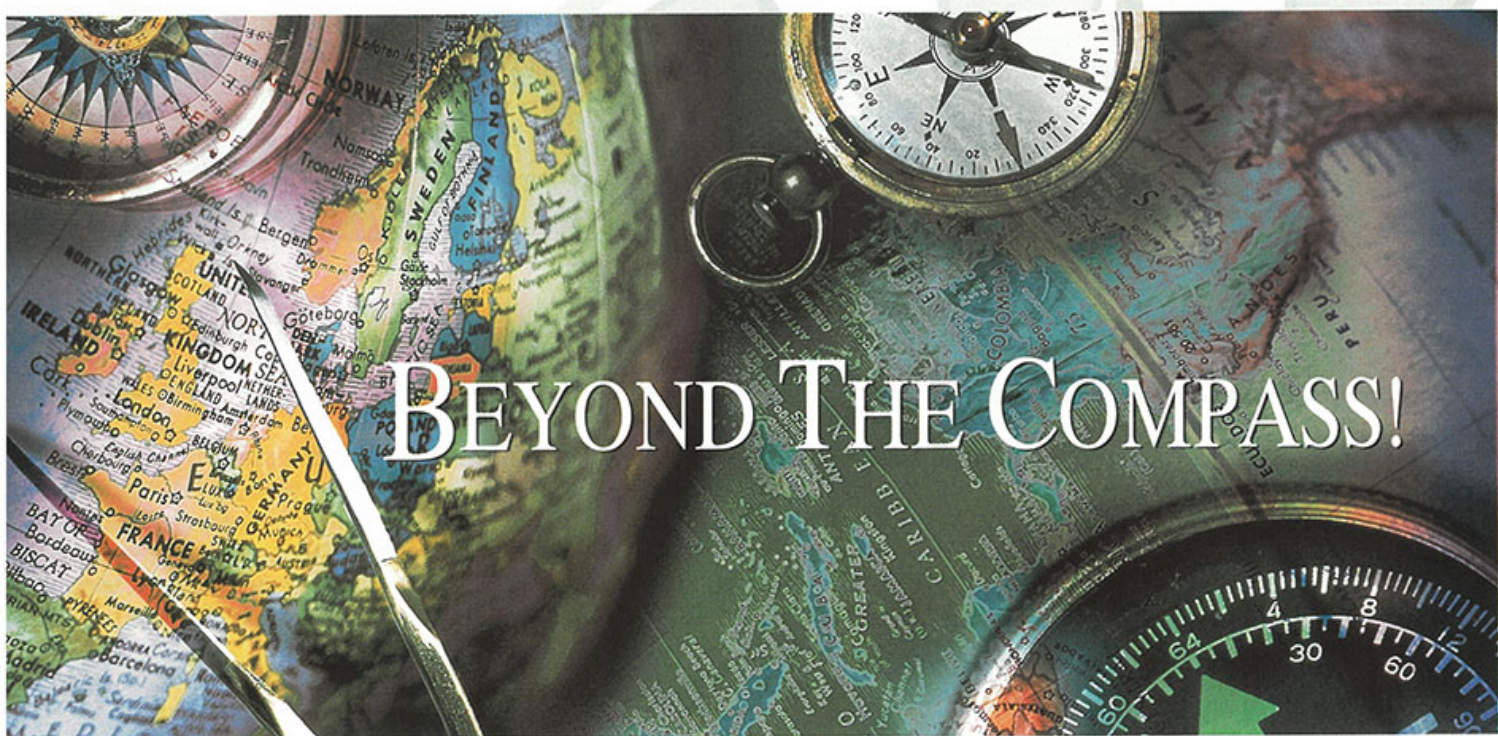
Το τραγικό ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα» ήταν εύλογο να δημιουργήσει σημαντικά ερωτήματα τόσο για την κυβερνητική διαπλοκή και σε άλλους τομείς επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν εκείνης του Τύπου, όσο και για τις αντιστάσεις -για να χρησιμοποιήσουμε μία επιεική έκφραση- του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας σε επιχειρηματικές πιέσεις. Γι' αυτό και πρώτηστη φροντίδα του αρμόδιου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας είναι να καθάρσει ό,τι σάπιο υπάρχει στο υπουργείο που διοικεί και στις υπηρεσίες του. Από τον ίδιο δεν μπορούν να αναζητηθούν ευθύνες από τη στιγμή που δεν είναι αυτός που έδωσε τις άδειες σκοπιμότητας και δεν συνέβαλε στη γιγάντωση των Μινωικών Γραμμών, όπως καταγγέλλουν οι ανταγωνιστές τους. Πολύ περισσότερο μάλιστα, όταν είναι υπουργός μόλις τεσσάρων μηνών. Όμως όσον αφορά τις υπηρεσίες του υπουργείου του, πρέπει να είναι αμείλικτος. Έμεινε άφωνο το πανελλήνιο όταν, σε τηλεοπτική εκπομπή, συνδικαλιστής των ναυτεργατών απεκάλεσε «υπηρέτες του εφοπλισμού» τα στελέχη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Και ο παρών αρχηγός του Λιμενικού Σώματος είπε μόνον ότι δεν θέλει να σχολιάσει τις κακοήθειες αυτές!

Το τι συμβαίνει στη Ναυτιλία και στο διοικητικό της φορέα προφανώς το γνωρίζουν οι παροικούντες την Ιερουσαλήμ και ένας από αυτούς ήταν και ο συνδικαλιστής. Δεν μπορεί να θεωρούνται αξιόπλοα 65(!) πλοία και όλως αιφνιδίως, μετά το ναυάγιο, να εξαναγκάζονται από τις Υπηρεσίες του υπουργείου να σταματήσουν να ταξιδεύουν διότι δεν πληρούν προϋποθέσεις ασφαλείας! Και που πιθανώς θα συνέχιζαν να ταξιδεύουν αν δεν είχε συμβεί το ναυάγιο του «Σαμίνα». Είναι ευκαιρία για πρώτη φορά να μπει βαθιά το μαχαίρι στο κόκκαλο. Καλώς ή κακώς, πέραν των όποιων ευθυνών του πλοιάρχου και της τάσης που διαπιστώθηκε να βρεθεί ένα εξιλαστήριο θύμα, εκείνο που προέχει, έστω και με την ευκαιρία μιας τραγικής αφορμής, είναι να αναζητηθούν οι πολυτελείς ευθύνες του ευρύτερου διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας για την κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα. Δεν είναι τυχαία η εξής σχέση: Στη μεν ποντοπόρο

ναυτιλία, όπου οι διεθνείς έλεγχοι στα διάφορα λιμάνια για την ασφάλεια των πλοίων έχουν γίνει αφόρητοι και σε ορισμένες περιπτώσεις και παράλογοι, έχουμε φθάσει στο σημείο να μην μπορεί ουσιαστικά «να κυκλοφορήσει» σαπιοκάραβο, με αποτέλεσμα σταδιακά να μειώνεται και ο μέσος όρος ηλικίας όχι μόνον της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και της παγκοσμίου. Αντιθέτως στην ακτοπλοΐα, μπορεί να είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται τα ελληνικά επιβατηγά πλοία προς τους κανόνες ασφαλείας και την αναθεωρημένη SOLAS (Safety of Life at Sea), πλην όμως δεν έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο να σταματήσουν ποτέ κάποιο πλοίο σε ελληνικό λιμάνι οι Αρχές επειδή δεν κρίθηκε αξιόπλοο. Το ποιος φταίει είναι ένα ερώτημα που μπορεί να το απαντήσει ο αναγνώστης με στοιχειώδη λογική.

Νίκος Λύμα





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.

Άλλοτε και τώρα

**Η ναυτική τραγωδία
του επιβατηγού-οχηματαγωγού
«Εξπρές Σαμίνια» συνιστά
μία υπόθεση με αρκετές πτυχές,
με πρώτη και κυριότερη βεβαίως
τη βασική ευθύνη
για το ναυάγιο,
για το οποίο φαίνεται
ότι δεν είναι άμοιρη
η διακυβέρνηση του σκάφους.**

Βεβαίως το μέγεθός της θα το προσδιορίσει η δικαστική ανάκριση. Οι άλλες πτυχές έχουν να κάνουν με την αξιοηθική του σκάφους, ενώ με την ίδια θλιβερή, κατά τ'άλλα, ευκαιρία, άνοιξε ο ασκός για την εξέταση και άλλων παραμέτρων όπως είναι, π.χ., η ύπαρξη ή μη μονοπωλιακών καταστάσεων στην ακτοπλοία, αλλά και η λειτουργία των υπηρεσιών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Αυτή ακριβώς η τελευταία πτυχή της υπόθεσης έκανε πολλούς να ρίξουν το ήθιο του αναθέματος στο Λιμενικό Σώμα, με την αντίληψη του «πονάει κεφάλι, κόψει κεφάλι». Το αν υπάρχουν αξιωματικοί και στελέχη επιλήσμονες των καθηκόντων τους ή επιόρκιοι, αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο ανήκει στην ευθύνη όχι μόνο της δικαστικής εξουσίας αλλά και του αρμόδιου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Όμως, η ίδια κατάσταση οργής και άμεσης απόδοσης ευθυνών στο Λιμενικό Σώμα επικρατούσε και πριν από 24 χρόνια, όταν το τραγικό ναυάγιο του επιβατηγού-οχηματαγωγού «Ηράκλειον» με πολύ περισσότερα θύματα είχε ξεσηκώσει την κοινή γνώμη, δικαιολογημένα, που ζητούσε απόδοση δικαιοσύνης στο όνομα των αδικωμένων επιβατών.

Τότε αρχηγός του Λιμενικού Σώματος και γενικός διευθυντής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν μία σπουδαία προσωπικότητα του Α.Σ., μία από τις πολλές που είχαν περάσει από το υπουργείο και που το είδος τους έχει παντελώς εκλείψει, δυστυχώς, σε όλα τα επίπεδα των βαθμών και των διευθύνσεων: ο Νικόλαος Σταμπολής. Ο οποίος στις 20 Δεκεμβρίου του 1966 είχε εκδώσει την υπ' αριθμ. 98427 εγκύκλιό του προς όλους τους αξιωματικούς του Α.Σ., με την οποία κάνει συστάσεις προς τους βαλλόμενους πανταχόθεν άνδρες του Α.Σ. πώς να αντιμετωπίσουν την κατάσταση που δημιουργήθηκε. Ανέφερε μεταξύ άλλων στην εγκύκλιό του αυτή (διατηρούμε το ύφος της εποχής):

«Η προκλήθισα συγκίνησης εις την κοινήν γνώμην λόγω της εκτάσεως της συμφοράς και των συνθηκών, υφ' ας αυτή έλαβε χώραν, υπήρξε τοιαύτη, ώστε εν συνεχεία να μετατραπεί εις αγανάκτησιν και οργήν και να διατυπωθούν δημοσία επικρίσεις,

όχι μόνον κατά των πράγματι υπευθύνων του ατυχήματος, αλλά γενικής μορφής, θίγουσαι το σύνολο των υπηρεσιών μας και του Λιμενικού Σώματος. Αι επικρίσεις αυταί υπό την γενικήν αυτών διατύπωσιν, υπήρξαν κατά την γνώμην μας άδικοι και μη ντιολογημένοι.

Είναι φυσικόν ως εκ τούτου να μας κατέχει σήμερον πικρία και απογοήτευσις, τοσοῦτα μάλλον διότι είναι γνωστά εις κάθε δίκαιον κριτήν, αι επιόχθοι προσπάθειαι αι καταβληθείσαι από της συστάσεως του Α.Σ. διά την ανάπτυξιν και πρόοδον της Ναυτιλίας μας και της καλής διοικήσεως των λιμένων μας.

Την κατάστασιν ταύτην πρέπει να αντιμετωπίσετε με ψυχραιμίαν, υπομονήν και σύνεσιν. Έτο επόμενον η απώλεια τώσων ανθρωπίνων υπάρξεων, εις παραμονάς εορτών, η οποία εβύθισεν εις βαθύτατον πένθος τώσας οικογενείας και γενικώτερον την ελληνικήν κοινωνίαν, να προκαλέσει βιαίας αντιδράσεις και, εν εξάψει του πόνου, να διατυπωθούν επικρίσεις γενικωτέρας μορφής.

Επιδειξάτε ανεξικακίαν, σωϊκότητα και κατανόησιν εις τας αδίκους κατηγορίας και συνεχίσατε μετά ζήλου την εκτέλεσιν των καθηκόντων σας. Ατυχήματα και δυσάρεστα γεγονότα είναι αναπότρεπτα εις την ζωήν. Εκείνο που έχει δι' ημάς σήμερον ιδιαίτεράν σημασίαν είναι, πέραν της θλίψεώς μας, πώς θα αντιμετωπίσωμεν την δημιουργηθείσαν κατάστασιν και πώς θα αντλήσωμεν διδάγματα διά το μέλλον.

Είναι ανάγκη ζωτική διά την Ναυτιλίαν μας και το συμφέρον του Κράτους, να αποκατασταθεί το ταχύτερον ομαλός ρυθμός εις την Υπηρεσίαν.

Συνιστώ αυτοκυριαρχίαν και αυτοπεποίθησιν και πλήρη ενότητα διά να ανταπεξέλθωμεν εις την κρίσιν την οποίαν διερχόμεθα. Η Ναυτιλία μας και το Κράτος έχουν ανάγκην των υπηρεσιών μας. Αν' ό,τι εξαρτάται από εμέ θα πράξω εις το ακέραιον το καθήκον μου, οιαδήποτε θυσία και αν απαιτηθεί.

Η Δικαιοσύνη επελήφθη ήδη του έργου της και έχομεν απόλυτον πεποίθησιν ότι τα πορίσματά της θα είναι πλήρως αντικειμενικά».

«Τι είχες, Γιάννη...» (1)

«... Τι είχα πάντα». Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα, με τον έναν ή τον άλλον τρόπο, απασχολεί περισσότερο από μισό αιώνα τις αρμόδιες υπηρεσίες και τους εμπλεκόμενους φορείς, επιχειρηματικούς και μη. Άλλοτε βεβαίως οι επιχειρηματικοί φορείς ήσαν περισσότερο προβληματισμένοι και όσον αφορά στο γενικότερο πλαίσιο λειτουργίας των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών και όχι μόνο στην αύξηση του επιχειρηματικού κέρδους. Γι' αυτό και οι κατά καιρούς εκθέσεις που υπέβαλαν στο ΥΕΝ διατηρούν ακόμη και σήμερα την επικαιρότητά τους.

Δυστυχώς, φαίνεται ότι τα προβλήματα παραμένουν τα ίδια, με διαφορετική έκφραση. Δεν διαφέρουν και πολύ οι επισημάνσεις και οι επικρίσεις που διατυπώθηκαν μετά το ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα», από εκείνες που είχαν διατυπωθεί μετά το ναυάγιο του «Ηράκλειον». Αντιγράφουμε πρωτοσέλιδο σχόλιο της εφημερίδας «Μεσημβρινή» της εποχής εκείνης, με τίτλο «Το υγρόν φέουδον».

Δεν ήταν τυχαία, αναφέρει το σχόλιο, η θαλάσσια τραγωδία του «Ηράκλειον» με τα 230 αθώα θύματα. Ούτε «"αποτέλεσμα" ανωτέρας βίας, την οποίαν ουδείς ήταν σε θέση να προβλέψει", όπως ισχυρίσθηκε ενώπιον της Βουλής ο αρμόδιος υπουργός, αντί να σπεύσει σεμνώς να υποβάλει την παραίτησή του. Ήταν γνήσιος και αναπόφευκτος καρπός του επικρατούντος στην ελληνική ακτοπλοϊά παναθηίου καθεστώτος, το οποίο γνωρίζουν όλοι, καταγγέλλουν πολλοί, αλλά ουδείς έχει τη δύναμη να διορθώσει. Διότι, αν εις άλλους τομείς το Κράτος κωλαίνει, εδώ είναι πρακτικώς ανύπαρκτο...

... Θα μπορούσαν ίσως να σωθούν περισσότεροι... Η πλειυρά όμως αυτή της τραγωδίας είναι αδύνατον πρακτικώς να διαλευκανθεί, διότι εμπλέκει δυστυχώς

ολόκληρον τον κρατικό μηχανισμό. Δεν ισχύει όμως το ίδιο για τα αίτια του ναυαγίου, που είναι δυνατόν και επιβάλλεται να εξακριβωθούν. Η τραγωδία της Φαλκονέρας έχει δημιουργήσει τεράστιες ποινικές, αστικές και διοικητικές ευθύνες, οι οποίες πρέπει να εντοπισθούν και καταλογισθούν. Οι ποινικές και αστικές είναι της αρμοδιότητας της Δικαιοσύνης. Οι διοικητικές, όμως, δεν είναι δυνατόν να καθορισθούν από επιτροπή διορισμένη υπό του υπουργού, που έπρεπε να είχε παραιτηθεί...

Ο παραλληλισμός του τότε και του τώρα είναι καταλυτικός. Βεβαίως θα διαφωνούσαμε με την παραίτηση του υπουργού, διότι είναι σχεδόν άρτι τοποθετηθείς σε αυτήν τη θέση και οι τυχόν ευθύνες του καλύπτονται από εκείνες του προκατόχου του.

Το ζήτημα της πολιτικής ευαισθησίας είναι άλλο. Όμως όπως στην περίπτωση του «Ηράκλειον», έτσι και τώρα βασικές ευθύνες καταλογίζονται στον προηγούμενο υπουργό. Τότε υπουργός που είχε δώσει τις σχετικές άδειες ήταν ο Σταύρος Μπίρης και είχε αντικατασταθεί από τον Ισ. Μαυριδόγλου, επί της υπουργίας του οποίου είχε γίνει το ναυάγιο στη Φαλκονέρα.

«Τι είχες, Γιάννη...» (2)

Αλλά και ένα άλλο κύριο άρθρο πρώτης σελίδας, εκείνο της εφημερίδας «Ελευθερία», παραμένει ιδιαιτέρως επίκαιρο ακόμη και σήμερα.

Δεν δύναται, αναφερόταν σχετικά, να μεμφθεί κανείς τους Έλληνες εφοπλιστές της ακτοπλοϊας, οι οποίοι, με μηδέν αριθμό σκαφών την επομένη της λήξεως του πολέμου, κατόρθωσαν, εντός ολίγων ετών, να δημιουργήσουν αξιόλογο στόλο.

Αλλά η τακτική της χρησιμοποίησης παιών σκαφών και της μεταποίησης άλλων, τα οποία είχαν προορισμό εντελώς διάφορον, κρατεί την ελληνική ακτοπλοϊα σε επίπεδο μη ανταποκρινόμενο προς τις σημερινές ανάγκες του κοινού και προς τις εύλογες απαιτήσεις του, τόσο από απόψεως ανέσεως όσο και από απόψεως ασφαλείας.

Υφίσταται βασικό θέμα ανακαίνισης της ελληνικής ακτοπλοϊας και προσαρμογής της προς τις σύγχρονες αυξημένες απαιτήσεις και του ελληνικού και του διεθνούς κοινού που διακινείται στις ελληνικές θάλασσες. Την ύπαρξη δε του βασικού αυτού θέματος, που επιβάλλει ριζική και ταχεία αντιμετώπιση τόσο εκ μέρους των ηθιοκτητών όσο και εκ μέρους του Κράτους, υπενθυμίζει και καθιστά ιδιαιτέρως επίκαιρο το χθεσινό πολύνεκρο ναυάγιο, ασχέτως της υπάρξεως ή μη συγκεκριμένων ευθυνών διά το συγκεκριμένο συμβάν, επί του οποίου μόνον η Δικαιοσύνη είναι αρμόδια να κρίνει.

Κανιβαλισμός και παραλογισμός

Το τραγικό ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα» με το χαμό των 80 αθών συνανθρώπων μας απέδειξε πανηγυρικά, δυστυχώς, ότι ζούμε σε μια ζούγκλα... Ναι, σε ζούγκλα!

Το τι ακούστηκε, το τι έγραψαν κάποιοι «ειδήμονες», το τι επιχειρηματικά και πολιτικά συμφέροντα παίχτηκαν, δεν περιγράφεται.

Μέχρι βόμβα, που θα τίνιζε ολόκληρη πολυκατοικία στον αέρα, έβαλαν στο πολιτικό γραφείο του Σουμάκη, στην οδό Σωτήρος.

Δηλαδή, αν είχε συμβεί και δεύτερο κακό με πιθανή έκρηξη, θα την πλήρωναν κάποιοι αθώοι!..

Ζούγκλα σας λέω, ζούγκλα... Η χώρα του παραλογισμού.

Κρίμα για μία χώρα με τέτοια πλούσια ναυτική παράδοση.

... μόλις 6 μήνες

Με τον υπουργό Χρ. Παπουτσή δεν θα ασχοληθώ... Θα μου πείτε γιατί; Μα, δεν τον ακούσατε; Όταν βγήκε από το Μέγαρο Μαξίμου, μετά τη συνάντησή με τον πρωθυπουργό, είπε το φοβερό: «Είμαι μόλις 5 μήνες υπουργός»!..

Μάλιστα... μόλις 5 μήνες υπουργός... Ο Ανδρέας Παπανδρέου, αγαπητέ υπουργέ μου, έκανε ανασχηματισμούς και... αναδομήσεις κάθε 4 μήνες!.. Δεν πιστεύω να τα έχετε ξεχάσει αυτά. Έτσι δεν είναι; Επειδή λοιπόν τώρα είστε... μόλις 6 μήνες υπουργός, δεν ασχολούμαι μαζί σας!..

Κρίμα, αρχηγέ...

Πολλοί είναι αυτοί που υποστηρίζουν ότι ο αρχηγός του Λιμενικού δεν τα πήγε καθόλου καλά στις συνεντεύξεις του στα Μ.Μ.Ε.

Λένε μάλιστα ότι φάνηκε κατώτερος των περιστάσεων απέναντι στο Σώμα, στην τιμή και την υπόληψη των 4.700 ανδρών και γυναικών που υπηρετούν στο Λιμενικό.

«Κατάπιε» άπειρες προσβολές και δεν χτύπησε ούτε μία φορά το χέρι στο τραπέζι.

Γιατί; Ίσως θα έπρεπε να αποχωρούσε όταν συνδικαλιστές αποκαλούσαν συλλήβδην τους λιμενικούς «υπνότες των εφοπλιστών»! Τουλάχιστον, ας ζητούσε την προστασία των παρουσιαστών των εκπομπών. Του καταλογίζουν όμως ότι δεν έκανε τίποτα.

Κάποιοι προχώρησαν περισσότερο και είπαν ότι δεν τίμησε τα γαλιόνια - αν και μερικές φορές στις τηλεοπτικές του εμφανίσεις ήταν με πολιτικά και δεν διόρθωνε τους παρουσιαστές που τον αποκαλούσαν με το επίθετό του.

Ίσως να είναι η κατάλληλη στιγμή για αυτοκριτική τώρα που οι «εισαγγελείς» ασχολούνται με άλλα θέματα και να αποκατασταθεί όσο γίνεται το Λιμενικό.

Επιχειρηματίες και ΠΝΟ...

Σου κάνουν κακό κάποιοι, ακόμα και όταν δεν θέλουν. Μπροστά στο πολύνεκρο ναυάγιο, που μέχρι ταξιδιωτική οδηγία έβγαλαν οι Αμερικανοί, οι επιχειρηματίες μας και μερικοί συνδικαλιστές μας «έσκιζαν τα ιμάτιά τους».

Αντί να πουν δυο καλές κουβέντες για το σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας, με τα λεγόμενά τους και τη συμπεριφορά τους την απαξίωσαν πλήρως.

Στα τηλεοπτικά παράθυρα βγήκαν άνθρωποι της ναυτιλίας που όταν ήταν στην ενεργό δράση δεν άνοιγαν το στόμα τους! Τώρα προέκυψαν... λαλήστατοι!

Οι «φωστήρες»

Για τα προσεχή χρόνια, καλό θα είναι κάποιοι «φωστήρες» της τηλεόρασης να μην τοημήσουν να μπουν σε πλοίο.

Το τι «έσουραν» εκατοντάδες ναυτικοί, μία εβδομάδα μετά το πολύνεκρο ναυάγιο, σε συνέντευξη των ηθοποιών στο «Πάτιμος» δεν μπορεί να το μεταφέρω γιατί θα... κοκκινίσει το χαρτί!

Στο στόχαστρο ήταν Παναγιωταρέα, Ευαγγελιάτος και Τριανταφυλλόπουλος. Ωχ, Παναγία μου, το τι «μουρμούριζαν» οι ναυτικοί.

Για τους... εισαγγελείς της τηλεόρασης θα τα πούμε άλλη φορά, όπως και για κάποιους άλλους που κραύγαζαν την επομένη του ναυαγίου:

«Το δικό μας κανάλι μετέδωσε πρώτο το ναυάγιο»!..

Ντροπή...

Απελευθέρωση και σκλαβιά!

Μάλιστα, τώρα με τις νέες άδειες σκοπιμότητας που χορήγησε η ΓΕΑΣ (ο υπουργός έκλεισε τις πόρτες για τους ναυτιλιακούς συντάκτες ήες και στη συνέντευξη συζητήθηκαν τα... μυστικά του κράτους) «απελευθερώθηκε» η ακτοπλοΐα!.. Που ήταν «σκλαβωμένη» τόσα χρόνια!

Δεν κουράστηκαν να μας κοροϊδεύουν...

Ο Σκλαβόπουλος

**Το μεγαλύτερο μέρος της γης,
καλύπτεται από θάλασσα...**



CANNIBAL CREATIVE LTD

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 13

54625 • ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΤΗΛ.: 031 530 017 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

FAX : 031 540 646

TELEX: 412117 MIGI GR / 410220 MIGI GR

e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr



ΚΑΒΑΛΑ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 2

65302

ΤΗΛ.: 051 831 320

FAX : 051 835 287

TELEX: 452146 MIGI GR



ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Να σταματήσει το κυνήγι μαγισσών...

του Νάσου Πουθακίδα

Να σταματήσει η απαξίωση των Ελλήνων ναυτικών και η ισοπέδωση των πάντων ζήτησε σε κατ' ιδίαν συναντήσεις η διοίκηση της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού από τον υπουργό Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή και τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος Α. Συρίγο.

«Όλοι έχουν γίνει ειδικοί. Να σταματήσει αυτό το κυνήγι μαγισσών! Οι συνάδελφοί μου δεν μπορούν να πιάσουν τα χειριστήρια των πλοίων! Τρέμουν μήπως κάποιος τηλεφωνήσει δεξιά - αριστερά για οτιδήποτε "του κατεβεί"! Είναι φοβερό αυτό που συμβαίνει εις βάρος της ναυτιλίας μας και των Ελλήνων ναυτικών. Οι πλοίαρχοι δεν είναι κακούργοι να πηγαίνουν σιδηροδρόμοι στα εισαγγελικά γραφεία. «Κάποιοι ανοίγουν με τη συμπεριφορά τους την πόρτα σε αλλοδαπούς επιχειρηματίες», δήλωσε στα «Ν.Χ.» ο πρόεδρος των πλοίαρχων Ευάγγ. Κούζιλος. Εμφανώς οργισμένος, ο κ. Κούζι-

λος συνεχίζει: «Οι Έλληνες ναυτικοί δεν συνδέουν με τη ναυτοσύνη τους τα νησιά μας ακόμα και με 10 μποφόρ. Οι ναυτικοί μας δεν μεταφέρουν με 10 και 11 μποφόρ εγκύους, ασθενείς και τραυματίες από το ένα νησί στο άλλο. Για να μην τρελλαθούμε κιόλας, όλα αυτά ξεχάστηκαν. Εμείς δεν έχουμε καταστεί το ΕΚΑΒ θαλάσσιων. Ας έλθουν οι διάφοροι ανευθυνούπεθυνοι από τα σπλάχνα τους να κυβερνήσουν τα πλοία. Δεν ζητάμε ευνοϊκή μεταχείριση. Απλώς να σεβαστούν το λειτούργημά μας. Να σταματήσει, επιτέλους, η ισοπέδωση των πάντων. Είναι δυνατόν ένα παιδί, 20 χρόνων, ο δόκιμος Γ. Πατίλας, να διέρχεται σιδηροδρόμους το γραφείο του εισαγγελέα; Να βρεθούν οι πραγματικοί ένοχοι. Σε αυτούς να φορέσουν χειροπέδες».

Ο κ. Κούζιλος ζήτησε να σταματήσουν από τα τηλεοπτικά δελτία τα ησυχά δικαστήρια και πρόσφατα κάλεσε τον αρχηγό του Λιμενι-



Ο πρόεδρος των πλοίαρχων Ευάγγ. Κούζιλος

κού να δηλώσει αν η Πολιτεία εμπιστεύεται τους Έλληνες πλοίαρχους.

«Βεβαίωτα και σας εμπιστευόμαστε», είπε ο Α. Συρίγος και έριξε τα «βέλη» του στη συνέχεια κατά Πάγκαλου, Παπουτσή και εισαγγελέων: «Κάποιος είπε ότι πρέπει να καταργηθεί το υπουργείο Ναυτιλίας. Όταν πέφτει ένα αεροπλάνο, τότε καταργείται το υπουργείο Μεταφορών. Οι συνάδελφοί μου, 8 αξιωματικοί που μετακινήθηκαν από την Επιθεώρηση Πλοίων, δεν έχουν εις βάρος τους καμία καταγγελία. Μετα-

τέθηκαν για να ηρεμήσουν τα πνεύματα!.. Όσο για τις χειροπέδες δεν ευθύνονται οι λιμενικοί. Ήταν εντολή εισαγγελέα. Επικοινωνήσα με τη Σύρο και ζήτησα να μη φοράνε χειροπέδες. Ζητώ συγγνώμη από τους πλοίαρχους γι' αυτό το γεγονός».

Ο Χρ. Παπουτσή είχε καλέσει τους πάντες να σταματήσουν να καταφέρονται κατά των Ελλήνων ναυτικών. «Πρέπει να σταματήσει η απαξίωση της ελληνικής ναυτιλίας», είχε πει χαρακτηριστικά έπειτα από δίωρη συνάντηση στο ΥΕΝ με το προεδρείο της ΠΕΠΕΝ.

Το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος δουλεύει με την ψυχή του και όχι με τα ελλειψήματα έως ανύπαρκτα μέσα που του έχει διαθέσει η Πολιτεία, υποστήριξε μετά το πολύνεκρο ναυάγιο ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Γ. Παναγόπουλος.

«Είναι άδικο να υποστηρίζουν κάποιους ότι το Λιμενικό δεν στάθηκε με όσα μέσα διαθέτει κοντά στους ναυαγούς του "Εξημέρ Σαμίνα". Οι συνάδελφοί μας έδωσαν την ψυχή τους στο συντονισμό της επιχείρησης διάσωσης των 452 ατόμων. Αποκορύφωμα ήταν ο θάνατος από υπερβολική πίεση και άγχος του υπολιμενάρχου Πάρου, ανθυποπλοίαρχου Δ. Μάλαμα», τόνισε ο πρόεδρος της ΠΕΠΛΣ και συμπλήρωσε:

«Απαιτούμε την πλήρη διαλεύκανση των αιτιών της πολύνεκρης τραγωδίας. Ταυτόχρονα, χρειαζόμαστε μία σύγχρονη και δυνατή ακτοφυλακή, με περισσότερα μέσα και περισσότερο προσωπικό. Σήμερα υπηρετούν στο Σώμα

Τρομακτικές ελλείψεις σε πλωτά μέσα και έμπυχο δυναμικό στο Λ.Σ.

του Νάσου Πουλακίδα



«Τα σκάφη του Λιμενικού πλέουν μόνο με μπουνάτσα!..»

Γ. Παναγόπουλος

4.800, ενώ κανονικά θα έπρεπε η δύναμη του Λιμενικού να ανέρχεται σε 10.100 άτομα. Στην ελληνική επικράτεια υπάρχουν 184 υπηρεσίες που υπάγονται στο Λιμενικό, διαθέτουμε μόλις 142 σκάφη και 200 οχήματα.

Σύμφωνα με τον κ. Παναγόπουλο, πολλοί λιμενικοί ασχολούνται καθημερινά με άλλα θέματα πέραν των καθηκόντων τους, όπως η είσπραξη λιμενικών τελών, η έκδοση αδειών αλιείας, η θεώρηση βιβλίων υγείας του Οίκου Ναύτη κ.ά.

Αναφερόμενος στα σχόλια που ακούστηκαν τελευταία για λιμενικούς που υπηρετούν σε θέσεις κλειδιά, ο πρόεδρος της ΠΕΠΛΣ υποστήριξε πως αν υπάρξουν επιόρκιοι λιμενικοί, οι ίδιοι οι συνάδελφοί τους θα τους παραδώσουν στη Δικαιοσύνη και θα απαιτήσουν την παραδειγματική τιμωρία τους. Πάντως, όταν ρωτήθηκε αν έχει συμβεί παρόμοια περίπτωση τα τελευταία χρόνια, ο κ. Παναγόπουλος είπε ένα ξερό «όχι». Για την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων τόνισε πως θα πρέπει να δημιουργηθούν περιφερειακά κλημάκια ώστε να υπάρξει αποκέντρωση.

Όπως υποστήριξαν μέλη της διοίκησης της ΠΕΠΛΣ, το Σώμα δεν διαθέτει πλωτά παντός καιρού για έρευνα και διάσωση. «Αυτά που έχουμε είναι για μπουνάτσα!» τόνιστηκε χαρακτηριστικά. Μάλιστα, καταγγέλλεται ότι σε διάφορες περιοχές της χώρας λιμενικοί εκτελούν περιπολίες με δικά τους αυτοκίνητα, όπως τους διατάσσουν ανώτεροί τους!..

Κατατέθηκε το νομοσχέδιο για την ανύψωση των ναυαγίων

Κατατέθηκε στη Βουλή από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή το νομοσχέδιο για τη ρύθμιση θεμάτων ναυαγίων.

Όπως δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, με το νομοσχέδιο αυτό επιχειρείται μια ουσιαστική νομοθετική παρέμβαση στο ευαίσθητο ζήτημα των ναυαγίων, τα οποία ταλαιπωρούν για πολλή χρόνια τα λιμάνια της χώρας δημιουργώντας προβλήματα στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και αποτελούν μια μόνιμη πηγή ρύπανσης με σημαντικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Από την έναρξη εφαρμογής του Ν.Δ. 187/73, με το οποίο κυρώθηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, διαπιστώθηκε ότι οι διατάξεις του για την άρση των ναυαγίων δεν αντιμετώπιζαν ικανοποιητικά το θέμα. Οι κατά καιρούς προσπάθειες που κατέβαλλε η Υπηρεσία για τη βελτίωση και συμπλήρωση του νομοθετικού πλαισίου δεν είχαν ευδοκιμήσει. Ως κύριος λόγος θεωρείται το γεγονός ότι η αξία των περισσότερων ναυαγίων δεν αντιστοιχεί το έργο ανέληψης ή της καθιονόνηποτε άλλο τρόπο απομάκρυνσής τους. Εξάλλου, διάφορα βάρη (υποθήκες, κατασχέσεις κ.λπ.) επί των πλοίων, η έλλειψη εννοιολογικού προσδιορισμού της λέξης «ναυάγιο» κ.ά. δυσχεραίνουν τις ενέργειες και επέτειναν το πρόβλημα.

Οι λιμενικές αρχές πρόσφατα κατέγραψαν τα ναυάγια που βρίσκονται στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο και προέκυψε ότι υπάρχουν 260 ναυάγια, εκ των οποίων τα περισσότερα παραμένουν εγκαταλελειμμένα στην ίδια θέση επί σειρά ετών. Η Επιτροπή κατάρτισε σχέδιο νόμου και αιτιολογικής έκθεσης. Τα κείμενα αυτά τέθηκαν υπόψη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, του Οργα-

νισμού Λιμένα Πειραιά και των Εφορητιστικών Ενώσεων, πολλής παρατηρήσεις των οποίων έγιναν αποδεκτές.

Με τις διατάξεις του νομοσχεδίου που κατατέθηκε στη Βουλή, ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν την απομάκρυνση των ναυαγίων και των πλοίων που παρεμποδίζουν την ελεύθερη χρήση των λιμένων, διαύλων κ.λπ. και την προσαρμογή της σχετικής νομοθεσίας στις σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις.

Με τις διατάξεις του νομοσχεδίου κατοχυρώνεται το δικαίωμα του Δημοσίου και των φορέων διοίκησης και διαχείρισης των λιμένων να ενεργούν ως εντολοδόχοι του κυρίου του ναυαγίου ή του πλοίου που παρεμποδίζει εφόσον αυτός δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις του. Η διαδικασία αυτή, όπως προβλέπει το νομοσχέδιο, θα πραγματοποιείται έπειτα από ενημέρωση του κυρίου του πλοίου.

Επίσης, διασφαλίζεται η άμεση ανέληψη των ναυαγίων στο μέλλον, αφού καθιερώνεται η υποχρεωτική ασφάλιση των πλοίων για το κόστος ανέληψης ναυαγίου και της αντιμετώπισης των ζημιών που μπορεί να προκύψουν από το ίδιο ναυάγιο.

Με το νομοσχέδιο αυτό καλύπτονται με σαφήνεια και πληρότητα όλες εκείνες οι περιπτώσεις στις οποίες ο κύριος του πλοίου δεν προβαίνει στις επιβεβλημένες ενέργειες εντός τακτικής προθεσμίας, για να ελευθερώσει λιμάνια ή διώρυγες ή διαύλους από πλοία του τα οποία έχουν ναυαγήσει ή εγκαταλειφθεί.

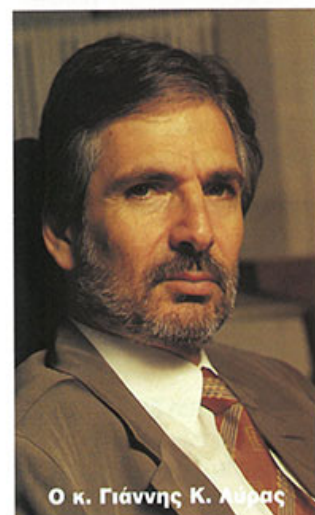
Συγκεκριμένα, μετά την παρέλευση της προθεσμίας που του έχει ταχθεί, ο Οργανισμός μπορεί να το απομακρύνει ως νόμιμος εντολοδόχος του και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, να το εκποιήσει με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό.



Κοινή συνεδρίαση ΕΕΕ και Committee



Ο κ. Επαμ. Εμπειρίκος



Ο κ. Γιάννης Κ. Λύρας

Πραγματοποιήθηκε η δεύτερη, κατά το τρέχον έτος, κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee), στα γραφεία της ΕΕΕ στον Πειραιά. Στις εκτενείς εισηγήσεις τους, οι δύο πρόεδροι κ. Γιάννης Κ. Λύρας και Επαμεινώνδας Γ. Εμπειρίκος έθεσαν το πλαίσιο του εφοπλιστικού προβληματισμού ως προς την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας αρχομένου του 21ου αιώνα και τις σχέσεις της με τον εθνικό, κοινοτικό και διεθνή χώρο. Ύστερα από διεξοδική θεώρηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης που ακολούθησε, τα μέλη των δύο συμβουλίων κατέληξαν σε σειρά διαπιστώσεων και συμπερασμάτων, μεταξύ των



οποίων και τα ακόλουθα: Η ναυτιλία, η οποία τελεί υπό ελληνική διαχείριση, εξακολουθεί να κατέχει κορυφαία θέση στο παγκόσμιο σύστημα των θαλασσιών μεταφορών, παρά τις εξελίξεις και τις ανατροπές που καθημερινά σημειώνονται στο διεθνές οικονομικό, τεχνολογικό και θεσμικό περιβάλλον. Ταυτόχρονα, επιχειρεί με υψηλό κόστος και ανάλογους κινδύνους την προσαρμογή της στα νέα δεδομένα και τις απαιτήσεις των καιρών, με ένα ευρύτατο πρόγραμμα ναυπηγήσεων πλοίων νέας γενιάς και την αναμόρφωση των εσωτερικών δομών της λειτουργίας της, ώστε να ανταποκριθεί στο στόχο της «ποιότητας ναυτιλίας» σύμφωνα με τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και το σχετικό αίτημα της παγκόσμιας κοινότητας. Με παραθαβές νέων πλοίων και με παραγγελίες υπό εκτέλεση ογκώδους χωρητικότητας είναι βέβαιο ότι η υπό ελληνική διαχείριση ναυτιλία έχει τεθεί και πάλι στην πρωτοπορία για την παροχή υψηλής στάθμης υπηρεσιών στο διεθνές εμπόριο, για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και για την προστασία του περιβάλλοντος. Όμως, από αυτή την εντυπωσιακή δυναμική που αναπτύσσει ο ελληνικός εφοπλισμός στο διεθνή χώρο, δεν φαίνεται να επωφελείται η χώρα μας, τουλάχιστον στον επιβαλλόμενο βαθμό, αν ληφθεί υπ' όψιν η μεγάλη διαρροή πλοίων

από το εθνικό νηολόγιο τα τελευταία χρόνια, γεγονός που δεν συμβάλλει στην παραγωγική σύνδεση της ποντοπόρου ναυτιλίας με την εθνική οικονομία και δεν ενισχύει τη γενικότερη προσπάθεια για τη συσπείρωση ενός εξωστρεφούς κλάδου της οικονομίας, όπως είναι ο ναυτιλιακός. Η ευθύνη για τη δυσμενή αυτή εξέλιξη, που ισοδυναμεί με εθνική απώλεια, βρίσκεται στην πλευρά της Πολιτείας, η οποία μέχρι σήμερα δείχνει αδυναμία αξιοποίησης του μεγαλύτερου οικονομικού επιτεύγματος της χώρας στη διάρκεια του β' μισού του 20ού αιώνα, με μέτρα και πολιτικές που θα μπορούσαν να επαναφέρουν την παραδοσιακή μεν αλληλά χαμένη ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και, το χειρότερο, σε περίοδο που άλλες χώρες και όχι μόνον της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, κάνουν ό,τι μπορούν για να ανακτήσουν την απολεσθείσα τα τελευταία χρόνια ναυτιλιακή τους υπόσταση. Το πρόβλημα κρίνεται από εφοπλιστικής πλευράς σοβαρό και αποδίδεται στο γεγονός ότι η ναυτιλία δεν περιλαμβάνεται στους εθνικούς σχεδιασμούς της πατρίδας μας και, όχι σπάνια, αντιμετωπίζεται το έργο και η γενικότερη προσφορά της κατά τρόπον απαξιωτικό, όταν διεθνώς αναγνωρίζεται ως ο πλέων υγής κλάδος της ελληνικής οικονομίας. Η προσπάθεια που ανελήφθη πρόσφατως για τη λύση των προβλη-

μάτων της, μέσα από τη διαδικασία του κοινωνικού διαλόγου, μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένδειξη θετικού ενδιαφέροντος, αν βεβαίως υπάρξει τελικώς η αναγκαία πολιτική βούληση που θα παρακάμψει τα αδιέξοδα τα οποία προκαλεί η συνήθης μικροπολιτική ακαμψία. Πέρα όμως από το πρόβλημα μιας ρεαλιστικής ναυτιλιακής πολιτικής που θα ενίσχυε την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου σε κάθε θετική ή αρνητική συγκυρία της αγοράς, διαγράφεται τώρα ο κίνδυνος μιας άθλιας κρίσεως που απαιτεί την άμεση κρατική παρέμβαση. Πρόκειται για την εντεινόμενη αριθμητική ανεπάρκεια του έμψυχου δυναμικού, για την οποία ο ελληνικός εφοπλισμός εκφράζει τη ζωνή του ανησυχία. Την ώρα που γίνονται συζητήσεις περί ανεργίας στο ναυτικό επάγγελμα, στη βάση πρόχειρων στοιχείων και αυθαίρετων εκτιμήσεων που αποπροσανατολίζουν, ο κρουστικός υποψηφίος για τις ναυτικές σελίδες φαίνεται να στερείται με ρυθμό που δικαιολογεί απαισιοδοξία. Τα υπάρχοντα στοιχεία είναι ενδεικτικά και λίαν πρόσφατα: Οι αιτήσεις που υπεβλήθησαν περί το τέλος της προθεσμίας (12.9.2000) για την εισαγωγή στις Ναυτικές Ακαδημίες ανήλθαν στο τρίτον περίπου των αιτήσεων του περασμένου εκπαιδευτικού έτους. Συγκεκριμένα, υπεβλήθη-

TOTAL TURBOCHARGER SERVICES

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΤΕΧΝΟ- ΓΝΩΣΙΑ!

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



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

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



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

TURBOMED

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





σαν μέχρι την ημερομηνία αυτή 370 αιτήσεις έναντι 968 το 1999, όταν οι προκηρυχθείσες θέσεις από το υπουργείο ανέρχονται φέτος σε 935.

Αναλυτικότερα:

Για το νέο ακαδημαϊκό έτος οι μέχρι 15.9.2000 υποψήφιοι στις Ακαδημίες Πλοίαρχων ήταν 323, έναντι 661 του 1999, και στις Ακαδημίες Μηχανικών 165 έναντι 402. Βεβαίως, οι αριθμοί αυτοί αναμένεται να βελτιωθούν με την παράταση υποβολής αιτήσεων που έδωσε στο μεταξύ το υπουργείο, ωστόσο οι διαφορές είναι μεγάλες και δύσκολα θα μπορέσουν να καλυφθούν.

Πρόκειται για φαινόμενο που θα πρέπει να προβληματίσει την Πολιτεία, η οποία καλείται να το αντιμετωπίσει χωρίς χρονοτριβή στη βάση σταθερής και δυναμικής διαδικασίας προσελεύσεως νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Και τούτο γιατί διαμορφώνονται νέες συνθήκες στην αγορά εργασίας στη χώρα μας, με τα νέα συστήματα της εκπαιδευτικής μεταρρύθμισης, την επιβαλλόμενη, άλλωστε, καταπολέμηση της ανεργίας σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο, αλλά και την εφαρμογή του σχεδίου του υπουργείου Εθνικής Άμυνας για επαγγελματική στράτευση που θα απορροφήσει σε πρώτη φάση 15.000 νέους τα αμέσως προσεχή χρόνια.

Κατά συνέπεια, προστίθεται ένα ακόμα πρόβλημα στα ήδη εκκρεμούντα, αυτό της επάρκειας στελεχών του πλοίου, χωρίς βεβαίως να αποκτά μικρότερη σημασία η οργάνωση μιας σύγχρονης και υψηλού επιπέδου ναυτικής παιδείας. Χρειαζόμαστε και αριθμητική και ποιοτική επάρκεια για την επάν-

δρωση μιας ναυτιλίας σταθερώς μεγεθυνόμενης και συνεχώς εκσυγχρονιζόμενης. Δυστυχώς ο εφοπλισμός είχε εγκαίρως επισημάνει ότι με τη συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου υπονομεύεται και όλη η ναυτιλιακή υποδομή της χώρας, πέρα από την απώλεια πλοίων και θέσεων εργασίας.

Η κοινή συνεδρίαση των συμβουλίων των δύο εφοπλιστικών ενώσεων ασχολήθηκε επίσης:

- Με τις σχέσεις και τον τρόπο λειτουργίας των αθηνηϊκοσφαιστικών οργανισμών της ναυτιλίας (P & I Clubs), κατά τη διάρκεια ανταλλαγής απόψεων που πραγματοποιήθηκε με τη συμμετοχή των Ελλήνων εκπροσώπων-διευθυντών των οργανισμών αυτών.
- Με το πρόβλημα που ανέκυψε από την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μετά το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου «Ερικο» στη Βόρειο Θάλασσα.

Τα δύο συμβούλια έκριναν ότι αποτελεί ιδιαίτερος θετική εξέλιξη το γεγονός ότι θα εξετασθεί, στο πλαίσιο του IMO, η επευ-

σμένη απόσυρση δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος. Κατά τον τρόπο αυτόν, θα αποφευχθεί περιφερειακή ευρωπαϊκή ρύθμιση. Επισημάνθηκε επίσης ως ενθαρρυντική κίνηση η πρόταση του διεθνούς εφοπλισμού, που κατέτελλε στον IMO από το International Chamber of Shipping, στη διαμόρφωση της οποίας συνέβαλλε ουσιαστικά η ελληνική εφοπλιστική εκπροσώπηση. Η πρόταση αυτή αποτελεί προϊόν συμβιβασμού διαφορετικών εκτιμήσεων και συμφερόντων που προσφέρει τη βάση για πρακτική και βιώσιμη λύση, πάντα στο πλαίσιο του IMO. Διευκρινίζεται ότι με το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα προωθείται ο βασικός πολιτικός στόχος της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, ελαχιστοποιούνται όμως οι επιπτώσεις όχι μόνο στη ναυτιλία, αλλά και στην οικονομία και στην ομαλή διακίνηση του πετρελαίου.

Τονίσθηκε, εξάλλου, ότι ανάλογο στόχο έχουν και οι εναλλακτικές προτάσεις που διατύπωσε το

υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και οι οποίες ήδη έχουν προσελκύσει τα ευμενή σχόλια πολλών ναυτιλιακών χωρών. Οι προτάσεις αυτές, καθώς τεκμηριωμένες, χρηματοδοτούν τα ανεκτά όρια για τη ναυτιλία και επομένως θα πρέπει να υποστηριχθούν, ώστε να αποτελέσουν τη χρυσή τομή τόσο στον IMO όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και όχι βεβαίως την αφετηρία περαιτέρω συμβιβασμών.

- Συζητήθηκαν επίσης τεχνολογικά θέματα που αφορούν τη ναυτιλία, η συνεργασία με τους νηογνώμονες, καθώς και η ελληνική εκπροσώπηση στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς.

- Επίσης τα δύο συμβούλια ασχολήθηκαν με το θέμα της εισαγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και διαπίστωσαν ότι το ψηφισθέν νομοσχέδιο, ως νόμος πλέον του κράτους, αποκλίνει από ορισμένες βασικές όμως θέσεις του ελληνικού εφοπλισμού.

Η συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων των δύο εφοπλιστικών οργανώσεων ολοκληρώθηκε με τη διατύπωση της ευχής όπως το συντομότερο δυνατόν διαμορφωθούν συνθήκες στο πλαίσιο ευρύτερου εθνικού σχεδιασμού, οι οποίες θα διευκολύνουν την παραγωγική σύνδεση ναυτιλίας και πατρίδας.

Η επόμενη διμερής συνάντηση θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο το Μάρτιο του 2001.

Ολοκληρώθηκε το 3ο Mare Forum

Ολοκληρώθηκε το τρίτο διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο Mare Forum με τίτλο «Ποιοτική Διαχείριση κατά των Χρηματοδοτικών Κινδύνων στη Ναυτιλία».

Στις εργασίες του συνεδρίου συμμετείχαν πολλοί παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς, ενώ στόχος του διαλόγου που ακολούθησε με τους προσκεκλημένους, ήταν η συμφωνία για τη χάραξη κοινής πολιτικής στο ευαίσθητο θέμα της ποιοτικής ναυτιλίας.

Εκτός από τις ομιλίες των υπουργών Ναυτιλίας και Μεταφορών, που πραγματοποιήθηκαν την πρώτη ημέρα του συνεδρίου, συζητήθηκαν τα θέματα της ποιότητας, των πλοίων και διαφορετικών μορφών του θαλάσσιου κινδύνου και του τρόπου υπολογισμού του, καθώς και η ανάγκη για διαφάνεια και κανόνες στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

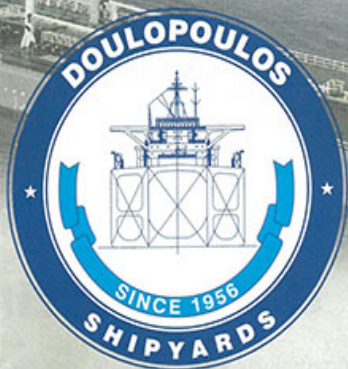
Επίσης κατά τη διάρκεια των εργασιών εξετάστηκαν, μεταξύ άλλων, ο τρόπος αντιμετώπισης μιας κρίσης σε περίπτωση ατυχήματος, ο ρόλος των ναυτικών αρχών, αλλά και το μεγάλο θέμα της ασφαλιστικής αγοράς, το οποίο απασχόλησε και την ανοικτή συζήτηση που ακολούθησε, δείχνοντας το δρόμο για μία καλύτερη συνεργασία ανάμεσα στους διάφορους εμπλεκόμενους στη ναυτιλιακή αγορά.

Port of
Simply

Call

Piraeus?
Doulopoulos.

HIGH QUALITY



LOW BUDGET

Hard times, hard selling? All you need is sailing through with the Doulopoulos Shipyards and their outstanding workforce.

With their experience of half a century in greek traditional craftsmanship and supreme machinery in a really strategic location you will definitely come out with flags flying...

Lower naval costs per order and on time delivery in all kinds of repairs: From painting to plating. Make your best decisions through Doulopoulos' Data Evaluation, Project and Construction Management, and meet the total shipping perfection. Give more value to your money.

Doulopoulos Yards. It's better being with experts than experimenting!

For gaining the best economical terms, please call: Mr John K. Doulopoulos, tel. (00301) 44.14.423

DOULOPOULOS.

NAVIGATING

SINCE 1956



N° 55661

58 - 60, Demokratias Ave.,
Perama PIRAEUS,
18 863 GREECE

Tel.: (0030) 1 - 44.11.737

Fax: (0030) 1 - 44.14.409

E-Mail: shipyard@fnet.gr

DOCKING FACILITIES

REPAIR BERTHS

BOILER REPAIRS

PROPELLER REPAIRS

HULL REPAIRS

UNDER WATER REPAIRS

VOYAGE REPAIRS

Σχολή Ελεγκτών Θαλάσσιας Κυκλοφορίας

Για πρώτη φορά στη χώρα μας συστήνεται Σχολή Ελεγκτών Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (ΣΕΘΚ). Σκοπός της είναι η παροχή κατάλληλης επαγγελματικής εκπαίδευσης στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που προορίζεται να στελεχώσει τις κατά τόπους υπηρεσίες του Συστήματος Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (Vessel Traffic Management Information System - VTIMS). Ήδη υπεγράφη από τον υπουργό Ε.Ν. Χρήστο Παπουτσή και υπεβλήθη προς έγκριση στον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας Κωστή Στεφανό-



πουλο, Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για την ίδρυση της ΣΕΘΚ με το οποίο ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τη σύσταση, αποστολή και διοίκηση της ΣΕΘΚ. Επίσης, καθορίζονται τα τμήματα της Σχολής (Εποπτών-Χειριστών Θαλάσσιας Κυκλοφορίας), η διάρκεια τους, τα μαθήματα, η επιλογή του προσωπικού για φοίτηση, το εκπαιδευτικό προσωπικό, οι εξετάσεις και η βαθμολόγηση των σπουδαστών καθώς επίσης και η πιστοποίησή τους με τη χορήγηση πιστοποιητικού επόπτη και χειριστή θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Οι θέσεις της ΠΕΝΕΝ

Η διοίκηση της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτών Ε.Ν., με αφορμή τις αποφάσεις που έλαβε πρόσφατα το Υπουργικό Συμβούλιο και αναλυτικά παρουσίασε ο υπουργός Ε.Ν. κ. Χρ. Παπουτσή για το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, εξέδωσε ανακοίνωση η οποία μεταξύ άλλων αναφέρει: «Εκείνο που εμπόδιζε έως τώρα τον εκσυγχρονισμό του στόλου, την αναβάθμιση της ασφάλειας και των υπηρεσιών ήταν οι ασκούμενες πολιτικές των κυβερνήσεων και η έλλειψη πολιτικής βούλησης, αφού διατήρησαν ένα άθλιο, φαύλο και αδιαφανές καθεστώς μέσω των αδειών σκοπιμότητας, προκειμένου η κάθε πλευρά να διευκολύνει και να εξυπηρετεί τα συμφέροντα των ημετέρων εφοπλιστών που ήταν φιλικά προσκείμενοι με την εκάστοτε κυβερνητική εξουσία.

Η κάθε κυβέρνηση είχε όλη τη δυνατότητα βάσει και του κοινοτικού προστατευτισμού να θέσει το πλαίσιο, τους κανόνες, τις προϋποθέσεις που θα διασφαλίζουν το δη-

μόσιο συμφέρον και ταυτόχρονα θα εξασφαλίζουν υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας, ηλικίας των πλοίων (ανανέωση), ποιότητας προς το επιβατικό κοινό και κατά προέκταση για την ανάπτυξη των νησιών, της ακτοπλοΐας μας και της χώρας γενικότερα. Αντιθέτως, υποτάχθηκαν δυστυχώς στα επιχειρηματικά συμφέροντα, αποδέχθηκαν το υπάρχον καθεστώς και συνέβαλαν με τις πολιτικές τους στη διατήρηση και διαιώνισή του, με όσα τραγικά επακόλουθα ζούμε και βιώνουμε σήμερα. (...) Τονίζουμε την ανάγκη μιας σχεδιασμένης πολιτικής στο χώρο της ακτοπλοΐας, που θα έχει στο επίκεντρο και θα υλοποιεί τους παρακάτω στόχους:

- Ριζική ανανέωση και εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού στόλου.
- Ουσιαστική αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Αναδιοργάνωση των μηχανισμών και των οργάνων ασφαλείας.
- Την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπη-

ρεσιών των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προς τους πολίτες και τους ναυτεργάτες.

- Την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού σε όλες τις γραμμές υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του κράτους.
- Επαναλειτουργία της Σχολής Κατ. Πληρωμάτων και βελτίωση των παρεχόμενων υποδομών, μέσων και γνώσεων στη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων.
- Την καθιέρωση αδειών σκοπιμότητας με διαγωνιστικές διαδικασίες και με κριτήριο την ένταξη νέων πλοίων, εξασφάλιση λειτουργίας των πλοίων σε ετήσια βάση, την προέκταση των εγκεκριμένων δρομολογίων και στην εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών (ήλμε όχι στην επαναφορά του αμαρτωλού καθεστώτος των επιδοτήσεων), την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό, την κατοχύρωση και αύξηση των θέσεων εργασίας των ναυτεργατών, την ουσιαστική βελτίωση των συνθηκών δουλειάς τους, την ικανοποιητική κάλυψη των δρομολογιακών αναγκών».



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 —

Συνομιλίες ιδιαίτερου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος είχε η ελληνική εφοπλιστική αντιπροσωπεία υπό τον πρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννη Κ. Λύρα στις Βρυξέλλες, στις 16 και 17 Οκτωβρίου. Η ελληνική αντιπροσωπεία, στην οποία μετείχαν ο αντιπρόεδρος της ΕΕΕ κ. Χ. Κανελλιάκης, το μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ενώσεως και αντιπρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου κ. Στάθης Κουλιουκουντής, η Δρ Άννα Μπρεδήμα-Σαββοπούλου και ο κ. Γ. Πανόπουλος, είχε την ευκαιρία ευρείας ανταλλαγής απόψεων με την επιτροπή Μεταφορών και Ενέργειας κ. Λογιάδα ντε Παλάθιο. Επίσης η αντιπροσωπεία συναντήθηκε με τον γενικό διευθυντή της Γενικής Διευθύνσεως Μεταφορών κ. Λαμουρέ και την κ. Ζ. Λάιη, διευθύντρια Θαλασσίων Μεταφορών. Τα κύρια θέματα που συζητήθηκαν αφορούσαν την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών και την προστασία του περιβάλλοντος. Η πρόσφατη πετρελαιοκή κρίση κατέδειξε με εμφαντικό τρόπο τη σημασία της εξασφάλισης του εφοδιασμού με πετρέλαιο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και επομένως τη σημασία του μεταφορικού έργου της ναυτιλίας, η οποία



Η ΕΕΕ σημαίνει πολλή για την Ευρωπαϊκή Ένωση

πρέπει να παραμείνει στα χέρια των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων εγκατεστημένων στην Ε.Ε. Αυτό προϋποθέτει τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού εμπορικού στόλου διεθνώς και τη δυνατότητα συνεχούς προσηκύσεως νέων στελεχών στα ναυτικά επαγγέλματα από τις ευρωπαϊκές χώρες. Οι εκπρόσωποι της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών τόνισαν, εξάλλου, ότι υποστηρίζουν πλήρως τα μέτρα τα οποία αποβλέπουν στην εξάλειψη των υποβαθμισμένων πλοίων και στην πραγματική βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας και προστασίας του

θαλασσίου περιβάλλοντος. Ειδικότερα:

- Η ελληνική αντιπροσωπεία εξέφρασε την ικανοποίησή της για την κατ' αρχήν συμφωνία στον IMO ως προς το χρονοδιάγραμμα αποσύρσεως των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος, πράγμα το οποίο αποτρέπει την υιοθέτηση περιφερειακής λύσεως από την Ευρωπαϊκή Ένωση και ανεγνώρισε τη συμβολή της Επιτροπής στην επίτευξη αυτού του στόχου. Επίσης εξέφρασε την υποστήριξη της για τα μέτρα που προωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφορικά με την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των νηογνωμόνων και

των λιμενικών ελέγχων μετά το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου «Ερικός» και πρότεινε ορισμένες βελτιώσεις.

- Όσον αφορά το θέμα του δευτέρου πακέτου μέτρων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, η ελληνική αντιπροσωπεία εξέφρασε την ανησυχία της για το ενδεχόμενο ανατροπής του υφιστάμενου συστήματος βάσει των διεθνών συμβάσεων CLC/Fund εάν προχωρήσουν τα πρόσθετα μέτρα που επεξεργάζεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Τα μέτρα αυτά θεωρεί ότι θα ανατρέψουν το υπάρχον διεθνές σύστημα, που εξασφαλίζει αποζημιώσεις για τους θιγόντες με γρήγορο και αποτελεσματικό τρόπο, με απρόβλεπτες συνέπειες για την απόσκοπη ικανοποίηση των απαιτήσεων. Όσον αφορά τα όρια ευθύνης, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η ναυτική βιομηχανία διεθνώς υποστηρίζουν την αύξηση των ορίων ευθύνης, στο πλαίσιο του IMO, πράγμα που θα παρέχει μεγαλύτερη δυνατότητα πλήρους αποζημιώσεως των θιγόντων από περιστατικά ρυπάνσεων.

Η επιτροπή Μεταφορών κ. Ντε Παλάθιο δήλωσε χαρακτηριστικά ότι ο ναυτιλιακός τομέας -σε αντίθεση με τις οδικές μεταφορές- έχει καλή επίδοση στην ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, τόνισε ότι «η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρειάζεται την ευρωπαϊκή ναυτιλία για την εξασφάλιση της σταθερής ροής πρώτων υλών -κυρίως πετρελαίου- και αγαθών». Χαρακτηριστικά τόνισε προς την ελληνική εφοπλιστική αντιπροσωπεία:

«Εκτιμούμε όλες τις προτάσεις σας. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σημαίνει πολλά για την Ευρωπαϊκή Ένωση».

Στο προηγούμενο τεύχος των «Ν.Χ.» παρελήφθη να γραφτεί ότι το άρθρο του κ. Χρήστου Ντούνη ήταν από την ομιλία του στην Α' Ναυτιλιακή Συνάντηση Άνδρου (26 Αυγούστου 2000).

GREECE ↔ **ROMANIA**

EUROPE

TRANSPORT

✓ DRY CARGO

✓ FROZEN FOOD

✓ ADR

GROUPAGE

FULL TRUCK

OUR PRICES MAKE THE DIFFERENCE

✓ TRANSPORT

✓ DOMESTIC TRANSPORT IN ROMANIA (1-20 t)

✓ STORAGE

✓ CUSTOMS

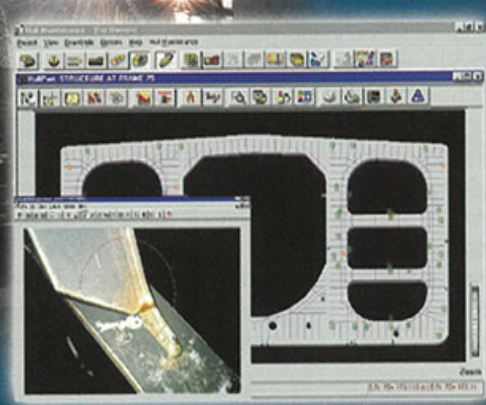
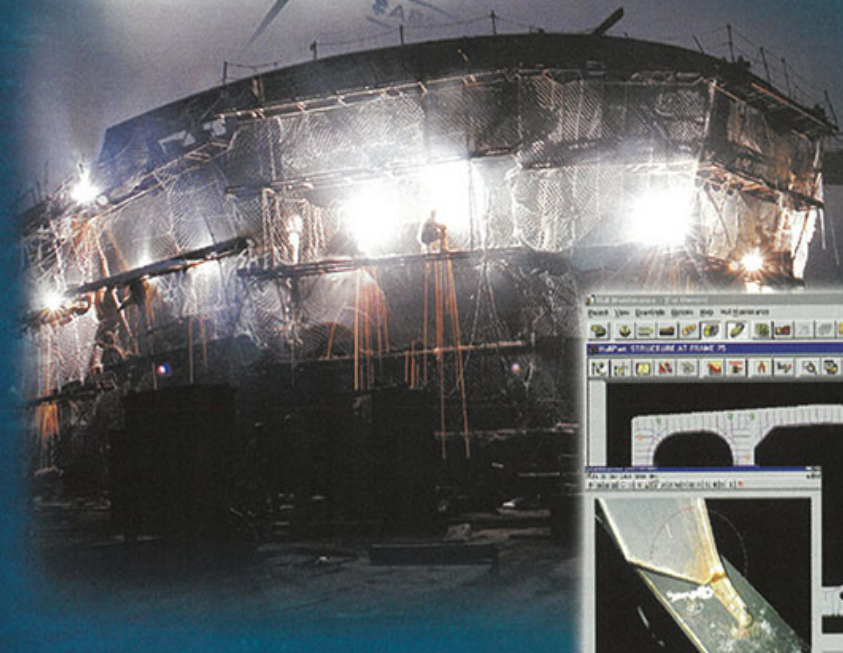
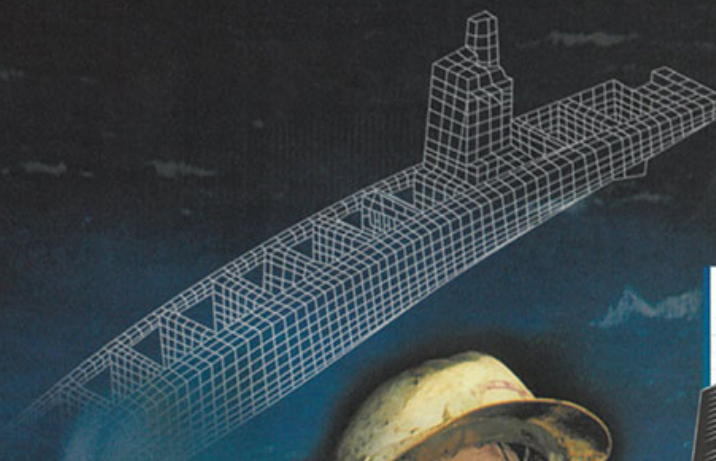
D.C. MAIOR

CIVIL ENGINEER

MANAGER - CONSULTANT INT'L TRANSPORT

61-63 LOUKA RALLI, 18534 PIRAEUS, GREECE

TEL: 003/01/4132089-4113951 / 0932464529, FAX: 003/01/4132089



ABSolutely the Best

Contact Your Local ABS Office

www.eagle.org

Setting Standards of Excellence in Marine Classification

ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ



Έρευνα για το Διαδίκτυο

Διεθνής έρευνα, εξουσιοδοτημένη από τη ναυτιλιακή ηλεκτρονική επιχείρηση setfair.com, εξέδωσε πόρισμα σχετικό με την «ανησυχία των ναυτιλιακών διευθυντών γύρω από τις τεχνολογικές εξελίξεις». Συγκεκριμένα, το 85% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι το ηλεκτρονικό εμπόριο είναι το μέλλον για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ενώ (την ίδια στιγμή) το 60% παραδέχτηκε ότι ο τομέας αυτός μένει πίσω από άλλες βασικές τεχνολογίες που έχουν σχέση με την τεχνολογία του Διαδικτύου.

Από τους 100 ερωτηθέντες το 79% των ναυτιλιακών διευθυντών ήταν σίγουροι για τη χρήση της ιστοσελίδας, ενώ το 82% δήλωσαν ότι θα ήθελαν να γνωρίζουν περισσότερα για τις πλήρεις ικανότητες του Διαδικτύου. Από το ίδιο δείγμα, το 90% δήλωσαν ότι διέθεταν ήδη πρόσβαση στο Διαδίκτυο.

Οι έρευνες υπογράμμισαν ότι η πλειοψηφία των ναυτιλιακών διευθυντών χρησιμοποίησαν την ιστοσελίδα μόνο για χρήση συλλογής πληροφοριών, ενώ το 79% των ανταποκρινομένων ισχυρίστηκαν ότι η κα-

τάρτιση στην τεχνολογία θα ήταν απαραίτητη προτού επιβεβαιωθούν να χρησιμοποιήσουν την ιστοσελίδα για τις επιχειρήσεις τους.

Ο ανώτερος γενικός διευθυντής της setfair.com κ. Christian Young, συνοψίζοντας τα πορίσματα της έρευνας, δήλωσε: «Η έρευνα υπογραμμίζει το ενδιαφέρον της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την τεχνολογική ενημέρωση. Οι ναυτιλιακοί διευθυντές δήλωσαν την ανάγκη τεχνολογικής κατάρτισης πριν από την ανάκτηση του συστήματος, καθώς και τις ανησυχίες τους σχετικά με την αξιοπιστία, την ποιότητα στο σέρβις και το χρόνο υλοποίησής του».

«Οι ναυτιλιακοί διευθυντές δήλωσαν επίσης (το 82%) ότι η προσωπική επαφή είναι απαραίτητη στον τομέα της ναυτιλιακής παροχής και το ηλεκτρονικό εμπόριο θα πρέπει να συμβαδίζει με τη διαπροσωπική υπηρεσία, τομέα που η setfair.com εστιάζει ιδιαίτερα και θα πα-

ρέχει τη διασφάλιση της 24/7/365 της ημέρας ενίσχυσης βοηθητικής γραμμής καθώς και τη βοήθεια στον τομέα των τοπικών πωλήσεων».

Όπως είναι γνωστό, η setfair.com, εμπορικός βραχίονας ηλεκτρονικής επιχείρησης της Merasis Ltd, θυγατρικής της Inmarsat Ventures Ltd, παρέχει ανεξάρτητες ποιοτικές διευκολύνσεις ηλεκτρονικών επιχειρήσεων για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το δε σύστημα της setfair.com θα προσφέρει μια συνοδική ήυση ηλεκτρονικών επιχειρήσεων που θα περιλαμβάνει:

Συνοπτικές πληροφορίες καταλόγων, εμπορική πλατφόρμα ηλεκτρονικής επιχείρησης εύκολη στη χρήση, οικονομικούς ερευνητές μη ελεγχόμενους και ελεγχόμενους από υπολογιστές και, τέλος, εργαλεία ενίσχυσης λήψης αποφάσεων.

Για περισσότερες πληροφορίες στα τηλ. +44(0) 1753 701 675, +44(0) 7539 2638/2684, E-mail: andrew.ivey@setfair.com - linda.sparg@bisslancaster.com

Η ναυτιλία επεκτείνεται

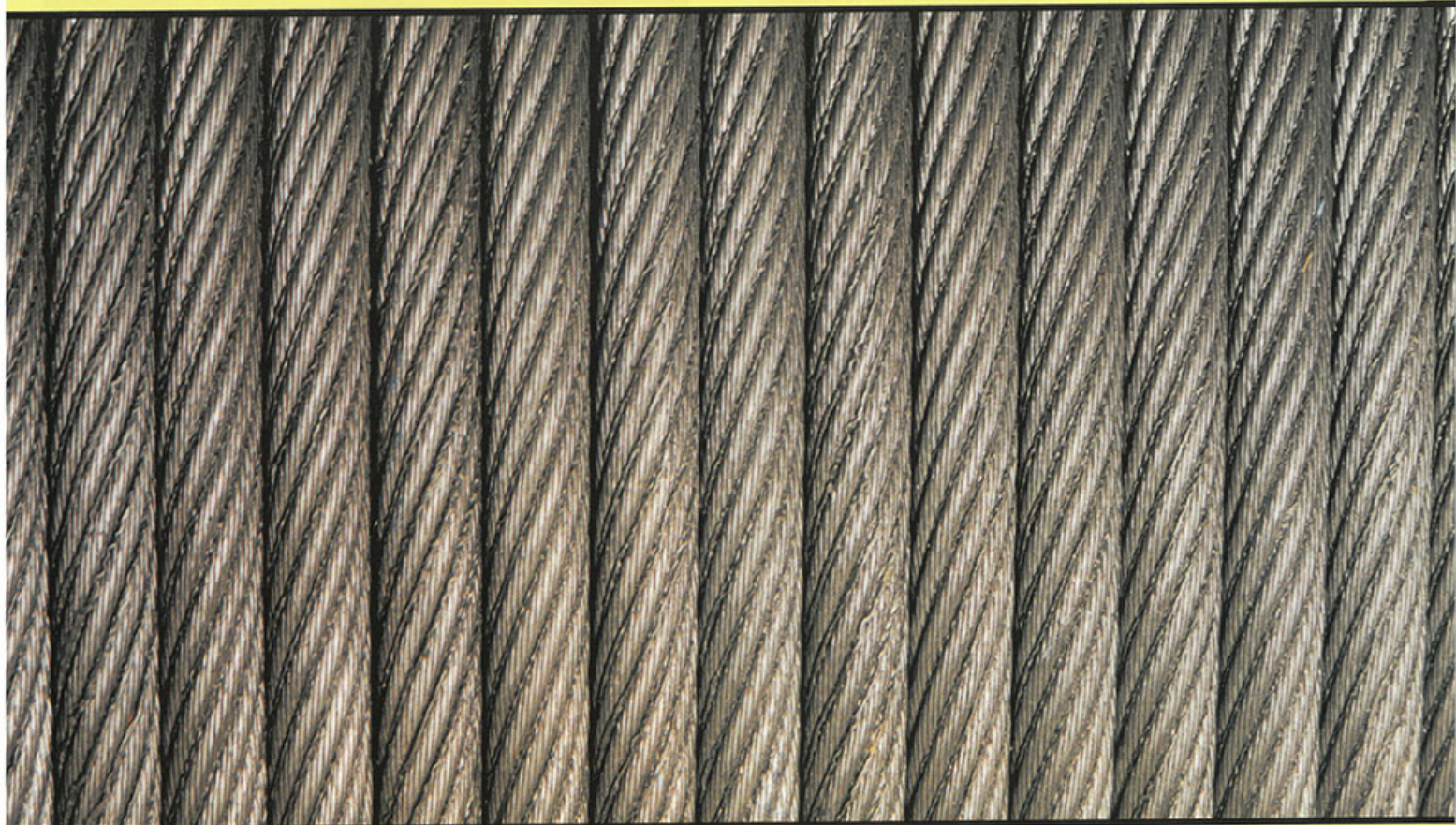
Η εταιρεία N. Cotzias Shipping (RL)CO. Ltd ανέλαβε πρόσφατα την εκπροσώπηση της εταιρείας Sharaf Shipping Agency LLC στην Ειθιάδα. Η νέα αντιπροσωπεία, η οποία διαθέτει 25ετή εμπειρία, ασχολείται με πρακτορεύσεις πλοίων, αποθήκευση φορτίων, επιμελητεία, ναυλώσεις, διαχείριση πλοίων, μεταφορά φορτίων και άλλες δραστηριότητες, όπως πώληση αεροπορικών εισιτηρίων, αναταξιδιόταξιο συναλλήλατος κ.λ.π.

Τα κεντρικά γραφεία της βρίσκονται στο Dubai με παραρτήματα σε πόλεις των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Επίσης η Sharaf Shipping Agency συνεργάζεται με γραφεία στο Oman, Bahrain, Saudi Arabia, Kuwait, South Africa, Tanzania και India.

Επίσης, η εταιρεία N. Cotzias Shipping ανέλαβε ακόμα μια αποκλειστική αντιπροσώπηση της Keppel Smit Towage Pte Ltd. Σιγκαπούρης, η οποία δημιουργήθηκε από τη συγχώνευση των εταιρειών Smit International Pte της Σιγκαπούρης και Keppel Corporation και προσφέρει υπηρεσίες ρυμουλκών λιμένος στη Σιγκαπούρη.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επισκεφτείτε την ιστοσελίδα στη διεύθυνση www.cotzias.gr.

Can you spot the weak strand?



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

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

On inquiring ask a few simple questions:

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

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

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

? The fourth question is

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



D.KORONAKIS S.A.

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



Associated member
INTERTANKO



Η Μότορ Όιλ στο Χρηματιστήριο

Οδεύει προς τη Σοφοκλήους η Μότορ Όιλ με κέρδη που θα αγγίξουν τα 55 δισ. Μάλιστα, το αποτέλεσμα αυτό επιτεύχθηκε σε περίοδο που οι μονάδες του διυλιστηρίου της Κορίνθου παρέμειναν ανενεργές, επειδή εκτελούνταν έργα εκσυγχρονισμού.

Το πρώτο εξάμηνο τα κέρδη προ φόρων της επιχείρησης ανήλθαν σε 20 δισ. δρχ. ενώ για το δεύτερο εξάμηνο τα κέρδη αναμένεται να είναι μεγαλύτερα για το λόγο του ότι τα παραγόμενα προϊόντα είναι υψηλότερης προστιθέμενης αξίας.



Τα στοιχεία δόθηκαν στη δημοσιότητα από το γενικό διευθυντή του διυλιστηρίου κ. Κώστα Βασιλάκη, με αφορμή την ολοκλήρωση και θέση σε λειτουργία νέων παραγωγικών μονάδων που προέκυψαν από επενδύσεις 55 δισ. δρχ.

Οι νέες εγκαταστάσεις αφορούν:

Τη δημιουργία μονάδας CCR για την αναμόρφωση της νάφθας και την παραγωγή συστατικών 103 οκτανίων.

Μονάδα μείωσης βενζολίου που είναι η μοναδική στην Ελλάδα και από τις πρώτες στον κόσμο.

Μονάδα αποθέρμανσης βενζίνης του FCC.

Επίσης, σε εξέλιξη βρίσκεται το έργο εκσυγχρονισμού του συστήματος οργάνων ελέγχου (DCS) με σύγχρονο θάλαμο μοναδικό σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς και μονάδα συμπαραγωγής ηλεκτρισμού και ατμού ισχύος 16,5 MW. Παράλληλα, η εταιρεία κατασκευάζει σύγχρονο σταθμό φόρτωσης στην Καβάλη που θα τροφοδοτείται από το διυλιστήριο. Τα δύο αυτά έργα θα ολοκληρωθούν το Μάρτιο του 2001, ενώ με τη λειτουργία της μονάδας συμπαραγωγής, η εγκατεστημένη ισχύς για παραγωγή ηλεκτρικού θα ανέρχεται σε 48 MW.

Παράλληλα με το επενδυτικό πρόγραμμα, η Μότορ Όιλ πιστοποιήθηκε για όλες τις δραστηριότητες με το διεθνές πρότυπο ISO 9002, ενώ στις αρχές του 2001 θα πιστοποιηθεί με το διεθνές πρότυπο του περιβάλλοντος ISO 14000.

Σε ό,τι αφορά την εισαγωγή της εταιρείας στο Χρηματιστήριο, αυτή υπολογίζεται να γίνει περί τα τέλη Νοεμβρίου ή αρχές Δεκεμβρίου του 2000.



Η Maersk Sealand και το Ηλεκτρονικό Εμπόριο

Η μεταφορική εταιρεία Maersk Sealand, συνδυάζει τη δύναμη του Internet με το δυναμικό ενός παγκόσμιου δικτύου εξυπηρέτησης σε έξι ηπείρους με περισσότερα από 325 on-line γραφεία ανά τον κόσμο. Το Business on-line κομμάτι του www.maersksealand.com παρέχει πληροφορίες και υπηρεσίες 24 ώρες την ημέρα, επτά ημέρες την εβδομάδα. Μέσω του Business on-line μπορείτε να κλείσετε ή να παρακολουθήσετε το φορτίο σας, να εκδώσετε φορτωτικές, να κάνετε έλεγχο του προγράμματος του πλοίου που βρίσκεται το φορτίο σας, να μάθετε λεπτομέρειες για το στόλο του μεταφορέα σας, να δείτε τους ναύλους από και προς Αμερική. Επίσης σας παρέχετε η ενημέρωση για το παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών που έχετε στις υπηρεσίες σας, να αποκτήσετε πρόσβαση σε στατιστικά στοιχεία και να μπείτε στο τηλεφωνικό κατάλογο και τη λίστα διευθύνσεων των γραφείων της Maersk Sealand.

Εις μνήμην Ιωάννη Α. Χατζηπατέρα



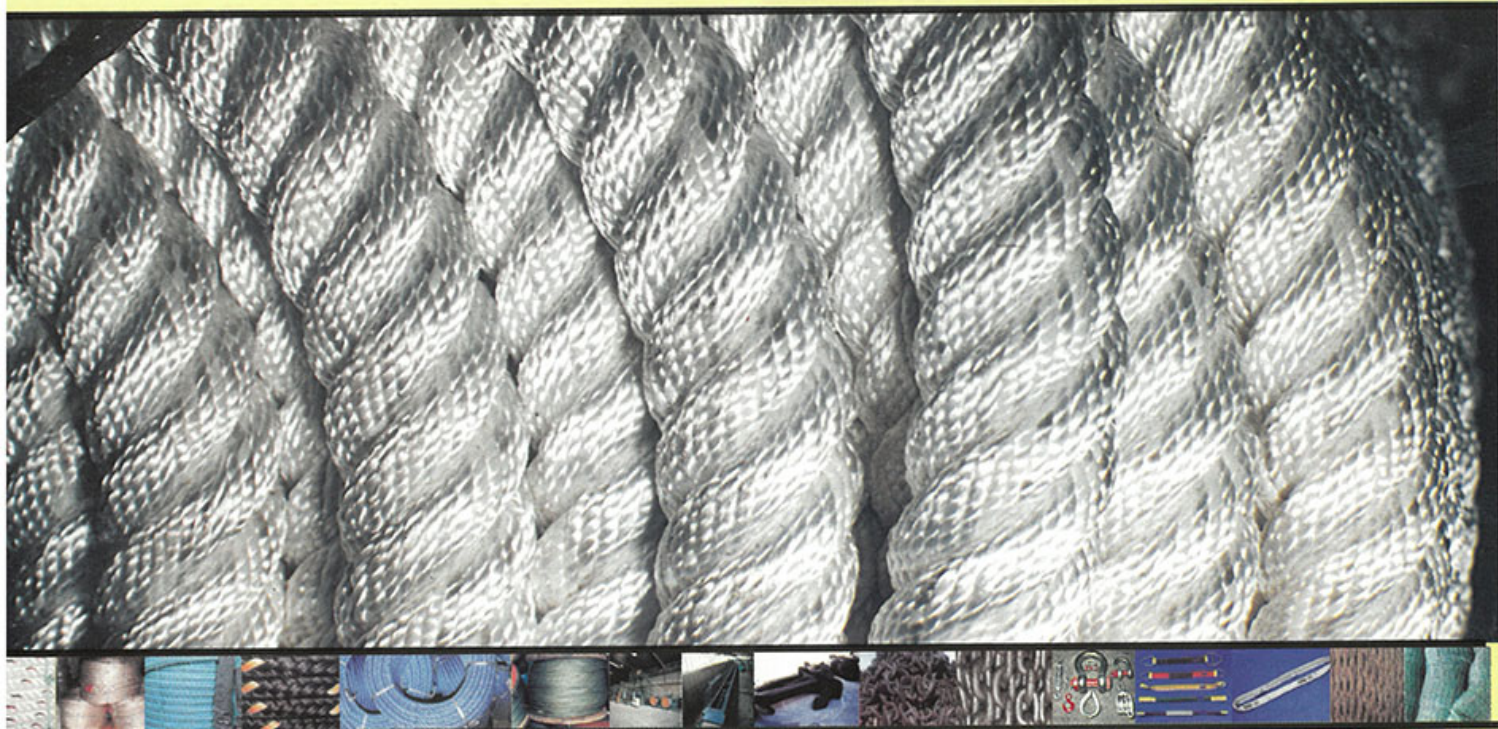
Στον καθηρικό ναό της Αγίας Σοφίας στο Λονδίνο ετελέσθη η επιμνημόσυνη δέηση στη μνήμη του Ιωάννη Αδ. Χατζηπατέρα, ο οποίος έφυγε από τη ζωή πριν από ένα χρόνο.

Ο επί 18 χρόνια πρόεδρος του Greek Shipping Co.-operation committee έπαιξε σημαντικό ρόλο στα διεθνή ναυτιλιακά δρώμενα και ήταν εξέχον μέλος της ελληνικής παροικίας του Λονδίνου.

Ο Ιωάννης Αδ. Χατζηπατέρας σπούδασε στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών και έκανε μεταπτυχιακές σπουδές στις Εμπορικές Επιστήμες στο πανεπιστήμιο Neuchatel της Γενεύης, στο Λονδίνο και στο Φράιμπουργκ. Μιλούσε άπταιστα αγγλικά, γαλλικά και ιταλικά. Στο χώρο της ναυτιλίας εισήχθη το 1950 μέσω της εταιρείας του πατέρα του.

Ο Ιωάννης Αδ. Χατζηπατέρας ήταν παντρεμένος με τη Μάρω Πατέρα, της γνωστής εφοπλιστικής οικογένειας, με την οποία απέκτησε τέσσερις κόρες.

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





ΡΑΓΔΑΙΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΤΟ ΠΡΟΣΧΕΣ 15ΑΜΗΝΟ

Πιθανή συνεργασία ΑΝΕΚ-Μινωικών-MFD

Έντονη κινητικότητα αρχίζει να παρατηρείται στα γραφεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Το καμποτάζ από το 2002 θα αποτελέσει παρελθόν και οι ελληνικές εταιρείες πρέπει να είναι πανέτοιμες. Το «η ισχύς εν τη ενώσει» θα φέρει νέες ανακατατάξεις στην αγορά. Ο χρόνος θα δείξει αν δώσουν τα χέρια επιχειρηματίες που μέχρι πρότινος δεν αντήλθισαν ούτε καθημέρα.

Ραγδαίες εξελίξεις, λοιπόν, αναμένονται στον ακτοπλοϊκό χώρο μετά την κυβερνητική απόφαση για άρση του προστατευτισμού το 2002. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής δήλωσε λίγες ημέρες μετά το τραγικό ναυάγιο ότι θα επιθυμούσε, αν ήταν δυνατόν, η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας να ξεκινήσει από σήμερα. Η άρση του προστατευτισμού πριν από την 31η Δεκεμβρίου του 2003 (τον προστατευτισμό της ελληνικής ακτοπλοΐας είχε πετύχει το 1992 ο τότε υπουργός Αρ. Παυλίδης) αναγκάζει πλέον τις ελληνικές εταιρείες να κινηθούν με περισσότερο ταχύτατους ρυθμούς ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του στόλου τους, ώστε να είναι έτοιμες να ανταποκριθούν στις προκλήσεις της εποχής.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες που κατόρθωσαν σε μικρό χρονικό διάστημα να εκτοπίσουν από τις γραμμές της Αδριατικής τους αλβανοί ανταγωνιστές, δεν είναι διατεθειμένοι να χάσουν το παιχνίδι μέσα στο «σπίτι τους». Δεν είναι διατεθειμένοι να καθίσουν με σταυρωμένα χέρια και να

βλέπουν «να αλωνίζουν» τα ελληνικά πελάγη πλοία ξένων συμφερόντων.

Με κοινοπρακτικές ή εταιρικές συνεργασίες πολύ σύντομα θα είναι έτοιμες να δώσουν τις απαντήσεις τους.

Μέχρι τις αρχές του 2000, βάσει των παραγγελιών σε ναυπηγεία που έχουν δημοσιοποιηθεί από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος θα έχει ενισχυθεί συνολικά με 30 νεότευκτα σκάφη. Ήδη νεότευκτα έχουν παραληφθεί και έχουν δώσει δείγμα γραφής, όπως το «Αίοιος Εξηρές», το «Blue Star Ithaki», τρία Χάι Σπιντ. Ακόμη, πλοία μέχρι δέκα ετών, π.χ. το Jet Ferry 1 που εκτελεί δρομολόγια στο Ιόνιο.

Στις 16 Οκτωβρίου, από τα ναυπηγεία Φόσεν της Νορβηγίας, η ΑΝΕΚ παρέλαβε το πρώτο νεότευκτο πλοίο της και έξι μήνες αργότερα ακολουθεί και δεύτερο. Οι Μινωικές Γραμμές το Νοέμβριο θα παραλάβουν τα πλοία-βοήδες που θα εκτελούν το δρομολόγιο Πειραιά-Ηρακλείου σε 6 ώρες. Πολύ σύντομα και οι Επιχειρήσεις Αττικής θα αρχίσουν να παραλαμβάνουν τα τέσσερα πλοία τους που αρχικά έχει γνωστοποιηθεί πως θα δραστηριοποιηθούν στη Βαϊτική. Μέλος των ΕΠΑΤ δήλωσε στα «Ν.Χ.» ότι ανάλογα με τα επιχειρηματικά συμφέροντα της εταιρείας δεν αποκλείεται η δρομολόγηση των πλοίων στο εσωτερικό θαλάσσιο χώρο, ανάλογα με το πώς θα ικανοποιηθούν τα αιτήματα που θα υποβληθούν στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Με όσα ανακοίνωσε πριν από λίγες μέρες ο υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, αλλιά και τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος, σαφώς και θα πρέπει να ικανοποιούνται οι θέσεις τόσο του Περ. Παναγόπουλου όσο και του Γερ. Στρίντζη. (Πράγματι στις 17.10.00 η ΓΕΑΣ ικανοποίησε το αίτημα των δύο εταιρειών).

Να τονιστεί ότι ΑΝΕΚ (στον όμιλο υπάρχουν οι ΔΑΝΕ, ΝΕΛ, ΛΑΝΕ, ΑΝΕΝ και Ρεθυμνική), Μινωικές Γραμμές και Μinoan Flying Dolphins, όπως είχαν υποστηρίξει και στην Επιτροπή Προσωπικότητας για το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, υπό τον πρ. υπουργό Βασ. Σαραντίτη, δεν επιθυμούσαν πρόωπη άρση του προστατευτισμού, επειδή οι λόγοι για τους οποίους επιτεύχθηκε το '92 δεν έχουν αρθεί.

Η ΜFD, σύμφωνα με ομοσέληδη ανακοίνωσή της, στα επενδυτικά σχέδιά της περιλαμβάνει τη ναυπήγηση δύο υπερσύγχρονων επιβατηγών-οχηματογώνων πλοίων συμβατικού τύπου, ικανών να αναπτύσσουν ταχύτητα άνω των 25 κόμβων. Επί πλέον, στο πλαίσιο της περαιτέρω εξάπλωσης των ταχύπλοων νέας τεχνολογίας στις ελληνικές θάλασσες, η εταιρεία είναι έτοιμη να υλοποιήσει επένδυση αγοράς ακόμη τεσσάρων ταχύπλοων νέας τεχνολογίας.

Η διοίκηση της ΜFD, όπως η ίδια υποστηρίζει, «έχει έρθει σε σοβαρές συζητήσεις για εταιρική ή κοινοπρακτική συνεργασία με τις σημαντικότερες προβεβλημένες εταιρείες της ναυτιλίας μας».

Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ...

Από / προς ΣΕΡΒΙΑ - FYROM - ΚΟΣΟΒΟ - ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ - ΡΟΥΜΑΝΙΑ - ΑΛΒΑΝΙΑ

Μεταφέρουμε κάθε είδος εμπορεύματος και κάθε ποσότητα

Από / διό ΚΑΘΕ ΣΗΜΕΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Από / διό ΚΑΘΕ ΣΗΜΕΙΟ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΥΤΩΝ

Πληροφορίες: GIANNETAKIS S.A. www.giannetakis.gr

Τηλ.: 9400406-7, Fax: 9425820 ή Έκθεση Μεταφορών ΟΛΠ (17-20/11/2000)



elvictor

SHIPPING Co SA

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

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



WORLDWIDE OFFICES

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

MAIN ACTIVITIES

- SHIPMANAGEMENT
- CREW MANAGEMENT
- AGENCY SERVICES
- MARINE TRAVEL

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



φάκελος «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ»

Το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα», με τον τραγικό απολογισμό, βρήκε το προηγούμενο τεύχος των «Ν.Χ.» στο πιεστήριο.

Υποσχεθήκαμε να αναφερθούμε στο θέμα με το παρόν τεύχος μας. Στο χρόνο που μεσολάβησε, η αγανακτισμένη κοινή γνώμη συντήρησε αμείωτο το ενδιαφέρον και όλα τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης εξάντλησαν ατελείωτες ώρες

Το πλήρωμα του «Εξπρές Σαμίνα» καθάθετει τα γεγονότα

Αμειψικτα

ή στήλες, όπου τα πάντα ανεζητήθησαν, διευτώθησαν, αντηλλάγησαν. Η απαίτηση για αναζήτηση αιτίων και ευθυνών υπήρξε γενική και η περί αυτού απόφαση διευτώθη με πλέον επίσημο και κατηγορηματικό τρόπο από τον πρωθυπουργό και τον υπουργό Ε.Ν.

Ελπίζουμε ότι οι έρευνες, οι ανακρίσεις και οι πάσης φύσεως παροχές πληροφοριών θα βοηθήσουν τους εντεταλμένους να επιτύχουν στο έργο του καταλογισμού των ευθυνών και του προσδιορισμού των αιτίων, όπως ακριβώς τονίστηκε από την κυβέρνηση.

του Ειδικού Συνεργάτη

Επειδή όμως το ναυάγιο αυτό είναι μια συνεχής προηγούμενων και υπάρχει δικαιολογημένη ανησυχία ότι είναι δυνατόν να το ακολουθήσουν και άλλα παρόμοια, προσπαθήσαμε μέσα από τον απόηχο της πληθωρικής πληροφόρησης να απομονώσουμε τα θέματα που αξίζει να αποτελέσουν για τους αρμοδίους αντικείμενο ειδικής μελέτης για λήψη αποφάσεων αναπροσαρμογής, βελτίωσης ή και αλλαγής. Τα θέματα αυτά, που αφορούν την ασφάλεια της ακτοπλοΐας, παραθέτουμε ως τα ακόλουθα ερωτήματα:

Α. Καταλληλότητα και συμμόρφωση των ακτοπλοϊκών με τους κανονισμούς ασφαλείας

Πολλός λόγος γίνεται για βλάβες και ελαττώματα του πλοίου, γνωστά στο πλήρωμα, που δεν μπορούσαν να καταγγεληθούν για διάφορους λόγους κ.λπ. Τούτο έχει δημιουργήσει έλλειψη εμπιστοσύνης στην κοινή γνώμη. Εντούτοις πρέπει να επισημανθεί ότι τόσο τα ακτοπλοϊκά πλοία όσο και τα αντίστοιχα εφοπλιστικά γραφεία υπάγονται στην εφαρμογή του ISM, η τήρηση των οποίων ελέγχεται από τους νηογνώμονες. Οι κανονισμοί αυτοί προβλέπουν ότι απαξάπαντα τα πάσης φύσεως προβλήματα ασφαλείας που

προκύπτουν στα πλοία, πρέπει να αναφέρονται άμεσα σε προσδιορισμένες φόρμες με υπογραφές αρμοδίων και συναρμοδίων του πλοίου προς την αντίστοιχη διάρθρωση ISM του εφοπλιστικού γραφείου, στο οποίο με τον τρόπο αυτό μεταβιβάζεται και η πλήρης ευθύνη για την αποκατάσταση.

Εάν οι ανακρίσεις αποδείξουν ότι το ISM του «Εξπρές Σαμίνα» δεν ήταν όπως έπρεπε να είναι ή δεν εφαρμόζονταν σωστά από το πλοίο ή από το εφοπλιστικό γραφείο, τότε ανεξαρτήτως κυρώσεων ΜΗΠΩΣ θα έπρεπε να προκύψουν οι προβλέψεις για ύπαρξη αξιόπιστου και σταθερού ελέγχου εφαρμογής του ISM μαζί με προβλέψεις επιβολής συγκεκριμένων κυρώσεων σε παροβάσεις και στα ακτοπλοϊκά πλοία και στα γραφεία τους. Τούτο διότι οι επιθεωρήσεις των νηογνώμωνων και του PSC είναι σε τακτά διαστήματα, ενώ η λειτουργία του ISM είναι αδιάκοπη και άμεση και προσδιορίζει ανά πάσα στιγμή τη γνώση για τις υπάρχουσες συνθήκες ασφαλείας του σκάφους. Δηλαδή, και όταν το σκάφος είναι εν πλω, κάθε θέμα απότομο της ασφαλείας του πρέπει να αναφέρεται με διαδικασίες ISM από το πλοίο και αναλόγως η ευθύνη χειρισμού είτε μετατίθεται είτε συμπληφίζεται με το μηχανισμό ISM του γραφείου.



ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

ΜΗΠΩΣ τα ακτοπλοϊκά πρέπει να υπαχθούν στους νηογνώμονες που είναι μέλη του IACS και μόνον σε αυτούς.

ΜΗΠΩΣ ο Ελληνικός Νηογνώμονας, για να καλύπτει χωρίς αμφισβητήσεις την κατηγορία αυτή των πλοίων, πρέπει να αναπροσαρμοστεί και να γίνει δεκτός στον IACS; (Η απαιτούμενη αναπροσαρμογή είναι θέμα αποφάσεως και όχι δυνατότητας, η δε είσοδος στον IACS σημαίνει τεράστιο πολυήλεκτρο όφελος για τη ναυτιλία και το έθνος.)

ΜΗΠΩΣ η Υπηρεσία Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ πρέπει να επαναπροσδιοριστεί και να ενταχθεί στη διάρθρωση του σώματος που αναφέρουμε κατωτέρω στην παράγραφο (Δ), έτσι ώστε να γίνει αποκλειστικά υπηρεσία PSC αφενός περιοριζόμενη στις επιθεωρήσεις που προβλέπονται από το μνημόνιο των Παρισιών και αφετέρου επανδρωμένη επαρκώς από τεχνικούς κατά τρόπο που οι επιθεωρήσεις αυτές να είναι ουσιαστικές, επαγγελματικά επαρκείς και χωρίς εξάρτηση αποφάσεων.

Β. Οι αξιωματικοί και τα πληρώματα των ακτοπλοϊκών

Το καταληκτικό στην υπόθεση του «Εξήνρες Σαμίνα» είναι ότι το ατύχημα παρουσιάζεται από τους ενεχόμενους ως απρόοπτο. Τούτο

ενώ το πλοίο, παρακάμπτοντας προ περίπου δύομισι ωρών τη βόρεια άκρη της Κύθνου, έβαλε σταθερή πορεία που το καταληκτικό άκρο της ήταν οι Πόρτες. Συνεπώς, η φυλακή γέφυρας γνώριζε ότι κατευθύνεται στις Πόρτες. Οι βραχονησίδες Πόρτες, λοιπόν, ήταν το σημείο αναφοράς και το σημείο ελέγχου από τα Radar και GPS, και τελικώς ο φάρος Πόρτες. Συνεπώς, αυτοί που είχαν φυλακή γέφυρας στο πλοίο, είχαν ως κυρία απασχόληση επί δύομισι ολόκληρες ώρες να προσδιορίζουν πότε και πώς προσεγγίζουν τις βραχονησίδες. Αν' ό,τι τουλάχιστον ακούστηκε μέχρι σήμερα, δημιουργείται η εντύπωση ότι ουδείς ασχολήθηκε αυτές τις δύομισι ώρες με την εξέλιξη του ταξιδιού και όταν ο υποπλοίαρχος ασχολήθηκε για πρώτη φορά, διαπίστωσε ότι επρόκειτο εντός του προσεχούς ενός λεπτού να προσκρούσουν επάνω στις Πόρτες. Τα ερωτήματα που τίθενται είναι καταπληκτικά. Η ανάγκη τεκμηριωμένης επαναβεβαίωσης αξιοπιστίας της ακτοπλοϊκής είναι επιτακτική.

ΜΗΠΩΣ θα έπρεπε να επανεξετασθεί συνοδικώς το θέμα επάνδρωσης, εκπαίδευσης, κανονισμών που να αφορούν τα ακτοπλοϊκά; Τούτο δεδομένου ότι οι ταχύτητες διηλασιάσθηκαν, τα δρομολόγια αυξήθηκαν, οι μονάδες έγιναν πάρα πολλές και με υψηλές τεχνολογικές

απαιτήσεις, η ανθρώπινη ζωή πολύτιμη.

Συγκεκριμένα:

ΜΗΠΩΣ θα έπρεπε να αλλοιάξει το σύστημα προσλήψεως των αξιωματικών τουλάχιστον στα ακτοπλοϊκά και οι συμβάσεις να γίνουν μακροχρόνιες, έτσι ώστε τα πλοία αυτά να μην είναι κέντρα διερχομένων και να δίνεται η ευκαιρία στους αξιωματικούς να τα γνωρίζουν καλά και να τα χειρίζονται επιτυχώς (να δημιουργηθεί μόνιμη επαγγελματική σχέση με τις εταιρείες).

ΜΗΠΩΣ για τους αξιωματικούς γέφυρας των ακτοπλοϊκών, που κατά κύριο λόγο πρέπει να είναι πλοηγοί αρίστης επιδόσεως και επίσης εκπαιδευμένοι στη διαχείριση επιβατών, πρέπει να προβλεφθεί ειδική εκπαίδευση και εξετάσεις επί του πλοίου που να αποδεικνύουν τις ικανότητές τους. Επίσης, να προβλεφθεί μακρά εκπαιδευτική συνύπαρξη στη συγκεκριμένη θέση που πρόκειται να αναλάβουν. Τούτο, διότι στα ακτοπλοϊκά ο πλοίαρχος επωμίζεται την πλοήγηση των πλοίων, ενώ για τις λοιπές κατηγορίες η πλοήγηση εκτελείται από τους πλοηγούς και διότι η σοβαρότητα της υπάρξεως επιβατών δεν μπορεί να συνειδητοποιηθεί χωρίς ουσιαστική εκπαίδευση.

ΜΗΠΩΣ πρέπει να προκύψει ειδικός κανονισμός εκτελέσεως ακτοπλοϊκών δρομολογίων, που να προβλέπει για κάθε συγκεκριμένο δρομολόγιο και κάθε τύπο ακτοπλοϊκού και να έχει συνταχθεί από επιτροπή πλοιαρχών ακτοπλοϊκής και να καθορίζει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α) Πώς κατανέμονται οι φυλακές γέφυρας και μηχανοστασίου, από πόσους αποτελούνται και τι υποχρεούται να κάνει ο καθένας.
- β) Από ποια ή σε ποια σημεία του πλοίου ή υπό ποιες συνθήκες υποχρεούται να βρίσκεται στη γέφυρα και να εκτελεί τη διακυβέρνηση του σκάφους ο πλοίαρχος.
- γ) Σε ποια θέση ή θέσεις του πλοίου πρέπει να δίδεται εντολή επιφυλακής μηχανοστασίου.
- δ) Ο καθορισμός απαιτούμενου πληρώματος κατέχοντος STCW που να καλύπτει τις πραγματικές απαιτήσεις διαιρέσεως πληρώματος για εγκατάλειψη πλοίου.
- ε) Ποιες είναι οι επιτρεπόμενες ελάχιστες αποστάσεις από την ξηρά κατά περίπτωση (θα μπορούσε να αποφευχθεί το ατύχημα του M/V «Pegasus»).
- στ) Ποια είναι η ελάχιστη απόσταση ασφαλείας που επιτρέπεται να αντιπαρέχονται τα ακτοπλοϊκά σε περιοχές εκτός λιμένων και χειρισμών κατάπλοου ή απόπλοου, κυρίως όταν δεν συντρέχουν ειδικές συνθήκες.
- ζ) Μεταξύ των συγκεκριμένων καθηκόντων των αξιωματικών φυλακής θα έπρεπε να περιλαμβάνεται ο έλεγχος λειτουργίας όλων των μηχανημάτων ναυσιπλοΐας προ απόπλου και κατά τη διάρκεια του πλοίου να προσδιορίζεται το στίγμα του πλοίου με συνέπεια και άνευ παραλήψεων. Ανάλογες θα πρέπει να είναι οι προβλέψεις και για τους



την καλή λειτουργία των μηχανημάτων που αφορούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

η) Καθορισμός χρόνου υποδείξεως στους επιβάτες να μεταβούν στο γκαράζ προς αποβίβαση (παρετηρήθηκε ότι στα καταμαράν ειδοποιούν τους επιβάτες να κατεβούν στο γκαράζ προτού φθάσουν στην είσοδο του λιμένος - στον Πειραιά συγκεκριμένα μετά τις Φλέβες - αγνοώντας το ατύχημα του καταμαράν (της Πειραικής Ακτοπλοΐας) που προσέκρουσε και εβυθίσθη στην είσοδο του λιμένος του Πειραιώς προ ετών)

ΜΗΠΩΣ η απαίτηση να υπάρχουν αξιωματικοί άρτια εκπαιδευμένοι για τα σύγχρονα ακτοπλοϊκά πλοία που έχουν μεγάλες τεχνολογικές απαιτήσεις, ανάγκη αμέσων και ορθών αποφάσεων (τα ίδια ισχύουν και για τα σύγχρονα ποντοπόρα εμπορικά πλοία), δημιουργεί την ανάγκη αφενός να περιληφθούν οι σχολές αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού στις δέσμες των πανελλήνιων εξετάσεων, αφετέρου να αναπροσαρμοσθεί η σπουδαστική ύλη στις σύγχρονες απαιτήσεις και οι προβλέψεις σπουδών να διαρθρωθούν εξελικτικά έτσι ώστε να γίνουν ελκυστικότερες για αξιόλογους νέους.

ΜΗΠΩΣ πρέπει επιτέλους να γίνει αντιληπτό ότι ο περιορισμός των επαγγελματικών δυνατοτήτων και προοπτικών που έχει μεθοδευτεί διαχρονικά εις βάρος των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού κατέληξε μπουμερανγκ, με αποτέλεσμα την καταρράκωση και συρρίκνωση ενός ιστορικού για τον Έλληνα επαγγέλματος, το οποίο υπήρξε ο θεμέλιος λίθος της μεγάλης ελληνόκτητης ναυτιλίας που σήμερα τη χαίρονται και ευνοούνται από αυτήν αξιωματικοί όληων εθνικοτήτων.

Γ. Αναφορικά με τα σωστικά μέσα και την εγκατάλειψη του πλοίου

ΜΗΠΩΣ θα έπρεπε να συνειδητοποιηθεί ότι οι τύποι των σωστικών μέσων στα ferry boats δεν διαφέρουν ουσιαστικά απ' ό,τι υπήρχαν στις αρχές του προηγούμενου αιώνα.

ΜΗΠΩΣ θα έπρεπε να συνειδητοποιηθεί επίσης, ότι ιδιαίτερος τα ferry boats, λόγω του ελεύθερου χώρου του γκαράζ, σε περίπτωση εισόδου υδάτων στο γκαράζ υπόκεινται σε άμεση βύθιση διά αναστροφής (όπως συνέβη στο «Εξπρές Σαμίνα» καθώς και στα πολύ νε-

ότερα σε ηλικία «Herald of Free Enterprise» και «Estonia» στη Βόρειο Θάλασσα με ατυχήματα απώλειες).

Μήπως λοιπόν τα σωστικά μέσα για τα πλοία αυτής της κατηγορίας θα πρέπει να είναι ικανά για άμεση εγκατάλειψη του σκάφους, χωρίς γι' αυτό να υποχρεωθούν επιβάτες και πλήρωμα να πέσουν απλώς στη θάλασσα.

ΜΗΠΩΣ θα έπρεπε:

- α) Να υπάρχει συστοιχία μπαταριών νέου τύπου στο επίπεδο της γέφυρας ως δεύτερη πηγή παροχής ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης, έτσι ώστε η ύπαρξη φωτισμού ανάγκης μέχρι τελικής βυθίσσεως να είναι εγγυημένη.
- β) Εξίσου εγγυημένη, κατά τα ως άνω (α), θα ήταν και η δυνατότητα παροχής διά των μεγάλων οδηγίων προς πλήρωμα και επιβάτες.
- γ) Να αντικατασταθεί το υπάρχον σύστημα σωσιβίων λήμβων με ό,τι προσφέρεται για τα καταμαράν και τα αεροπλάνα, κατάλληλα αναπροσαρμοσμένο για να αρμόζει στις συνθήκες και τις ανάγκες των ferry boats, δηλαδή π्लाστικά αυλάκια διοδησάσεως και πολύ μεγάλες φουσκωτές σωσίδες σχεδίες (σχεδιασμός βελτιωμένος για να καλύπτει την αντιμετώπιση του κυματισμού και την ασφαλή διοδησάση των επιβατών - ευρεσιτεχνία).
- δ) Να βελτιωθεί ο τύπος των σωσιβίων και να προσδιορίζεται το σωσίβιο που ανήκει σε κάθε επιβάτη, όπως συμβαίνει στα καταμαράν.
- ε) Να καθιερωθούν γυμνάσια συγκεντρώσεως των επιβατών εν πλώ με κατάλληλης συνθήκες στους σταθμούς εγκαταλείψεως, έτσι ώστε να υπάρξει ευκαιρία στους επιβάτες να αντιληφθούν εμπράκτως πώς πρέπει να κινηθούν σε περίπτωση ανάγκης και πώς πρέπει να χρησιμοποιήσουν τα σωσίβια τους, και στους υπευθύνους του πλοίου να αντιληφθούν εάν πράγματι η σωστική οργάνωση του πλοίου προσφέρει αποτελεσματικά για το σκοπό της και το πλήρωμα είναι επαρκές και σωστά διηρημένο για να αντιμετωπίσει επιτυχώς αυτό το ενδεχόμενο.

Δ. Σχετικά με τις υπηρεσίες διάσωσης

Όσον αφορά το θέμα διασώσεως των ναυγών, προέκυψε μια δικαιολογημένη γενική δυσφορία.

ΜΗΠΩΣ θα έπρεπε να αναμετρηθούν η πρόσφατη πραγματικότητα και οι εξελίξεις στις ελληνικές θάλασσες όπου:

- Πολύ και ταχύτητα πλοία εκτελούν δρομολόγια αλλά και διακινούνται.
- Λαθρομετανάστες αποβιβάζονται στα διάφορα νησιά καθημερινώς.
- Επανειλημμένες παραβιάσεις χωρικών υδάτων καταγράφονται.
- Διάφορες περιπτώσεις λαθρεμπορίας καταγγέλλονται και συλλαμβάνονται.
- Ρυπάνσεις θαλασσίων περιοχών προκύπτουν, ελέγχονται και αντιμετωπίζονται.
- Έκτακτες ανάγκες ειδικής παροχής βοήθει-

ας για τη διάσωση ζωής σε ναυάγια και άλλα έκτακτα γεγονότα, που λαβαίνουν χώρα στα νησιά, προκύπτουν διαρκώς.

ΜΗΠΩΣ από αυτήν την αναμέτρηση θα προέκυπτε το συμπέρασμα ότι επιβάλλεται να υπάρξει ένας κρατικός μηχανισμός συγκροτημένος σε αυτοτελές σώμα, που να διαθέτει κατάλληλη διοργάνωση, τεχνικό εξοπλισμό και κατευθείαν όλα τα απαιτούμενα μέσα, επαγγελματική επάνδρωση, που να έχει κύριο και αποκλειστικό αντικείμενο την αντιμετώπιση όλων των υποθέσεων που προαναφέραμε, έτσι ώστε να αποτελέσει μια βελτιωμένη εγγύηση για την υπεύθυνη, ουσιαστική και ικανοποιητική αντιμετώπιση όλων αυτών των περιπτώσεων.

Στο σώμα αυτό να περιλαμβάνονται και η υπηρεσία του PSC καθώς και η Διεύθυνση Φάρων (που πρέπει να αποκτήσουν μεγαλύτερη ένταση φωτός, ανάλογα με τις νεότερες τεχνολογικές δυνατότητες).

Το Λιμενικό Σώμα καλύπτει σήμερα ευρύτατους τομείς διάφορων αρμοδιοτήτων, που η ποικιλία τους είναι περίπου στείλιωτη για να την απαριθμήσουμε. Το πρόβλημα είναι ότι τα ως άνω ζητούμενα είναι αδύνατον να πραγματοποιηθούν ικανοποιητικά, όπως αποδεικνύεται εκ των πραγμάτων, όταν η κάλυψή τους επιχειρείται τμηματικά και αποσπασματικά μέσα από έναν πολύ ευρύτερο και πολυδιάστατο μηχανισμό, όπως είναι το ΥΕΝ. Η μεγίστη σοβαρότης του ζητούμενου δημιουργεί την προϋπόθεση υπάρξεως ενός αυτοτελούς σώματος για να το καλύψει επιτυχώς. Το κατά πόσον θα αποτελέσει αρχηγείο του ΥΕΝ ή του ΥΕΘΑ, αυτό είναι θέμα ωριμότητας αποφάσεως που θα πρέπει να λάβει υπ' όψιν την ευρύτερη σημασία του θέματος αυτού εν σχέσει με τις απαιτήσεις που έχουν προκύψει στα ευρύτερα εθνικά ενδιαφέροντα που αφορούν τις θαλάσσιες περιοχές της Ελλάδας. Κλείνοντας το σημείωμα αυτό, τα «Ν.Χ.» επιθυμούν δημοσίως να αποδώσουν φόρο τιμής στους καπετάνιους ψαράδες της Πάρου και σε όλους όσους εθελοντικά προσεφέρθηκαν και κινδύνευσαν για να σώσουν εκατοντάδες συνανθρώπους μας, που έτσι τους γλίτωσαν από βέβαιο πνιγμό.

Σε άλλες χώρες παρόμοιες πράξεις επιβραβεύονται εμπράκτως με ηθικές αμοιβές από την Πολιτεία.

ΜΗΠΩΣ ήταν ανάγκη να υπάρξει πρόβλεψη για να συγκροτηθούν σε κάθε νησί ομάδες από ιδιώτες που έχουν κατάλληλη σκάφη ως ναυαγοσώστες, στους οποίους να παραχωρηθούν τα απαραίτητα μέσα (προβοήεις, VHF, CB κτλ.) και κίνητρα (έστω και ηθικά) ώστε η παροχή βοήθειας να είναι άμεση, οργανωμένη και αποτελεσματική, χωρίς να παύει να είναι επικουρική και χωρίς να τα περιμένουμε όλα από το ελληνικό φιλότιμο, όπως συνέβη στο «Εξπρές Σαμίνα».

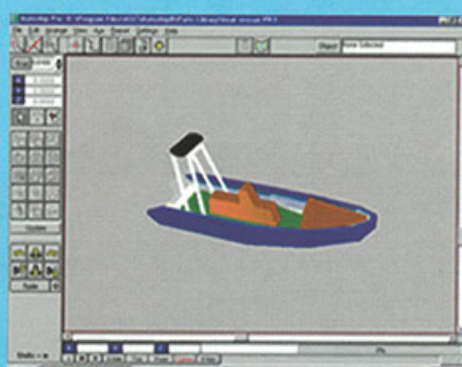
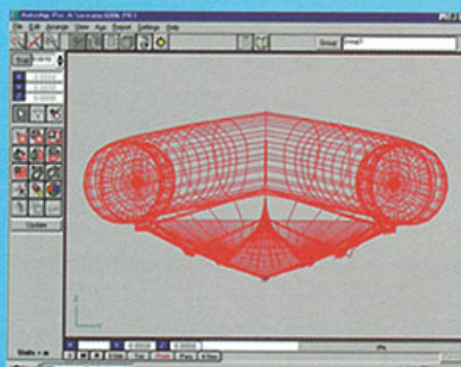


DIMITRIOS THOMAS MARINE LTD.

- TECHNICAL CONSULTANTS
- SURVEYORS
- MARINE / INDUSTRIAL SOFTWARE



EXCLUSIVE AUTHORIZED DEALERS OF AUTOSHIP SYSTEMS INC.
ADVANCED MARINE SOFTWARE FOR GREECE & CYPRUS



- ✓ Founded in 1989, leading Technical Consultancy in Piraeus, with experienced Naval Architects, Marine Engineers, Draughtsmen, Software Specialists numbering a total of 30 persons.
- ✓ Highly skilled **DESIGN WORK** utilizing advanced marine software.
- ✓ **SHIP SURVEYS WORLDWIDE**
Shipyards attendance, pre-purchase surveys, NDT inspections.

- Ship Loading Software
- Customized Cargo Management Solutions
- Integration with Company's Booking System



Supply Chain Management
Real Time Link with the Famous
Hydrostatic Engine

VISIT OUR WEB SITE: www.dthomasmarine.com

106, Ag. Orous str.
185 46 PIRAEUS - GREECE

Tel.: (+301) 4618987 (6 lines) e-mail: dthomas@otenet.gr
Fax: (+301) 4637590



Σε ένα απέραντο φρενοκομείο έχουν μεταβληθεί τις τελευταίες ημέρες οι θαλάσσιες συγκοινωνίες. Μετά τα προβλήματα ανεφοδιασμού που έκαναν την εμφάνισή τους στα ακριτικά νησιά, λόγω αφενός της έλλειψης πλοίων και αφετέρου της δικαιολογημένης απόφασης των πλοιοκτητών να δέσουν τα πλοία τους, έρχονται να προστεθούν και περιστατικά, όπως αυτό του Ο/Γ-Ε/Γ «Αίολος», τα οποία απαξιώνουν την ελληνική ακτοπλοΐα και δυσφημούν τους Έλληνες ναυτικούς.



Ποιοι απαξιώνουν

Μέσα σ' ένα ιδιαίτερα φορτισμένο κλίμα καταγγελιών και ανεύθυνων πληροφοριών, επιχειρείται η εφαρμογή μιας ιδιότυπης «τρομοκρατίας», που έχει αποτελεσματικά τη δημιουργία κωμικοτραγικών καταστάσεων στο λιμάνια. Όπως αυτό που συνέβη πριν από μερικές εβδομάδες με το Ο/Γ-Ε/Γ «Αίοιος» της ΝΕΛ, το οποίο επέστρεψε στο λιμάνι της Σύρου, από το οποίο είχε αναχωρήσει πριν από 15 ημετέ, έπειτα από τηλεφώνημα αγνώστου στο Λιμεναρχείο ότι το πλοίο είναι υπερφορτωμένο. Ο καπετάνιος Θεοδόης Τσουκαλάς (έναν από τους καλύτερους της ακτοπλοΐας), με τη σκέψη ότι κάποιοι εισαγγελέας θα τον περιμένει στον Πειραιά, επέστρεψε στη Σύρο, όπου μετά το σχετικό έλεγχο διαπιστώθηκε ότι το βύθισμα του πλοίου ήταν κανονικό. Αυτό το περιστατικό δείχνει με τον πλέον αποκαλυπτικό τρόπο ότι η ακτοπλοΐα και γενικότερα η ελληνική ναυτιλία οδηγείται σε επικίνδυνους δρόμους, και το χειρότερο είναι ότι μια σειρά ενεργειών της κυβέρνησης, αλλά και της αντιπολίτευσης, δεν βοηθούν να γίνουν κατανόητα και στη συνέχεια να αντιμετωπιστούν τα πραγματικά προβλήματα του κλάδου, που ανεξέλεγκτα στην επιφάνεια μετά τη ναυτική τραγωδία στην Πάρο. Την ίδια ώρα λοιπόν που η Κομισιόν διαπίστωνε ότι το «Εξπρές Σαμίνα» ήταν σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία 18/1998, δηλαδή τα χαρτιά του ήταν εντάξει, ο υπουργός Ε.Ν. «ξήλωνε» 8 αξιωματικούς της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων και δύο πολιτικούς υπαλλήλους (έναν εκ των οποίων είχε επιθεωρήσει το βυθισθέν πλοίο), με το αιτιολογικό ότι αυτό έγινε για

να μην υπάρξουν υπόνοιες ότι επιχειρείται συγκάλυψη. Ωστόσο, αυτή η κίνηση προκαταλαμβάνει τη δικαστική έρευνα και δημιουργεί εύλογα ερωτήματα για την αξιοπιστία της συγκεκριμένης υπηρεσίας. Πέραν όμως αυτών, αυτή η κίνηση έγινε για τον εφησυχασμό της κοινής γνώμης. Αν ο υπουργός είχε πληροφορήσει ότι «κάτι δεν πάει καλά» στην ΕΕΠ, έπρεπε να προβεί σ' αυτή την κίνηση προτού χαθούν ανθρώπινες ζωές. Αν πάλι η πηγή των πληροφοριών του βρίσκεται στο ανακριτικό έργο (κάτι αδιανόητο), τότε θα έπρεπε να θέσει σε διαθεσιμότητα τους αξιωματικούς της υπηρεσίας. Ο ισχυρισμός όμως, ότι οι μεταθέσεις (των 8 από τους 20 αξιωματικούς) έγιναν ώστε να μην υπάρξουν «υπόνοιες συγκάλυψης», εκτός του ότι προκαλεί σύγχυση κινείται και προς την αντίθετη κατεύθυνση. Αυτό ως προς την κυβέρνηση η οποία εμφανίζεται «μουδιασμένη» να απολογείται και, κάνοντας αυτοκριτική, διά στόματος του πρωθυπουργού να λέει: «Το πείραμα (της κρατικής παρέμβασης στην ακτοπλοΐα) απέτυχε!» και να εξαγγέλλει - πάλι διά στόματος του πρωθυπουργού - ότι «δημιουργείται Γραφείο Εσωτερικών Υποθέσεων στο ΥΕΝ για την πάταξη της διαφθοράς». Και σαν να μην έφθαναν αυτά, προχώρησε λέγοντας «αυτή είναι η Ελλάδα!»! Και για να το λέει αυτό ένας πρωθυπουργός, κάτι παραπάνω θα γνωρίζει γι' αυτήν τη χώρα, την οποία όλοι εμείς οι υπόλοιποι επισκεπτόμαστε στις διακοπές μας. Κι ενώ όλοι περιμέναμε από την αντιπολίτευση - έστω στον περιορισμένο χρόνο μιας προληπτικής διατάξεως συζήτησης - να



«Το πείραμα της κρατικής παρέμβασης στην ακτοπλοΐα απέτυχε!»

«Αρνούνται η Ελλάδα του 2000, να συμβολίζει το ναυάγιο του "Σαμίνα"»



επισημάνει και να αναδείξει με στοιχεία την ανεργία στην πολιτική της κυβέρνησης (όχι μόνο της σημερινής) στη Ναυτιλία, έχασε μια καλή ευκαιρία καταφεύγοντας σε κλισιό («σαπιοκάραβα της διαπλοκής»), λαϊκισμούς («δηλαδή, όσοι δεν πάνε με θαλαμηγούς στα νησιά είναι εκτεθειμένοι στο φιλότιμο του πλοιοκτήτη») και κορώνες («αρνούνται η Ελλάδα του 2000, να συμβολίζει το ναυάγιο του "Σαμίνα"»). Αυτή λοιπόν είναι η Ελλάδα, στην οποία μας προσθαλάσσωσε ο πρωθυπουργός, και κυρίως αυτή είναι η ναυτική Ελλάδα με την πλοΐα παρόδωση; Διότι αν πραγματικά η ελληνική ακτοπλοΐα είναι «πίσω», όπως είπε ο πρωθυπουργός, ενώ λίγο πριν είχε πει ότι την περίοδο '96-'01 θα δρομολογηθούν 76 καινούργια πλοία, κάποιοι θα έχουν ευθύνη γι' αυτή την οπισθοδρόμηση. Και φυσικά το μεγαλύτερο

μερίδιο ευθύνης το έχουν αυτοί που κυβέρνησαν από το '81 μέχρι και σήμερα, μ' ένα διάλειμμα από '90 έως το '93. Δεν είναι αυτή η ναυτική Ελλάδα. Γιατί αν ήταν αυτή δεν θα ήταν παγκόσμια δύναμη στην ποντοπόρο ναυτιλία και κυρίαρχη στην Αδριατική, με τις ίδιες επιχειρήσεις και ναυτικούς που σήμερα λησίδορούνται. Αλλά είναι το πρόβλημα και αυτό το γνωρίζει και ο πρωθυπουργός και οι άλλοι αρχηγοί (υπάρχουν και εξαιρέσεις). Ο κρατικοπαρεμβατικός χαρακτήρας και ο ασφυκτικός εναγκαλισμός είναι το πρόβλημα. Και αυτό άλλοι το κατάλαβαν αργά και άλλοι ακόμη δεν το έχουν καταλάβει... (σ.σ.: Σε κάθε περίπτωση, το τίμημα θα το πληρώσει η ελληνική οικονομία και κατ' επέκταση ο φορολογούμενος πολίτης, που κυριολεκτικά τελεί υπό καθεστώς σύγχυσης λόγω των ανεύθυνων πληροφοριών.)

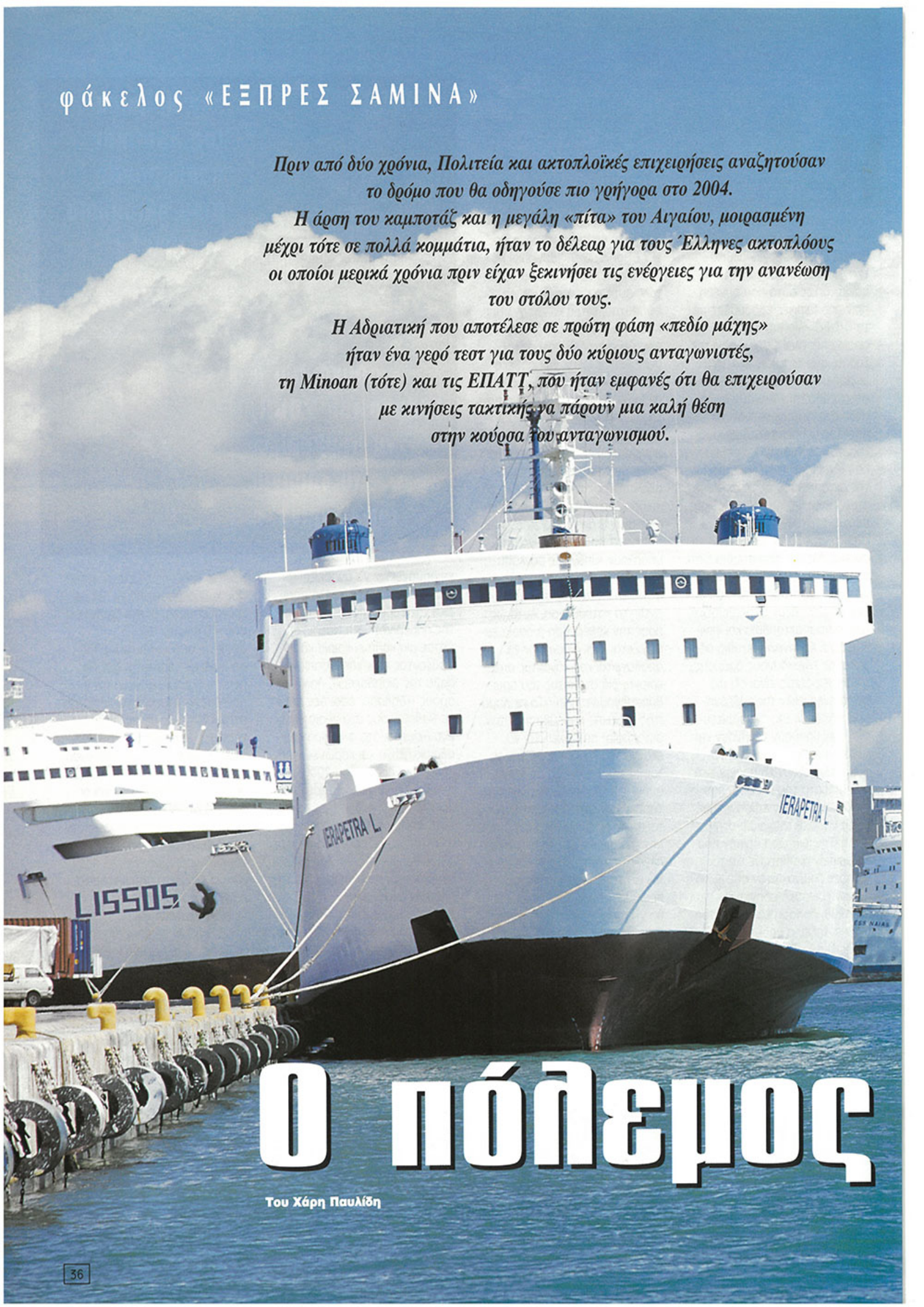
τη ναυτιλία

του Χάρη Παυλίδη

Πριν από δύο χρόνια, Πολιτεία και ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις αναζητούσαν το δρόμο που θα οδηγούσε πιο γρήγορα στο 2004.

Η άρση του καμποτάζ και η μεγάλη «πίτα» του Αιγαίου, μοιρασμένη μέχρι τότε σε πολλά κομμάτια, ήταν το δέλεαρ για τους Έλληνες ακτοπλόους οι οποίοι μερικά χρόνια πριν είχαν ξεκινήσει τις ενέργειες για την ανανέωση του στόλου τους.

Η Αδριατική που αποτέλεσε σε πρώτη φάση «πεδίο μάχης» ήταν ένα γερό τεστ για τους δύο κύριους ανταγωνιστές, τη Μίνοαν (τότε) και τις ΕΠΑΤΤ, που ήταν εμφανές ότι θα επιχειρούσαν με κινήσεις τακτικής να πάρουν μια καλή θέση στην κούρσα του ανταγωνισμού.



Ο πόλεμος

Του Χάρη Παυλίδη

Ο δύο «αντίπαλοι» γνώριζαν καλά ο ένας τον άλλον από την Αδριατική, αλήθεια οι όποιες κινήσεις τους στον υπό διαμόρφωση χάρτη των εσωτερικών δρομολογίων αναπόφευκτα περνούσαν από το YEN. Ο τότε υπουργός Σταύρος Σουμάκης είχε κατηγορηθεί ότι ευνοούσε προκλητικά τη Minoan Lines και αγνοούσε επιδεικτικά τις προσπάθειες των ΕΠΑΤΤ, που επεδίωκαν να αμφισβητήσουν την κυριαρχία των εταιρειών ηαϊκής βάσης στο Αιγαίο. Η Κρήτη, που αποτελούσε και αποτελεί το ελκυστικότερο «κομμάτι της πίτας», παρέμεινε στις εταιρείες του νησιού με παρέμβαση του Στ. Σουμάκη, ο οποίος αρνήθηκε να ικανοποιήσει την αίτηση των ΕΠΑΤΤ, που ζητούσαν την άδεια σκοπιμότητας για να δρομολογήσουν super fast στο νησί. Ωστόσο, η απειλευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών δεν θα αργούσε να έρθει και αυτό το γνώριζαν οι ενδιαφερόμενοι. Τότε λοιπόν μπήκε σε εφαρμογή η «επιχείρηση ακούπα» και ξεκίνησε ο χορός των εξαγορών με το YEN σε ρόλο παρατηρητή. Η απόκτηση των Flying Dolphins από τη Minoan ήταν μια κίνηση που αιφνιδίασε τον ανταγωνισμό και έστειλε το μήνυμα σε όσους προτίθεντο

να αντισταθούν σ' αυτόν το γιγαντισμό, ότι μόνοι τους δεν θα είχαν καμία τύχη στο νέο μοντέλο της ακτοπλοΐας. Η γέννηση της Minoan Flying Dolphins άνοιξε το δρόμο για μια σειρά συγχωνεύσεων, με αποτέλεσμα η MFD μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα να φθάσει να κατέχει το 75% των δρομολογίων με 85 πλοία. Εταιρείες με παράδοση στην ακτοπλοΐα, πλοιοκτήτες που είχαν συγκρουσθεί με τον ισχυρό άνδρα της MFD, δένονταν στο άρμα της νέας δύναμης με συνοπτικές διαδικασίες. Ο ακτοπλοϊκός χάρτης του Αιγαίου είχε αλλοιωθεί, και μαζί του αλλοιάζαν και οι «ισορροπίες» που μέχρι τότε το YEN διαμόρφωνε, μέσω της ΓΕ-ΑΣ, έχοντας στα χέρια του το όπλο των αδειών σκοπιμότητας. Κάτω από την ομπρέλα της MFD μπήκαν οι Agapitos Express Ferries, Agapitos Lines, Arkadia Lines, Ventouris Ferries, Lindos Lines, Goutos Lines, Agoudimos Lines («Πινελόνη») και Κ. Αγαπητός («Εξηρές Αθηνά»). Επιπλέον, η MFD αποκτώντας το 48% της G.A. Ferries (Μ. Αγούδημος) πήρε τις άδειες σκοπιμότητας για τα έξι πλοία της εταιρείας του Μ. Αγούδημου. Η επέλαση όμως δεν σταμάτησε στο Αιγαίο και τις Κυκλάδες. Ο Σαρωνικός πέρασε στον απόλυτο (80% των δρομολογίων) έλεγχο της Saronikos Ferries, θυγατρικής εταιρείας της MFD. Έτσι ποδή

αλλά, οι θαλάσσιες συγκοινωνίες που μέχρι τότε ήταν αρμοδιότητα του YEN, πέρασαν σε μια ιδιότυπη «συνδιαχείριση» με τη MFD. Αρκεί μόνο να αναφέρουμε ότι μόλις πριν από ένα χρόνο από τον Πειραιά ξεκινούσαν έξι εταιρείες, οι οποίες σήμερα, μέσω της Hellas Ferries, ανήκουν στη MFD. Το ίδιο σκηνικό και στη Ραφήνα, όπου πέρυσι εκτελούσαν δρομολόγια προς τις Κυκλάδες τρεις εταιρείες, οι οποίες σήμερα ανήκουν στην Hellas Ferries. Αυτός ο αιφνίδιος (για πολλούς αναμενόμενος) γιγαντισμός οδήγησε τους ανταγωνιστές της MFD σε ανάλογες κινήσεις. Η ANEK αγόρασε το 43% της ΔΑ-NE και το 17% της ΝΕΛ, ενώ οι ΕΠΑΤΤ με τη Srintzis Lines δημιούργησαν την Blue Star Ferries. Ο πόλεμος μόλις άρχιζε...

Η πρώτη μάχη

Ο νέος υπουργός Ε.Ν. με το που πάτησε το πόδι του στη Γρ. Λαμπράκη σήκωσε τη σημαία της «απελευθέρωσης», προκαλώντας τις έντονες αντιδράσεις του ομίλου της MFD. Η «αλληγορική κλίμακα» που έφερε η αντικατάσταση του Στ. Σουμάκη με τον Χρ. Παπουτσά, αν και επί της ουσίας δεν άλλαξε το status, εντούτοις προμήνυε ότι οι κανόνες του «παιχνιδιού» δεν



ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ «ΑΜΑΧΟΥΣ»

Ποιο ήταν το «Εξηπρές Σαμίνα»



Το «Εξηπρές Σαμίνα» ναυπηγήθηκε το 1966 και την 31η Δεκεμβρίου του 2001, λόγω 35ετίας, θα σταματούσε τα δρομολόγια του στα ελληνικά πελάγη με βάση την ισχύουσα ναυτική νομοθεσία. Το σκάφος ανήκε στον εφοπλιστή Αντώνη Αγαπητό και περιήλθε στην κυριότητα της Minoan Flying Dolphins πέρυσι το φθινόπωρο. Το αρχικό του όνομα ήταν «Golden Vergina» και μετά την αγορά του από τη MFD μετονομάστηκε σε «Εξηπρές Σαμίνα». Η πλοιοκτήτρια εταιρεία δαπάνησε περίπου 1.200.000.000 δρχ. για μετασκευές. Το σκάφος ξεκίνησε τα δρομολόγια του στη γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Εύδηλος-Ικαρία-Καρλόβασι-Βαθύ-Πάτμος-Λειψοί από τις 20 Ιουλίου. Σύμφωνα με αξιωματούχους του Λιμενικού Σώματος, όλα τα πιστοποιητικά ασφαλείας του σκάφους ήταν εν ισχύ. Πέντε ώρες πριν από το μοιραίο ταξίδι από τον Πειραιά για Πάρο και τα υπόλοιπα νησιά, επιθεωρήθηκε από τρεις αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος και έναν πολιτικό υπάλληλο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (όλοι ανήκουν στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων), οι οποίοι διαπίστωσαν ότι τα πάντα λειτουργούσαν στο πλοίο κανονικά. Λίγες ώρες αργότερα, όμως, συνέβη η απίστευτη ναυτική τραγωδία...

μπορεί να εφαρμόζονται επιθεκτικά. Έτσι, στις αρχές του καλοκαιριού άρχισαν να γίνονται αισθητές οι επιπτώσεις του «πολέμου» στον «άμαχο πληθυσμό». Οι κάτοικοι των νησιών διαμαρτύρονταν για το καθεστώς στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Η κλιμάκωση των διαμαρτυριών οδήγησε τον υπουργό να αποφασίσει την καθιέρωση των διπλών πληρωμάτων και οι εταιρείες απάντησαν με μείωση των δρομολογίων. Ο πόλεμος είχε ξεσπάσει και η πρόφαση ήταν η εξυπηρέτηση των επιβατών («αμάχων» κατά μία έννοια). Τα βαθύτερα αίτια όμως ήταν να καταστεί σαφές ποιος ήταν το «αφεντικό» στο Αιγαίο. Με λίγα λόγια, στήθηκε μια μάχη εντυπώσεων, με τα δύο μέρη να κάνουν «επίδειξη δύναμης» αφού όλοι γνώριζαν ότι η αναμέτρηση ήταν άνευ ουσίας από τη στιγμή που το νομοθετικό πλαίσιο (δηλαδή η πραγματική αιτία πολέμου) είχε μπει στην άκρη και από τους δύο. Στην άκρη όμως είχαν μπει και οι επιβάτες, οι οποίοι τελούσαν υπό καθεστώς ομηρείας, υποχρεωμένοι να μετακινούνται μ' έναν όμιλο και να χρησιμοποιούνται ως «ήλυτρα» για να επιλύονται οι διαφορές που δημιουργήσαν τα αντικρουόμενα συμφέροντα στο χώρο της ακτοπλοΐας.

Η ναυτική τραγωδία ήρθε ίσως την κατάλληλη στιγμή, για να αποκαλύψει μια εικόνα που όλοι φρόντιζαν να αποκρύπτουν: Την εικόνα μιας ακτοπλοΐας που μέχρι το 2001 θα επενδύσει 680 δισεκατομμύρια δραχμές για πλοία νέας τεχνολογίας, ενώ την ίδια στιγμή 30 από τα 47 πλοία κλασικού τύπου είναι ηλικίας 25 έως 34 ετών. Μπορεί το όριο ηλικίας να ισχύει μόνο στην Ελλάδα (κι αυτό λόγω του ναυαγίου του Ο/Γ «Ηράκλειον» στη Φαλκονέρα) και οι πλοιοκτήτες να ζητούν την αύξηση του ορίου, ωστόσο το ζητούμενο δεν είναι

τα χρόνια (άλλωστε υπάρχουν κρουαζιερόπλοια μεγαλύτερης ηλικίας) αλλά η κατάσταση των πλοίων. Και την κατάσταση των πλοίων τη γνωρίζουν καλύτερα οι αρμόδιοι επιθεωρητές. Από κεκτημένη ταχύτητα, λοιπόν, όλοι «έχασαν» ότι εκτός από τα υπερταχύπλοια που μειώνουν τους χρόνους και εκμηδενίζουν τις αποστάσεις, υπάρχουν και τα «τσιμενταρισμένα» πλοία που πωλήθηκαν από αυτά θα συνεχίσουν να εκτελούν δρομολόγια έως το 2010. Η «Επιτροπή Σαραντίτη» μπορεί να προτείνει στον υπουργό Ε.Ν. την κατά 20 μήνες νωρίτερα απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, αλλά αποφεύγει τις αναφορές σ' αυτά τα 30 πλοία που όλα μαζί συμπληρώνουν 871 χρόνια ζωής!

Υπάρχει όμως και μια άλλη παράμετρος, αυτή του έντονου ανταγωνισμού, που οδηγεί σε δρομολόγια «αιδηρόδρομο» ώστε ένα πλοίο να πάρει άδεια σκοπιμότητας. Αυτή η

παράμετρος είναι κατά έναν τρόπο υπεύθυνη για συνοπτικούς ελέγχους και... αβηψίες, ώστε το πλοίο να φύγει στην ώρα του έστω και αν κάποιες μικρές(;) βλάβες επιδιορθώνονται εν πλω. Αρκεί να θυμίσουμε πόσα πλοία, ειδικά στους μήνες αιχμής, ακινητοποιήθηκαν κατά καιρούς μεσοπέλαγα και πόσα άλλα από μηχανικές βλάβες έμειναν στα νησιά προορισμού τους, με αποτέλεσμα να σταθούν άλλα πλοία για να παραλάβουν τους επιβάτες. Δυστυχώς, τα πολλή συμπτώματα δεν θεραπεύτηκαν παρά τις διαγνώσεις που έχουν στα χέρια τους οι αρμόδιοι, και μετά την τραγωδία όλοι θέλουν να βάλουν «βαθιά το μαχαίρι στο κόκαλο» για να λάμψει η αλήθεια. Ποια αλήθεια, όμως; Μήπως αυτή του εκσυγχρονισμού άνευ υποδομής και έλλειψης διαφάνειας ή μήπως αυτή ενός θεσμικού πλαισίου που εφαρμόζεται αναλόγως των... προτεραιοτήτων που θέτει ο εκάστοτε υπουργός; Και επειδή ο καλύτερος τρόπος να πεις ψέματα είναι η «αλήθεια», θα πρέπει να σταθούμε στο ρόλο της Πολιτείας η οποία έχει την κύρια ευθύνη, αφού αυτή ορίζει το επιχειρηματικό πλαίσιο μέσα στο οποίο όδυν οι επιχειρήσεις. Αν σήμερα κυριαρχούν στις ελληνικές θάλασσες τρεις όμιλοι και αν οι κάτοικοι των νησιών διαμαρτύρονται για τα δρομολόγια, και αν οι ναυτικοί πράκτορες τείνουν να εξαφανιστούν, και αν παρά την ηλεκτρονική κράτηση θέσεων υπάρχουν ακόμη υπερπλήρη, και αν κάποιες εταιρείες μεταφέρουν δωρεάν ψηφοφόρους κομμάτων (ετεροδημότες), τον πρώτο και τον τελευταίο λόγο έχει το κράτος. Κι αν σήμερα η πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ μιλάει για «μονοπώλιο» και «απελευθέρωση», δεν απαλλοτριώνεται των ευθυνών της, ώστε να μιλάει «κατόπιν εορτής» για «ριζική τομή στην ακτοπλοΐα».

Ποια είναι η MFD

Η Minoan Flying Dolphins άρχισε τη δραστηριότητά της πριν από 3 χρόνια και σε λίγους μήνες θα εισαχθεί στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών. Ισχυρός άντρας της εταιρείας, καθώς και της θυγατρικής της Ελλάς Φέρις, είναι ο αντιπρόεδρος Παντελής Σφηνιάς. Πρόεδρος της εταιρείας είναι ο Κ. Κληρονόμος, ο οποίος ταυτόχρονα είναι και πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών. Η εταιρεία αυτή τη στιγμή δραστηριοποιείται σε όλα τα ελληνικά πελάγη με 84 πλοία: συμβατικά, δεξιάφινια και ταχύπλοια. Η MFD «ένωσε» τους τελευταίους μήνες αρκετούς πλοιοκτήτες οι οποίοι, βλέποντας να πλησιάζει η άρση του καμποτάζ το 2004, θέλησαν να κάνουν πράξη το «ισχύς εν τη ενώσει». Έτσι, υπό την ίδια σκέπη βρέθηκαν οι Γ. Γούτος, Κ. Αγαπητός, Α. Αγαπητός, Κ. Μουλόπουλος, Μ. Αγούδης, Λ. Νομικός κ.ά.

Η εταιρεία έχει τους τελευταίους 15 μήνες δαπανήσει περισσότερα από 40 δισ. δρχ. για εκσυγχρονισμό και ανανέωση του στόλου της.



ADRIATICO LTD

ODESSA

ADRIATICO-BRIG (ISO 9002)

Phone : +380-482 230310

Telex : +5194070982 BRIG G

COMTEXT : A43SU507

MARIUPOL

ADRIATICO-MARIUPOL

Phone : +380-629 529213

Telex : +5194070459 NICO G

COMTEXT : A43SU656

UKRAINIAN CREWING

We deal with Ukrainian Crews ONLY

Please Call : 42.83.355

Capt.A.Pirovolakis

Capt.K.Gikas

Capt.K.Karampasis

Mr.G.Michaelides

**Serving the Greek Shipmanagers
since 1990, Efficiently and re-
sponsibly, assisting them
to create their own pools,
with accurate selections**



Representatives in Greece:

ADRIATICO LTD (ISM Cert)

126 Kolokotroni Str., Pireaus 185-35

Phone: 4283355, Fax : 4283356, Telex: 213657/211335



Η πολιτική εκμετάλλευση του «Εξηπρές Απελευθέρωση»

Πριν από περίπου ένα χρόνο (Δεκέμβριος 1999) η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, στην ετήσια έκθεσή της προς το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, τόνιζε τις θέσεις της επί των καίριων θεμάτων που απασχολούσαν τότε (δυστυχώς και τώρα) τις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Στην έκθεση υπήρχαν συγκεκριμένες προτάσεις για τον εκσυγχρονισμό των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων, για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, για το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, το ναυτολόγιο, τη διάρκεια ακινησίας των πλοίων, την επαναφορά μίσθωσης των άγονων γραμμών, την κοινοτική οδηγία για την καταμέτρηση επιβατών, τη βελτίωση των λιμενικών κ.ά. Περισσότερο να ειπωθεί ότι τα περισσότερα από τα σημεία της έκθεσης υιοθετούνται από την «Επιτροπή Σαραντίτη», η οποία συστάθηκε το καλοκαίρι για να κωδικοποιήσει τις απόψεις των φορέων για το νέο θεσμικό πλαίσιο, αλλά η κυβέρνηση - η ίδια κυβέρνηση που σήμερα κάνει σημαία την απελευθέρωση - άφησε πολύτιμο χρόνο να πάει χαμένος. Η «δικαιολογία» ότι μεσολόβησε μακρά προεκλογική περίοδος δεν πείθει, αφού και τότε ο βασικός προσανατολισμός ήταν ο κρατικοπαρεμβατικός χαρακτήρας των θαλάσσιων συγκοινωνιών. Η «απελευθέρωση», που σήμερα όλη τα κυβερνητικά στελέχη χρησιμοποιούν περίπου ως «θεραπεία» για τα κακώς κείμενα στην ακτοπλοΐα, αποτελούσε απαγορευμένη λέξη τουλάχιστον μέχρι το 2004 και έπρεπε να συμβεί η τραγωδία του «Εξηπρές Σαμίνα» για να προχωρήσει η κυβέρνηση στο αυτόνομο. Ακόμα και οι επτά αλληγές που υποσχέθηκε ο κ. Χρ. Παπουτσής, συμπεριλαμβάνονται στην έκθε-

ση της ΕΕΑ. Τι σημαίνει αυτό; Πολύ απλά αποδεικνύει τα χαλαρά αντανάκλαστα της κυβέρνησης και επιβεβαιώνει ότι οι αρμόδιοι σπεύδουν «κατόπι εορτής» να επαναπροσδιορίσουν το στίγμα τους και να επαναχαράξουν την πορεία τους.

Οι αλληγές στις οποίες προσανατολίζεται ο υπουργός σε πολλά σημεία επαναφέρουν στην επικαιρότητα την έκθεση που είχε υποβληθεί το Δεκέμβριο του 1999 από την ΕΕΑ στο Ναυτικό Επιμελητήριο. Πολλές από τις αλληγές του κ. Χρ. Παπουτσή περιλαμβάνονται σ' εκείνη την έκθεση και κυρίως σημεία που αφορούν την άρση του προστατευτισμού, την ανανέωση του στόλου μέσα από τη δημιουργία «εθνικού πλαισίου», τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων κ.ά. Ένα σημείο όμως της έκθεσης, το οποίο υπό τις περιστάσεις αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον, είναι η επισημάνση δύο ρυθμίσεων που αποτελούσαν ανασταλτικό παράγοντα για τις μετασκευές και επισκευές πλοίων γενικά στα ελληνικά ναυπηγεία.

Η πρώτη αναφερόταν στο Π.Δ. 70/90 με το οποίο «καθιερώθηκαν για συντεχνιακούς και μόνον λόγους - αναφέρει η έκθεση - για τις μετασκευές και επισκευές πλοίων ως τεχνικοί ασφαλείας άτομα έξω από το χώρο της ακτοπλοΐας, αποκλεισθέντων των πλοιοάρχων, μηχανικών, αρχιπλοιοάρχων και αρχιμηχανικών των ναυτιλιακών εταιρειών, που θα έπρεπε λόγω των εξειδικευμένων γνώσεων να έχουν το συντονισμό του έργου».

Η δεύτερη αναφερόταν στην παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 2642/17-9-98 «Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης», με την οποία απαγο-

ρεύεται η χρησιμοποίηση των πληρωμάτων των πλοίων που επισκευάζονται ή μετασκευάζονται στα ελληνικά ναυπηγεία σε εργασίες συντήρησης.

Ένα άλλο σημείο που αποκαλύπτει το σημερινό όψιμο κυβερνητικό ενδιαφέρον για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, είναι η επισημάνση των ακτοπλοίων ότι οι προτάσεις που κυκλοφορούσαν από την Ομάδα Εργασίας επί του θεσμικού πλαισίου από το ΥΕΝ «δεν είναι ολοκληρωμένες, διότι δεν έχει ακόμη εκπονηθεί από τον ανάδοχο το Σύστημα Εσωτερικών Θαλασσίων Μεταφορών (ΣΕΘΑΜ) από το οποίο εξαρτάται αναπόφευκτα το τελικό θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας». Δηλαδή, πριν από μερικούς μήνες το ΥΕΝ δεν είχε συγκεκριμένες προτάσεις για ένα μείζον θέμα, στο οποίο σήμερα παρουσιάζεται «φαντικός» υποστηρικτής του. Βεβαίως, υπάρχει και ο αντίλογος που περικλείεται στη φράση: «Αλλά Σουμάκης και άλλο Παπουτσής», και ως ένα βαθμό αυτό είναι σωστό, μολονότι ουδείς έχει καταλάβει αν αυτή η «απελευθέρωση» επιβάλλεται ως τιμωρία ή ως η ενδεοδυμένη λύση στο πρόβλημα. Και αν ισχύει το δεύτερο, τότε δικαίως αναρωτιέται η ναυτιλιακή κοινότητα γιατί θα έπρεπε να φθάσουμε έως εδώ. Γιατί όπως ήνε οι πλοιοκτήτες, είναι τουλάχιστον υποκριτικό η κυβέρνηση να μη δει σήμερα για βελτίωση κα άμεσα έργα στα λιμάνια, τη στιγμή που υπάρχουν δεκάδες υπομνήματα ακτοπλοίων για βελτίωση (με συγκεκριμένες προτάσεις) της υποδομής στα λιμάνια, στα συρτάρια του γραφείου των εκάστοτε υπουργών.

Intra - Mediterranean Services

connecting

**SPAIN - ITALY - GREECE - TURKEY - SYRIA - LEBANON
CYPRUS - EGYPT - BLACK SEA**



ΕΚΘΕΣΗ
«ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2000»
17-20 Νοεμβρίου
ΟΛΠ
περίπτερο 20-21

Sarlis Container Services S.A.

85, AKTI MIAOULI - 185 38 PIRAEUS TEL: 42 91 600 - FAX: 42 91 631 - TLX: 21 25 54 PEL

Οι επιπτώσεις και οι προοπτικές μετά τη ναυτική τραγωδία

Τα «Ν.Χ.» απευθύνθηκαν σε τρεις διακεκριμένους πολιτικούς, από τους οποίους ζήτησαν τις απόψεις τους στις εξής ερωτήσεις:



ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ
Πρόεδρος των Φιλελευθέρων

1. Μοιρονότι δεν έχουμε στα χέρια μας το πλήρες θεσμικό πλαίσιο απελευθέρωσης, θεωρώ ότι η κατάργηση των αδειών αθλιότητας και η άμεση απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα συμβάλουν στην ανανέωση του στόλου, στη μείωση των ναύλων και στην αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό. Νομίζω πως αν όλα γίνουν σύμφωνα με ό,τι ισχύει και για τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, η ελληνική ακτοπλοΐα θα γνωρίσει καλύτερες ημέρες. Κυρίως όμως θα ωφεληθεί ο καταναλωτής και ο τουρισμός της χώρας μας, και αυτό είναι το ζητούμενο από μία πολιτική απελευθέρωσης.

2. Ασφαλώς και έχει την κύρια ευθύνη. Εδώ και χρόνια το έχω αναφέρει πάνω από 100 φορές, με άρθρα στις εφημερίδες, με συνεντεύξεις στα ραδιόφωνα, με ομιλίες και ερωτήσεις στη Βουλή, με δηλώσεις στην τηλεόραση, επισημαίνω την ανάγκη να αρθεί

το καμποτάζ και να απελευθερωθούν οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Παρέθετα μάλιστα ως παράδειγμα το τι έγινε στη γραμμή Πάτρας-Αγκόνα όταν απελευθερώθηκε. Δρομοιολογήθηκαν ολοκαίνουργια πλοία, ο μέσος όρος ηλικίας των οποίων προσεγγίζει τα πέντε έτη. Μειώθηκε ο χρόνος διαδρομής από 35 σε 19 ώρες. Ο ανταγωνισμός που δημιουργήθηκε έριξε τα ναύλα. Σήμερα είναι φθηνότερα τα ναύλα για να πάει κανείς από την Πάτρα στην Ιταλία απ' ό,τι Πειραιά-Κρήτη. Και επειδή μειώθηκαν οι τιμές και οι χρόνοι διαδρομής, αυξήθηκε σημαντικά η επιβατική κίνηση, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν περισσότερες θέσεις εργασίας. Όλα αυτά τα επιχειρήματα πιστεύω πως θα έπειθαν την κυβέρνηση να προχωρήσει στην απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών γραμμών. Δυστυχώς δεν έγινε τίποτα. «Δεν ίδρωσε κανενός το αυτί». Ούτε του κ. πρωθυπουργού. Συμπεριφέρθηκε η κυβέρνηση ως κυβέρνηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών και όχι ως κυβέρνηση των πολιτών. Τώρα όμως έχουμε 80 νεκρούς. Τώρα νοιάζονται όλοι για τις ακτοπλοϊκές γραμμές. Αλλά οι άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους. Και το χειρότερο είναι ότι μόλις θα περάσουν λίγες ημέρες το θέμα θα ξεχαστεί και πάλη. Αρνούμαστε να προετοιμάσουμε τη χώρα για το μέλλον. Αν κάποιος τοημήσει να μιλήσει για το μέλλον και να προτείνει εγκαίρως λύσεις, τα ΜΜΕ δεν ενδιαφέρονται να του προσφέρουν βήμα. Το πολιτικό σύστημα τον αγνοεί και η κοινή γνώμη αδιαφορεί. Αν δεν αλλάξει αυτή η γενικευμένη απόθνη, δεν πρόκειται να γίνει τίποτα.

3. Σημασία δεν έχει αν το ΥΕΝ παραμείνει αυτόνομο ή συγχωνευτεί με το υπουργείο Μεταφορών, αλλά εάν την ευθύνη για τη χάραξη πολιτικής θα την έχει πολιτικό πρόσωπο. Η γνώμη μου είναι ότι ασφαλώς την ευθύνη θα πρέπει να την έχει πολιτικό πρόσωπο. Με κύριο ζητούμενο κάθε φορά η πολιτική που ασκείται να συμβάλει στη διαμόρφωση εκείνων των προϋποθέσεων που θα βοηθήσουν την ελληνική ναυτιλία να κάνει πρωτοθλητισμό, όχι μόνο στο εξωτερικό, αλλά και στο εσωτερικό.

1. Το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας εγγυάται την ανταγωνιστικότητα της και εξασφαλίζει προϋποθέσεις ποιοτικής αναβάθμισης των παρεχομένων υπηρεσιών;

2. Έχει ευθύνη ο πολιτικός κόσμος, στο βαθμό που του αναλογεί, στη δυσφήμιση της ναυτιλίας και του τουρισμού;

3. Η συγχώνευση του ΥΕΝ με το υπουργείο Μεταφορών θα βλάψει ή θα ωφεληθεί τη ναυτιλία;



Γ. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
Βουλευτής Επικρατείας, τομέαρχης Ναυτιλίας και Τουρισμού της Ν. Δημοκρατίας

1. Στις εσωτερικές γραμμές, με πρόσχημα τον δημόσιο έλεγχο και την προστασία από τις ξένες επιχειρήσεις, διαμορφώθηκε ένα μονοπωλιακό καθεστώς, με υπερήλικα πλοία, με αργές και ακριβές υπηρεσίες προς τους πολίτες. Η πορεία προς την απελευθέρωση ασφαλιώς θα συναντήσει δυσκολίες.

Από το 1890 κατασκευάζουμε χειροποίητα έπιπλα.

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



1924

ΣΥΡΙΓΟΣ

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

Αλλά στο τέλος θα συμβεί ό,τι και στη γραμμή Ιταλίας-Ελλάδας. Ο στόλος θα αναλωθεί, τα ναύλα θα μειωθούν και οι υπηρεσίες προς τους επιβάτες θα γίνουν πολύ καλύτερες.

Η απελευθέρωση ασφαλή και θα διαμορφώσει τις προϋποθέσεις για την ανανέωση του στόλου, για μείωση των ναύλων, για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Και η Πολιτεία όμως θα πρέπει να αναλάβει τις ευθύνες της. Θα πρέπει να προχωρήσει στην πραγματοποίηση των απαραίτητων έργων στα λιμάνια της χώρας για να μπορέσουν να υποδεχθούν πλοία σύγχρονης τεχνολογίας και να προσφέρουν αξιοπρεπείς υπηρεσίες αναμονής και διακίνησης των επιβατών.

Οφείλουμε, πάντως, να επισημάνουμε ότι δεν αρκεί η καθυστερημένη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Χρειάζεται η αγορά να λειτουργήσει απερίσπαστα και με αυστηρή εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού.

Επί πλέον το νέο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας δεν το έχουμε ακόμη δει σε όλη του τη λεπτομέρεια.

2. Ασφαλή και έχει. Διότι ανέχθηκε επί τόσα χρόνια ένα σύστημα που δεν λειτουργεί. Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος παραμένει από τους γηραιότερους της Ευρώπης, παρά τις προσπάθειες των ελληνικών εταιρειών, που όμως προωθούν τα νεότευκτα πλοία στις διεθνείς γραμμές της Ιταλίας όπου οι γραμμές είναι απελευθερωμένες.

Ο μέσος όρος ηλικίας των ελληνικών ακτοπλοϊκών πλοίων είναι 25 έτη, ενώ των πλοίων της Β. Ευρώπης είναι 17 έτη και του συνόλου των χωρών της Μεσογείου 21 έτη.

Αν συγκρίνει κανείς τις ταχύτητες και τα ναύλα με τα οποία διακινούνται επιβάτες και εμπορεύματα στη γραμμή Ιταλίας-Ελλάδας, όπου λειτουργεί ο ανταγωνισμός, και στις εσωτερικές γραμμές, όπου δεν λειτουργεί ο ανταγωνισμός, τότε εύκολα μπορεί να διαπιστώσει την τεράστια ζημία που υφίστανται ο καταναλωτής και ο τουρισμός.

3. Η Ελλάδα στηρίζεται στη ναυτιλία, αλλά και η ναυτιλία έχει ανάγκη από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Πολύ περισσότερο όμως χρειάζεται μία εθνική πολιτική που να διαμορφώνει εκείνες τις προσπάθειες -τόσο σε θεσμικό επίπεδο όσο και σε υποδομές- που θα επιτρέψει στην Ελληνική Ναυτιλία να διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο.

Ν. ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ

Βουλευτής νομού Κυκλάδων του ΠΑΣΟΚ



1. Το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοϊας, σύμφωνα τουλάχιστον με τις ανακοινώσεις του υπουργού, βρίσκεται σε σωστή κατεύθυνση. Θα αναμένουμε να έρθουν στη Βουλή οι σχετικές διατάξεις, για να διατυπώσουμε τις απόψεις μας αναλυτικά.

Είναι όμως επιβεβλημένο, προηγουμένως να εκφράσουν τις απόψεις τους οι αρμόδιοι τοπικοί φορείς των νησιών, οι οποίοι ζουν και βιώνουν τα προβλήματα καθημερινά, οι οποίοι υπέφεραν αυτά τα χρόνια απ' την πολιτική του ΥΕΝ εναντίον της οποίας είχαν κάνει πλήθος διαμαρτυρίες με κάθε τρόπο, ακόμη και με κλείσιμο των λιμανιών.

Σε κάθε περίπτωση επιβάλλεται η χάραξη πολιτικής και ο προγραμματισμός στον τομέα της ακτοπλοϊας, να λαμβάνουν υπόψη την εξυπηρέτηση των νησιών, την ανάπτυξη τους και την αναβάθμιση των υπηρεσιών. Πρέπει να οικοδομηθεί αυτή η πολιτική στους εξής βασικούς άξονες:

α) Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι ο Εθνικός Δρόμος των νησιών.

β) Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι υπηρεσία κοινής ωφέλειας, όπως και οι άλλες συγκοινωνίες και επικοινωνίες (ΙΟλυμπιακή, ΟΣΕ, αστικές συγκοινωνίες, ΟΤΕ, ΕΛΤΑ), και πρέπει να αντιμετωπίζονται διοικητικά και νομοθετικά ακριβώς με την πρόποσα πολιτική. Κι αν δεν υπάρχουν σχετικές νομοθετικές διατάξεις πρέπει να ψηφιστούν άμεσα από τη Βουλή. Οι απεργιακές κινητοποιήσεις των εφοπλιστών επιβεβαιώνουν πλέον την ανάγκη ύπαρξης νομικού πλαισίου ικανού να τους βάλει στη θέση τους, γιατί πρέπει να καταλάβουν ότι πρωταρ-

χικός λόγος ύπαρξής τους είναι η παροχή στους νησιώτες υψηλής ποιότητας υπηρεσιών, ώστε αυτοί να ταξιδεύουν ασφαλείς και σε σύγχρονες συνθήκες.

γ) Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι για τα νησιά βασικότατος μοχλός ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού. Ε, αυτός ο μοχλός ανάπτυξης δεν μπορεί να αποδώσει όταν βρίσκεται σε χέρια υπηρεσιών που ουδεμία σχέση, ούτε καν... οπτική, έχουν με τα νησιά. Ποια σχέση έχει η Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ με τα νησιά; Την παραμικρή. Πώς μπορεί λοιπόν αυτή η υπηρεσία να χειρίζεται ένα ζήτημα ζωτικό για τα νησιά όταν μόνο στο χάρτη τα βλέπει;

Αποψη μου λοιπόν είναι ότι χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή των τοπικών φορέων στη χάραξη των δρομολογίων, στη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας, χωρίς την αποκέντρωση υπηρεσιών και αρμοδιοτήτων του ΥΕΝ, χωρίς την αναβάθμιση των λιμεναρχείων, δεν μπορεί να είναι αποτελεσματική οποιαδήποτε πολιτική. Και βέβαια επιβάλλεται το Λιμενικό Σώμα να επιστρέψει στα βασικά του καθήκοντα, που είναι η φύλαξη των ακτών και των θαλάσσιων.

2. Νομίζω όχι. Η δυσφήμιση του τουρισμού προέρχεται από το ίδιο το ναυάγιο και τις συνθήκες που δημιουργήθηκαν εκείνες τις ώρες. Οι εμπειρίες των ναυαγών είναι τραυματικές. Βέβαια και ο τρόπος με τον οποίο τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης παρουσίασαν τα γεγονότα.

Χρειάζεται μεγάλη προσπάθεια για να αποκατασταθεί το τραυματισμένο κύρος της ακτοπλοϊας.

3. Πιστεύω ότι στο ΥΕΝ οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι μικρό κομμάτι της πολιτικής του και εκεί οφείλεται και η κακή κατάσταση της ακτοπλοϊας. Το ΥΕΝ πρέπει να μας πείσει για το λόγο ύπαρξής του. Πρέπει να αναβαθμίσει τις υπηρεσίες του, πρέπει να γίνει νησιωτικό υπουργείο και όχι μόνο υπουργείο του Πειραιά. Οι νησιώτες μας πρέπει να νιώσουν το ΥΕΝ κοντά τους, πρέπει να εκσυγχρονισθούν και να αναβαθμιστούν τα λιμεναρχεία. Πρέπει να αποκτήσουν ενεργό ρόλο στα ζητήματα αυτά οι νησιωτικοί φορείς.

Νομίζω ότι το ΥΕΝ έχει λόγο ύπαρξης, όχι μόνον ιστορικό, αλλά και ουσιαστικό, αρκεί να αποκεντρωθεί όχι μόνον από πλευράς λιμεναρχείων αλλά και στα ζητήματα που αφορούν την ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας και να αποκαταστήσει στενούς και θεσμικά κατοχυρωμένους δεσμούς συνεργασίας με το υπουργείο Αιγαίου, με τις Νομαρχιακές και Τοπικές Αυτοδιοικήσεις των νησιών.

Μετά τις εκλογές η πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ πήρε αρκετές πρωτοβουλίες και ύστερα από

συσκέψεις και συζητήσεις με τους φορείς των νησιών, χαράχτηκε μια πολιτική αποδεκτή από αυτούς και κυρίως πολιτική που στοχεύει στη δημιουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού, ως βασικού παράγοντα αναβάθμισης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Αίτημα όλων των φορέων των Κυκλάδων είναι η επίσπευση της άρσης του καμποτάζ, η ουσιαστική και όχι τυπική συμμετοχή της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης στη λήψη των αποφάσεων σχετικά με τον προγραμματισμό των δρομολογίων, την έγκριση των αδειών σκοπιμότητας και όποιων αποφάσεων αφορούν τα νησιά στον τομέα αυτό. Όμως, μέχρι την ημέρα άρσης του καμποτάζ πρέπει να δημιουργηθούν προϋποθέσεις ευκολότερες και γρηγορότερης χορήγησης αδειών σκοπιμότητας στις Κυκλάδες, σε πλοία που έχουν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται και με την υποχρέωση να προσεγγίζουν και σε μικρά νησιά. Πρέπει επίσης να μειωθεί το όριο ηλικίας των πλοίων, ώστε να ανανεωθεί ο γηρασμένος στόλος της ακτοπλοΐας.

Ο εκσυγχρονισμός, η αναβάθμιση και η στελέχωση των λιμεναρχείων των νησιών είναι επίσης άμεσης προτεραιότητας.

Στις Κυκλάδες υπάρχει ένα λιμεναρχείο στη Σύρο, υπολιμεναρχεία στα άλλα μεγάλα νησιά,

Πιστεύω ότι στο ΥΕΝ οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι μικρό κομμάτι της πολιτικής του και εκεί οφείλεται και η κακή κατάσταση της ακτοπλοΐας

λιμενικοί σταθμοί σε μερικά άλλα (Σίφνο, Σέριφο, Κύθνο, Κέα, Αμοργό, Ίο) και σε περίπου 10 μικρά νησιά, που έχουν μεγάλη κίνηση τους καλοκαιρινούς μήνες, δεν υπάρχει παρουσία λιμενικών αρχών. Η στελέχωση των παραπάνω υπηρεσιών είναι μονίμως ελλιπής.

Σε ό,τι αφορά τις κεντρικές υπηρεσίες του ΥΕΝ, επιβάλλεται να γίνουν βαθιές τομές ιδιαίτερα στους τομείς που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων και το αξιόπλοο των πλοίων. Η Υπηρεσία Επιθεώρησης των πλοίων φαίνεται ότι έχει χάσει την αξιοπιστία της. Άποψή μου είναι ότι πρέπει να συσταθεί ανεξάρτητος φορέας

ελέγχου και επιθεώρησης των πλοίων.

Προβλήματα φαίνεται ότι υπάρχουν και με τη ναυτική εκπαίδευση, τα οποία πρέπει να εξεταστούν.

Τα δραματικά γεγονότα του ναυαγίου ανέδειξαν και ένα άλλο πρόβλημα που σχετίζεται με την πλήρη άγνοια των πολιτών ακόμη και για τη χρήση σωστικών μέσων σε περίπτωση ναυαγίου. Επιβάλλεται να χαραχθεί πολιτική διδασκαλίας και πρακτικής εξάσκησης, που να ξεκινά μέσα απ' τα σχολεία όπως γίνεται με τους σεισμούς.

Πρέπει επίσης να γίνεται σε όλα τα πλοία και σε κάθε δρομολόγιο λεπτομερής ενημέρωση των επιβατών για τα μέσα και τις διαδικασίες διάσωσης σε περίπτωση κινδύνου.

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι για τα νησιά μας οι εθνικοί τους δρόμοι και θα πρέπει να υπάρξουν σε κεντρικό επίπεδο πολιτικές και προγράμματα κατασκευής σύγχρονων λιμανιών σε όλα τα νησιά και εκσυγχρονισμού των λιμενικών τους εγκαταστάσεων. Είναι σε όλους γνωστό ότι τα λιμάνια στα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων έχουν σοβαρά προβλήματα και εγκυμονούν πολλούς κινδύνους για τα πλοία.

Η Αττεσλής Ναυτιλιακή Α.Ε., είναι μέλος του δυναμικού συγκροτήματος εταιρειών L. ATTESHLIS SHIPPING LTD, εταιρείας εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αξιών Κύπρου με έδρα την Κύπρο, με ιδία παρουσία σε Ελλάδα, Γερμανία και Λίβανο, και με την υποστήριξη ενός αξιόπιστου διεθνούς δικτύου συνεργατών.

Η προσφορά υπηρεσιών βασίζεται στην αρχή της προσφοράς προς τον εμπορικό κόσμο ενός ολοκληρωμένου πακέτου υπηρεσιών, στα μέτρα του εμπορευόμενου, το οποίο αρχίζει από την παραλαβή των εμπορευμάτων από τον προμηθευτή και τελειώνει με την παράδοση στον αγοραστή.

Προσφέρονται υπηρεσίες υψηλού επιπέδου όπως αντιπροσωπεύσεις Ναυτιλιακών γραμμών, Ναυλώσεις πλοίων, Μεταφορές Εμπορευμάτων διά Αέρος, Ξηράς και Θαλάσσης, Συσκευασία, Αποθήκευση και Προώθηση εμπορευμάτων, Εκτελωνίσεις, Εσωτερικές μεταφορές και Ασφάλιση εμπορευμάτων.

Μέσα στους στρατηγικούς σχεδιασμούς της Αττεσλής Α.Ε. είναι και η επέκταση των εργασιών της στον Ελλαδικό χώρο. Σαν πρώτο στόχο έχει θέσει την άμεση λειτουργία του δικού της γραφείου στη Θεσσαλονίκη για να εξυπηρετήσει την Βόρεια Ελλάδα και την τόσο σημαντική αγορά των Βαλκανίων, ενώ ο τομέας των αποθηκείσεων/ αποταμιεύσεων είναι κάτι που έχει επίσης θέσει σαν προτεραιότητα.

Σ' ένα τομέα όπως αυτό των διεθνών μεταφορών, είναι σαφές ότι οι ορίζοντες είναι διάπλατα ανοιχτοί για μια εταιρεία με υψηλές προδιαγραφές και οράματα όπως η ATTESHLIS SHIPPING S.A.



Atteshlis Shipping

ΑΤΤΕΣΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

Τηλ.: 4080031-4, Φαξ: 4080035

GOLDEN OLYMPICS



Με σκοπιμότητα χωρίς άδεια σκοπιμότητας

του Χάρη Παυλίδη

Η ιστορία του εκσυγχρονισμού της ακτοπλοΐας δεν ξεκίνησε, όπως πολλοί πιστεύουν, στα μέσα της δεκαετίας του '90 αλλά στα τέλη της δεκαετίας του '80, όταν ο εφοπλιστής Ανδρέας Βομβογιάννης έφερε από τη Νορβηγία το ταχύπλοο «Golden Olympics». Εκείνο το σύγχρονο πλοίο (προπομπός των High Speed της MFD) δεν πήρε ποτέ άδεια σκοπιμότητας για τα νησιά των Κυκλάδων, παρά τις απεγνωσμένες προσπάθειες του πλοιοκτήτη τις οποίες όλοι εμείς, που ασχολούμαστε με το ναυτιλιακό ρεπορτάζ, κείνη την εποχή τις είχαμε ζήσει από κοντά. Το πλοίο κατέπλευσε από το Βισκαϊκό στον Πειραιά το Φεβρουάριο του '90 και είχε κοστίσει 6,5 εκατ. δολάρια. Από εκείνη τη στιγμή άρχισε ένας αγώνας δρόμου για να αποκτηθεί η άδεια

σκοπιμότητας και μια απίστευτη περιπέτεια του πλοιοκτήτη με το κράτος, που με διάφορα προσχήματα κρατούσε το πλοίο δεμένο, με αποτέλεσμα η εταιρεία Supercats Marine Co. να υποστεί τεράστια οικονομική ζημιά.

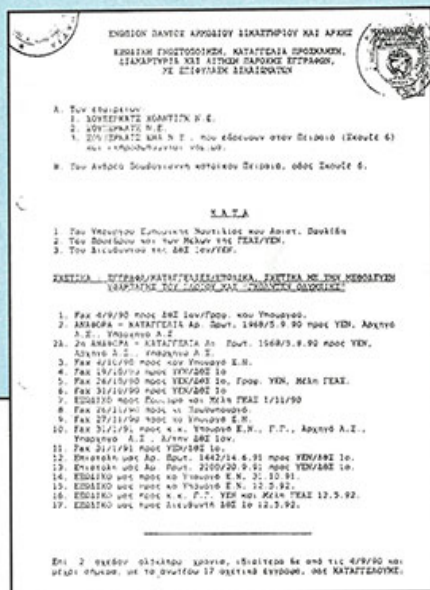
Η εταιρεία καταθέτει την 1η Δεκεμβρίου του '89 αίτηση άδειας σκοπιμότητας (αρ. πρωτ. 4464) και επανέρχεται με άλλες δύο (αρ. πρωτ. 3825 και 3826/6-9-1990) με τις οποίες ζητεί τη δρομολόγηση του «Golden Olympics» και ενός άλλου που θα παρελάμβανε το '91. Πάντως, δεν παίρνει ποτέ απάντηση. Ωστόσο, το Υπολιμεναρχείο Πόρου με έγγραφό του (23/1/90) αναφέρει ότι δεν έχει αντίρρηση για τη χορήγηση άδειας σκοπιμότητας στη γραμμή Πειραιάς - Πάρος - Ίος - Θήρα, με προέκταση Νάξο και Ηράκλειο. Το ίδιο

συμβαίνει και με το Υ/Χ Νάξου, αλλά όχι και με τα αντίστοιχα Υ/Χ Θήρας και Μυκόνου τα οποία με έγγραφά τους στο Αρχηγείο Λ.Σ. είναι αρνητικά στην έκδοση άδειας, «γιατί θα υπάρξουν οικονομικές επιπτώσεις για τα ήδη δρομολογημένα πλοία, τα οποία είναι ικανά να εξυπηρετήσουν την παρουσιαζόμενη κίνηση»!

Στις 4 Απριλίου, η εταιρεία με υπερεπείγον έγγραφο στη Δ/νση Θαλασσίας Τουρισμού του ΥΕΝ ζητεί την έγκριση εκτάκτων δρομολογίων λόγω Πάσχα, αλλά η απάντηση του υπουργού Ε.Ν. της οικονομικής, Ν. Παππά, είναι αρνητική. Η εταιρεία επανέρχεται με το ίδιο αίτημα μετά μια εβδομάδα, αλλά η απάντηση είναι και πάλι αρνητική. Στις 22 Μαΐου ο Α. Βομβογιάννης απευθύνεται προσωπικά στον νεοεκλεγέντα πρωθυπουργό Κων/νο Μητσotάκη, ο οποίος έχει και το χαρτοφυλάκιο του ΥΕΝ, και του ζητεί «λίγα λεπτά από τον πολύτιμο χρόνο» του ώστε να τον ενημερώσει για την υπόθεση.

Τον Ιούλιο έχουν συμπληρωθεί ήδη οκτώ μήνες από την υποβολή της αίτησης και πέντε από την υποχρεωτική αργία του σκάφους, και το ΓΕΑΣ (Γνωμοδοτική Επιτροπή Αδειών Σκοπιμότητας) δεν έχει καν συζητήσει την υπόθεση. Το Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου τα περιθώρια πλέον έχουν στενέψει επικίνδυνα και η εταιρεία αποφασίζει να προβεί σε

«Θεωρούμε υποχρέωση και τιμή να σας γνωρίσουμε τα κατωτέρω πραγματικά γεγονότα τα οποία δείχνουν πώς ο ανταγωνισμός μας χρησιμοποιεί εις όφελός του ενέργειες του υπουργείου σας, καθιστώντας το εν αγνοία του σύμμαχο στην ανταγωνιστική του προσπάθεια εναντίον μας. Γνωρίζετε ότι από 9 μηνών εκκρεμούν 2 αιτή-



**Η εξωδίκος γνωστοποίηση της εταιρείας κατά του υπουργού Ε.Ν.
Αρίστ. Παυλίδη, του προέδρου
και των μελών της ΓΕΑΣ/ΥΕΝ
και του διευθυντή της ΔΘΣ**

Εν τω μεταξύ, η νεοδημιουργηθείσα Πειραική ANE (Αρ. Καραγεώργης) αγοράζει σε ηλαιοσητισμό πρώτα το παραγγεληθέν δεύτερο ταχύπλοο και έπειτα το «Golden Olympics». Οι Νορβηγοί, βλέποντας ότι δεν θα πάρουν τα χρήματά τους, αφού το YEN δεν θα χορηγούσε ποτέ την άδεια στον Α. Βομβογιάννη, συνεργάζονται με τον Αρ. Καραγεώργη και έτσι το «Golden Olympics» γίνεται Catamaran II και παίρνει άδεια! Η Πειραική ANE έκλεισε λίγα χρόνια μετά, ο Αρ. Καραγεώργης βρίσκεται κάπου στο εξωτερικό (δίδεται ποινικά) και το πλοίο κάπου στην Ιταλία. Το ωραίο είναι ότι στα εγκαίνια του πλοίου, που αποκτήθηκε από την Πειραική ANE, πήγαν όλοι αυτοί που δεν έδιναν άδεια στον προηγούμενο πλοιοκτήτη!

Ηθικόν διδάγμα: Το σύστημα «προστατευτικού» και τότε και τώρα είναι το ίδιο. Άλλωστε, όπως δημοσίως παραδέχθηκε ο Γεράσιμος Αγουδής (G.A. Ferries), τα πρώτα του πλοία τον βοήθησε να τα αποκτήσει ο Ανδρέας Παπανδρέου...

Η καθυστέρηση χορήγησης της άδειας έχει ηθικημένα ερμηνευθεί από πολλούς και έχει προωθηθεί έντεχνα προς τους κατασκευαστές του πλοίου, ευνοϊκότους δανειστές και κάθε κατεύθυνση, ως «ΕΙΛΗΜΜΕΝΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΗΓΕΣΙΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑ ΜΗ ΜΑΣ ΔΟΘΕΙ ΑΔΕΙΑ».

1. Πολιτική αντίθεση ΥΕΝ/Πλησιοκτησίας!!!

2. Μη εθιμνικότητας των κεφαλαίων!!!

3. Κάλυψη ξένων συμφερόντων.

4. Άγνωστη συμπεριφορά και διαγωγή του πλοίου.

5. Ακαταβίβησις για τις ελληνικές θάλασσες.

6. Χορήγηση αδειών μόνο σε ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΥΣ ΕΦΟΡΛΗΣΤΕΣ.

7. Χορήγηση αδειών μόνο σε εταιρείες
λαϊκής βάσης.

8. Αναμονή γνωμάτευσης ειδικής επιτροπής.

9. Ικανοποιητική εξυπηρέτηση από

10. Οικονομικές επιπτώσεις στα υπάρχοντα
πληθιά και πολλή άληθα.

Όλα τα ανωτέρω μαζί με τα δεξιά Τύπου του ΥΕΝ και δημοσιεύματα χρησιμοποιούνται, εντέχνως και εν αγνοία σας, για να πείσουν κατασκευαστές και χρηματοδότες για το ΠΟΙ-ΟΣ είναι καταλληλότερος «ΦΟΡΕΥΣ» για να εφαρμόσει και να εκμεταλλευτεί την επανάσταση που εμείς φέραμε στην Ελλάδα. Παράλληλα, δε, νομίζουμε ότι απασχολούν και την υπηρεσία σας με άστοχες ενέργειες που αποσκοπούν μόνο στον προσηγορισμό ιδί- ου οφέλους.

Επειδή θεωρούμε απαράδεκτο το ΥΕΝ να φέρεται και να χρησιμοποιείται εν αγνοία του από τρίτους για επίτευξη επιχειρηματικού οφέλους, θεωρούμε ηθική υποχρέωση να προβούμε σ' αυτή την καταγγελία μας προς ΥΜΑΣ στη προσπάθειά μας να συνεισφέρουμε στη διαφύλαξη του κύρους της Υπηρεσίας που έχουμε την τιμή να τη γνωρίζουμε και να συνεργαζόμαστε για περισσότερα από 25 χρόνια».



**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



Επανασχεδιάζεται ο ακτοπλοϊκός χάρτης των θαλασσίων συγκοινωνιών σύμφωνα με τις προτάσεις της επιτροπής που συστάθηκε από το ΥΕΝ και στην οποία επικεφαλής είναι ο πρώην υπουργός Βασίλης Σαραντίτης. Η «Επιτροπή Σαραντίτη» προτείνει την άρση του προστατευτισμού (cabotage) πριν από την προκαθορισμένη ημερομηνία και τη σύσταση ανεξάρτητου φορέα διαχείρισης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, τον οποίον ονομάζει Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Συγκοινωνιών, που αναλαμβάνει την τήρηση

των διατάξεων του νέου θεσμικού πλαισίου. Αυτό σημαίνει ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ ουσιαστικά και τυπικά παροπλίζονται. Δηλαδή, οι υπηρεσίες που μέχρι σήμερα είχαν τη διαχείριση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, κρίνονται ανεπαρκείς. Η «Επιτροπή Σαραντίτη» με τις προτάσεις της «αποκρατικοποιεί» την ακτοπλοΐα χωρίς ωστόσο να αγνοεί ή να παραγνωρίζει το θεσμικό ρόλο του ΥΕΝ, το οποίο υπό τις νέες συνθήκες καλείται να διαφυλάξει το δημόσιο συμφέρον.



ΤΟ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

αηλιάζει το χάρτη της ακτοπλοΐας

του Χάρη Παυλίδη

Το προτεινόμενο σύστημα στοχεύει στην απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, μέσα από την αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό, και γι' αυτό ο νέος φορέας «πρέπει να διασφαλίζει την αυτονομία του» σε σχέση με τη δημόσια διοίκηση και τα εκτέγγα της τήρησης των αναγκών αποστάσεων έναντι όλων των εμπλεκόμενων και ενδιαφερομένων μερών». Αξίζει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή εισυγκείται όπως ο πρόεδρος του ανεξάρτητου φορέα προτείνεται από το ΥΕΝ, αλλά η επικύρωση του διορισμού του

να γίνεται έπειτα από ακρόαση στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής.

Η είσοδος των ακτοπλοϊκών εταιρειών στις δρομολογήσεις θα γίνεται ύστερα από διαγωνισμό για όλες τις γραμμές στις αρχές κάθε νέας περιόδου. Η δρομολόγηση θα έχει ετήσια ισχύ με δυνατότητα παράτασης. Δικαίωμα συμμετοχής θα έχουν και κοινοτικές ακτοπλοϊκές εταιρείες, αρκεί να υπάρχουν οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις. Η επιτροπή προτείνει για τη δρομολόγηση πλοίων με ευρωπαϊκή σημαία κράτους. ♦♦

μέλους τις εξής προϋποθέσεις:

1. Να μην έχουν ληξιπρόθεσμες οφειλές στο Δημόσιο.
2. Να μην τελούν υπό εκκαθάριση ή πτώχευση.
3. Τα πλοία να είναι κάτω των 35 ετών και όταν συμπληρώσουν το όριο να αποσύρονται. Επιπροσθέτως, πρέπει να πληρούν τις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας και να είναι κατάλληλα να ανταποκριθούν στις ανάγκες της γραμμής.
4. Η εταιρεία πρέπει να καταθέτει εγγυητική επιστολή για την πιστή εκτέλεση όλων των όρων της συμφωνίας.
5. Να αποδέχεται βασικούς όρους των δρομολογίων, όπως η εξυπηρέτηση όλων το χρόνο με σύντομη διακοπή των δρομολογίων μόνο για τη συντήρηση των πλοίων και ελάχιστη συχνότητα δρομολογίων κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου.
6. Να έχουν ασφαλισθεί συγκεκριμένοι χρόνοι αναχώρησης και θέση εξυπηρέτησης στα λιμάνια αφετηρίας και προσέγγισης «slot».
7. Να τηρείται σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων.
8. Να εφαρμόζει τους εκάστοτε ισχύοντες κανόνες του ελληνικού ως κράτους υποδοχής για την επάνδρωση των πλοίων κατά τα οριζόμενα στον κανονισμό 3577/92.

Το ναυολόγιο

Η «Επιτροπή Σαραντίτη» προτείνει, εκτός της απελευθέρωσης των δρομολογίων, και την απελευθέρωση των ναύλων. Δηλαδή, δίνει το δικαίωμα στους ακτοπλοΐες να διαμορφώνουν ελεύθερα την τιμή του εισιτηρίου χωρίς την παρέμβαση του κράτους. Ωστόσο, για λόγους ισορροπίας καθιερώνει την ανώτατη τιμή εισιτηρίου για την οικονομική θέση. Στο ίδιο πλαίσιο ορίζει ότι η τιμολογιακή πολιτική που θα ακολουθούν οι εταιρείες, πρέπει να γνωστοποιείται κατά την προκήρυξη του διαγωνισμού και να εφαρμόζεται υποχρεωτικά καθ' όλη τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου.

Γραμμές δημοσίου συμφέροντος

Οι γραμμές δημοσίου συμφέροντος επαναπροσδιορίζονται από τη γεωγραφική τους θέση. Σ' αυτό το πλαίσιο εισάγεται ο όρος «λιμάνια δημοσίου συμφέροντος», έτσι ώστε να γίνει διαχωρισμός σε λιμάνια «εθνικού χαρακτήρα» και σε λιμάνια «τοπικού χαρακτήρα». Όσον αφορά στις άγονες γραμμές, προτείνεται η επιδότησή τους με το ποσό των έξι δισεκατομμυρίων δραχμών ετησίως, ώστε να καλυφθούν τα έξοδα δρομολόγησης πέντε πλοίων, με μέσον όρο ανά πλοίο 1,2 δισ. το χρόνο. Ωστόσο, η «Επιτροπή Σαραντίτη» δεν καταθέτει πρόταση με συγκεκριμένα λιμάνια τα οποία διαχωρίζει σε τοπικού ή εθνικού χαρακτήρα, προτείνει όμως τη σύσταση άλλης



Το προτεινόμενο σύστημα στοχεύει στην απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, μέσα από την αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό

επιτροπής καθορισμού των λιμένων. Σ' αυτήν προτείνει να συμμετέχουν εκτός των ακτοπλοΐων, η ΠΝΟ, το υπουργείο Αιγαίου, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας και η Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Η άλλη εκδοχή της απελευθέρωσης

Πιο γρήγορους ρυθμούς απελευθέρωσης προτείνει η Ν.Δ., η οποία διά του αρμόδιου τομέαρχη Γιάννη Παπαθανασίου προτείνει η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών να γίνει τον Οκτώβριο του 2001. Επίσης, στην πρότασή της συμπεριλαμβάνεται η τροποποίηση του Προεδρικού Διατάγματος που προβλέπει την εξαιρέση των ελληνικών πλοίων από την κοινοτική οδηγία 98/18. Επί πλέον, ζητεί την υιοθέτηση και την αυστηρή εφαρμογή όλων των κοινοτικών οδηγιών που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων. Με την ίδια πρόταση η Ν.Δ. αξίωσε την αναβάθμιση

του Ελληνικού Νηογνώμονα, για τον οποίο προτείνεται να γίνει μέλος του IACS. Ως τότε προτείνει τα ελληνικά πλοία να παρακολουθούνται από νηογνώμονες που είναι μέλη του IACS.

Στην πρότασή της η Ν.Δ. προτείνει επίσης:

- Να δημιουργηθεί πενταμελής ειδική επιτροπή εμπειρογνομόνων που να επανελέγχει δειγματοληπτικά τουλάχιστον το 20% των πλοίων που επιθεωρούνται κάθε χρόνο από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων.
- Να ολοκληρωθεί η εγκατάσταση του συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας πλοίων και να επεκταθεί άμεσα στα νησιά του Αιγαίου.
- Να υπάρξει αυστηρός έλεγχος εφαρμογής του κανονισμού εκπαίδευσης των πληρωμάτων.
- Να ενισχυθούν με προσωπικό και εξοπλισμό τα υπο-κέντρα έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο.
- Να υπάρξει εθνική λιμενική πολιτική και την πλήρη ευθύνη να την έχει το ΥΕΝ, ώστε να σταματήσει η έλλειψη συντονισμού με το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Η εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου αναμένεται να επιφέρει ραγδαίες εξελίξεις, αφού είναι δεδομένο ότι η είσοδος των ΕΠΑΤ θα αλλοιώσει το τοπίο της ακτοπλοΐας. Ο Π. Παναγόπουλος, πρόεδρος των ΕΠΑΤ, δημοσίως έχει εκφράσει τη θέση του για απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, αλλά δεν είναι διατεθειμένος να δρομολογήσει προσωρινά πλοία στη Κρήτη και στα Δωδεκάνησα, αν προηγουμένως δεν λάβει διαβεβαιώσεις και διασφαλίσει τη μονιμότητα των super fast στις εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες. Πάντως, οι ΕΠΑΤ βρίσκονται σε ετοιμότητα και σε κάθε περίπτωση έχουν λάβει τα αναγκαία μέτρα ώστε να ανταποκριθούν άμεσα στο νέο σκηνικό που προδιαγράφουν οι εξελίξεις.

LET THE EXPERTS DO THE JOB ...

HYDROBLASTING • SANDBLASTING • CLEANING • PAINTING

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

CORAL LTD.

... THE LEADER IN CORROSION CONTROL PROBLEMS.



WOMA ECOMASTER TWIN JET,
2500 BAR, JULY '99



FLOATING WORKSHOP, SANDBLASTING



VACUUM, ABLE TO COMPLETE
ANY DIFFICULT WORK



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



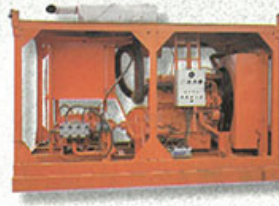
WOMA 480Z, 1350 BAR,
146 L/MIN, FEB. '99



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



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



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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



ακτοπλοΐα

Ελευθερα όλλα



του Νάσου Πουλακίδα

*Το «πράσινο φως»
για πλήρη απελευθέρωση
της ακτοπλοΐας άναψε στις
17 Οκτωβρίου
η Γνωμοδοτική Επιτροπή
Ακτοπλοϊκών
Συγκοινωνιών
με την ικανοποίηση
των περισσότερων
αιτημάτων εταιρειών
για χορηγήσεις νέων
αδειών σκοπιμότητας.*

Πάντως, το πρώτο «μη κρητικό» πλοίο, με βάση τις αιτήσεις που εγκρίθηκαν, θα ταξιδεύσει στη Μεγαλόνησο ύστερα από περίπου δύο χρόνια!...

Η ΓΕΑΣ υπό τη νέα σύνθεσή της, στην πρώτη συνεδρίασή της μετά τις εκλογές της 9ης Απριλίου, ικανοποίησε αιτήματα για άδειες σκοπιμότητας των Επιχειρήσεων Αττικής, της ΝΕΑ και της Strintzis Lines.

Αντιθέτως, αιτήματα της εταιρείας Ilias Lines του εφοπλιστή Ηλία, γνωστού από τη βύθιση του φορτηγού «Eurobulker 10» τον περασμένο Σεπτέμβριο στον Ευβοϊκό, δεν ικανοποιήθηκαν και η Επιτροπή θα τα εξετάσει σε προσεχή συνεδρίασή της.

Οι ΕΠΑΤΤ πήραν την πολυπόθητη άδεια σκοπιμότητας για τη γραμμή Πειραιά-Χανίων. Σύμφωνα με την αίτηση που είχαν υποβάλει από πέρυσι το Δεκέμβριο, η άδεια θα υλοποιηθεί με τη ναυπήγηση πλοίου που θα έχει μεταφορική

δυνατότητα 1.600 επιβατών και 850 Ι.Χ. αυτοκινήτων και θα αναπτύσσει ταχύτητα 28 κόμβων. Βάσει της άδειας, υποχρέωση της εταιρείας είναι και η εκτέλεση δύο δρομολογίων την εβδομάδα προς Κύθηρα και Αντικύθηρα με το ίδιο ή άλλο πλοίο. Το πλοίο θα δρομολογηθεί στη γραμμή ύστερα από 18 ή 24 μήνες! Πάντως, οι ΕΠΑΤΤ, αν επιθυμούν, μπορούν πολύ νωρίτερα να δρομολογήσουν άλλο πλοίο τους.

Η ΓΕΑΣ ενέκρινε αίτημα της ΝΕΑ για Πειραιά ή Λαύριο-Ηράκλειο, για πλοίο που θα μεταφέρει 1.800 επιβάτες και 480 αυτοκίνητα και θα αναπτύσσει ταχύτητα 40 κόμβων. Υποχρέωση της εταιρείας να εκτελεί και δρομολόγιο μία φορά εβδομαδιαίως σε Σίκινο και Ανάφη.

Δύο αιτήματα της Strintzis για Κυκλάδες αναβλήθηκαν, επειδή αφετήριο λιμάνι ήταν η Ραφήνα. Όπως έχει υποσχεθεί ο υπουργός Ναυτιλίας στο δήμαρχο Ραφήνας, θα υπάρξει αποσυμφόρηση

του λιμανιού και έτσι τα αιτήματα θα συζητηθούν προσεχώς αφού αληθείς το αφετήριο λιμάνι και αυτό είναι ο Πειραιάς ή το Λαύριο. Η ΓΕΑΣ ικανοποίησε άλλο αίτημα της εταιρείας και το «Blue Star Ithaki» θα εκτελεί δρομολόγιο στη γραμμή Πειραιά-Πάρου-Νάξου-Σαντορίνης. Για τη συγκεκριμένη γραμμή δόθηκε άδεια σκοπιμότητας για νεότευκτο που θα μεταφέρει 1.700 επιβάτες και 300 αυτοκίνητα και θα αναπτύσσει ταχύτητα 25 κόμβων. Το πλοίο θα είναι έτοιμο μετά την παρέλευση 18 μηνών όπως τονίζεται στην αίτηση. Η Εταιρεία Στρίντζη έλαβε και άλλη άδεια σκοπιμότητας για τη γραμμή Πάτρας-Ζακύνθου-Κεφαλονίδας. Η άδεια θα υποβληθεί μετά δύο χρόνια με νεότευκτο πλοίο μεταφορικής δυνατότητας 1.000 επιβατών και 200 αυτοκινήτων. Η ΓΕΑΣ έκανε αποδεκτά αιτήματα της ANEK για το «Κάντια», των Μινωικών και της MFD για παρατάσεις αδειών πλοίων και αύξηση αριθμού επιβατών. Ικανοποιήθηκαν όλα τα θέματα αρμοδιότητας του υπουργείου Αιγαίου, ενώ αναβλήθηκαν για μελλοντική συνεδρίαση αρκετά αιτήματα για δωρεάν μετακινήσεις με ακτοπλοϊκά σκάφη διαφόρων κοινωνικών ομάδων.

Μάλιστα, κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της ΓΕΑΣ αποχώρησε ο πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Πορθμείων Εσωτερικού Π. Τσάγκρης, διαμαρτυρόμενος επειδή αφαιρέθηκε από την Ένωση το δικαίωμα ψήφου.

Το υπόμνημα της ΠΝΟ

Η διοίκηση της ΠΝΟ απορρίπτει στο σύνολό της το νέο θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα και απαιτεί τη διατήρηση του καμποτάζ και μετά το 2004.

Όπως τονίζεται σε υπόμνημα που απέστειλε ο γενικός γραμματέας της Ομοσπονδίας Γιάννης Χαλδής στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή, σε περίπτωση που δεν ενισχυθεί η ελληνική νομοθεσία για τη διασφάλιση των σημερινών και αυριανών θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, η ΠΝΟ και οι Έλληνες ναυτικοί θα οδηγηθούν σε απεργιακές κινητοποιήσεις.

Η ΠΝΟ υπερασμύεται του καμποτάζ και μάλιστα ερωτά τον Χρ. Παπουτσή για την απόφαση της κυβέρνησης να προχωρήσει σε πλήρη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας δύο χρόνια ενωρίτερα:

«Εκλείπουν σήμερα οι λόγοι εθνικής σημασίας και δημόσιου συμφέροντος και υπάρχει τέτοια οικονομική και κοινωνική συνοχή, ώστε να μας επιτρέπεται να παραιτηθούμε από ένα δικαίωμα προστασίας της ελληνικής ακτοπλοΐας προ της λήξεως του χρόνου ισχύος του;»

Η διοίκηση της ΠΝΟ βάσει του υπομνήματος διατυπώνει τις ακόλουθες θέσεις:

- Νομοθετικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα και τον ελεύθερο ανταγωνισμό υπάρχει. Δεν χρειάζεται άλλο. Έλλειμμα υφίσταται στην κρατική βούληση να επιβάλει και να εφαρμόσει τις διατάξεις του ισχύοντος νομικού πλαισίου.

- Είναι λάθος η παραίτηση από το δικαίωμα προστασίας της ακτοπλοΐας, αφού οι λόγοι που το επέβαλαν (εθνικοί, κοινωνικοί) έχουν σήμερα αξυνθεί και επιβάλλουν την επέκταση προστασίας και πέραν του καταληκτικού χρόνου.

- Διασφάλιση της δεκάμηνης υπηρεσίας το χρόνο σε όλα ανεξαιρέτως τα πλοία της ακτοπλοΐας.

- Μη έγκριση δρομολογίων τα οποία δεν λαμβάνουν υπόψη τους την κόπωση των ναυτικών.

- Λήψη μέριμνας για την εξυπηρέτηση κυρίων και άγονων γραμμών χωρίς επιδότηση.

- Εξασφάλιση της συνεχούς και υποχρεωτικής δρομολόγησης των πλοίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προς όλα τα νησιά, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων της άγονης γραμμής.

- Κατάρτιση της ΓΕΑΣ και σύσταση επιτροπής με τη συμμετοχή εκπροσώπων των ναυτικών.

- Αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

- Αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός και βελτίωση της υποδομής των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Απάντηση ΥΕΝ

Ο υπουργός, σχολιάζοντας τη θέση της ΠΝΟ, τόνισε: «Ακούμε αλλά δεν υποκύβουμε. Η κυβέρνηση θα εφαρμόσει το πρόγραμμά της».

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών

carta

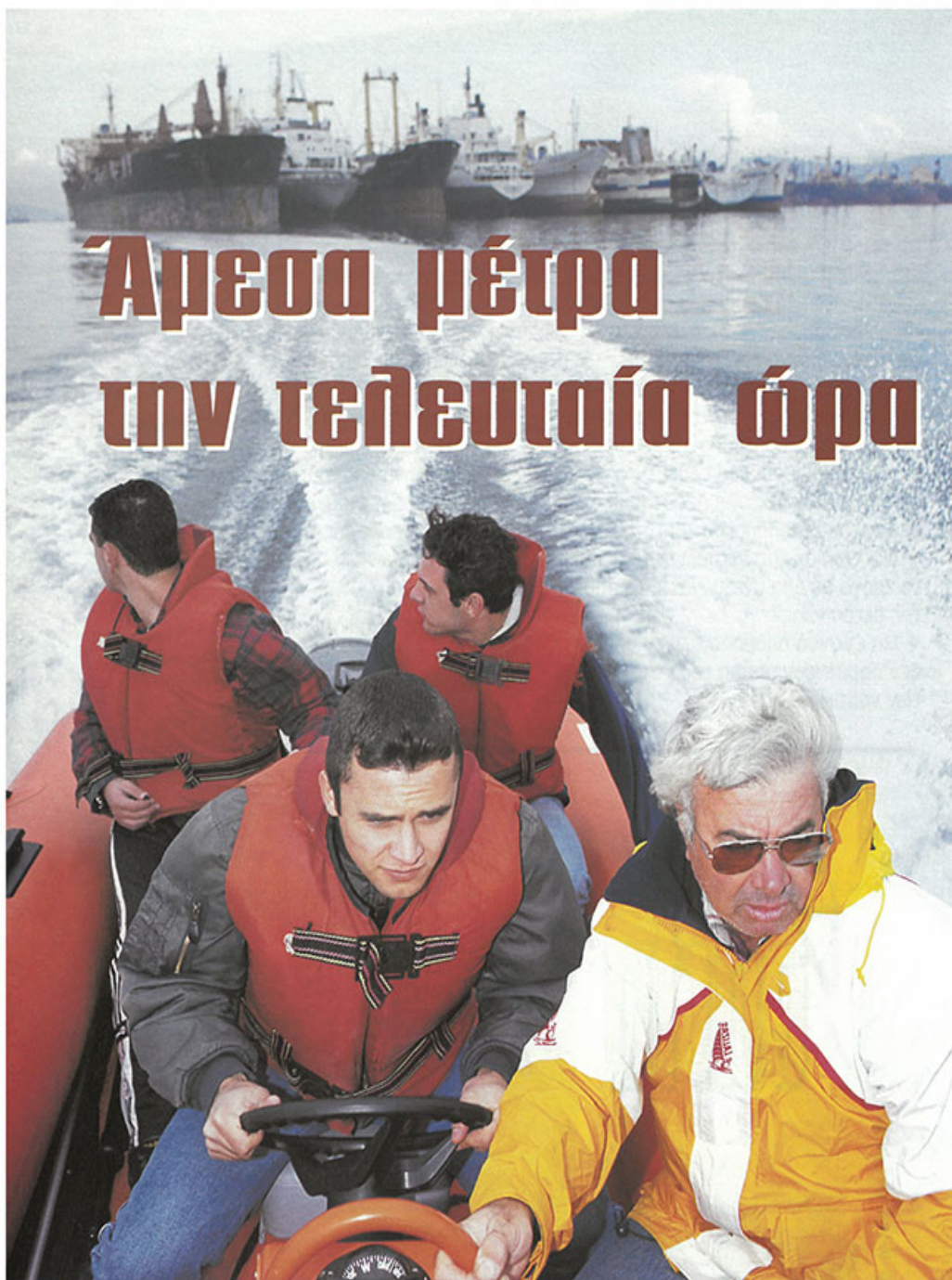


ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

- 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



Άρεσα μέτρα την τελευταία ώρα

Σώμα «αδιόρθωτων» στο Λιμενικό Σώμα

Στη δημιουργία Γραφείου Εσωτερικών Υποθέσεων στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στα πρότυπα του αντίστοιχου γραφείου που λειτουργεί στο υπ. Δημόσιας Τάξης, προχωρεί ο Χρ. Παπουτσής. Η απόφασή του να μετακινήσει 8 λιμενικούς αξιωματικούς από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων χωρίς να υπάρχει η παραμικρή καταγγελία ξεσήκωσε θύελλα αντιδράσεων. Η διοίκηση της ΠΕΠΛΣ με ανακοίνωσή της καταδίκασε την απόφαση του υπουργού και του αρχηγού του Λιμενικού, τονίζοντας ότι η απομάκρυνση των αξιωματικών και η διασπομή τους προκατασκευάζει ενόχους. Ο κ. Παπουτσής για το θέμα υποστήριξε: «Η δημιουργία του Γραφείου είναι κίνηση προληπτική. Δεν υπάρχει καμία καταγγελία εις βάρος λιμενικού. Οι μετακινήσεις έγιναν για να μην υπάρξει η παραμικρή σκιά».

- Θα τηρούνται αυστηρά οι υποχρεώσεις ασκήσεων των πληρωμάτων, θα οριστούν κανόνες ένδυσης με στοιχεία ορατά τη νύχτα, ενώ οι εταιρείες θα ενημερώνουν τους επιβάτες.
- Με το νέο θεσμικό πλαίσιο -το νομοσχέδιο θα κατατεθεί το Νοέμβριο- θα εξασφαλιστεί, όπως ισχυρίστηκε ο κ. Παπουτσής, ο υγιής ανταγωνισμός και η προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Δεν θα υπάρξουν αποκλειστικές εκμεταλλεύσεις γραμμών, ενώ το όριο ηλικίας των πλοίων από το 2002 μέχρι το 2006 μειώνεται σταδιακά από τα 35 έτη στα 30 έτη. Διατηρούνται οι κανόνες του ελληνικού κράτους ως κράτους υποδοχής για τη στελέχωση των πλοίων. Θα δημιουργηθεί Ρυθμιστική Αρχή για τη λειτουργία νέας αγοράς.
- Θα βελτιωθούν οι συνθήκες απασχόλησης των πληρωμάτων και θα αναβαθμιστεί και η ναυτική εκπαίδευση. Απαιτείται εκσυγχρονισμός της λειτουργίας των Κέντρων Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού. Θα δημιουργηθούν σχολές κατάρτισης σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα.
- Στο ΥΕΝ θα δημιουργηθεί Γενική Γραμματεία Λιμένων. Θα ολοκληρωθεί η μετάβαση των αρμοδιοτήτων των λιμενικών ταμείων στην τοπική αυτοδιοίκηση. Από το Γ' ΚΠΣ προβλέπεται να διατεθούν 180 δισ. για λιμενικές υποδομές.
- Το ΥΕΝ θα εξετάσει όλες τις αιτήσεις και θα δώσει άδεια σε όλα τα πλοία που είναι αξιόπλοα και τηρούν όλες τις νόμιμες προδιαγραφές.

- Θα διατεθούν 53 δισ. δρχ. για ενίσχυση του Λιμενικού
- Μειώνεται το όριο ηλικίας των πλοίων στα 30 έτη
- Θα δοθούν άδειες σε όσα πλοία τηρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας

του Νάσου Πουλακίδα

Από σήμερα θα ήθελε να προχωρήσει η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, αν ήταν δυνατόν, ο υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής που υποστηρίζει ότι όποιος αντισταθεί στα μέτρα τα οποία ανέκριναν ο πρωθυπουργός και το Υπουργικό Συμβούλιο, θα βρει απέναντί του την ελληνική κοινωνία. Ο κ. Παπουτσής τόνισε ότι η απελευθέρωση αρχίζει το 2002 και κάλεσε τους εμπλεκόμενους να σταματήσουν τη διαδικασία απαξίωσης της ελληνικής ναυτιλίας. Υπογράμμισε ότι η ναυτιλία μας και το Λιμενικό Σώμα αξίζουν πολύ περισσότερα, ενώ για την πρόταση Πάγκαλου να καταργηθεί το ΥΕΝ, είπε: «Ο πρωθυπουργός ενίσχυσε το υπουργείο Ναυτιλίας με

τα μέτρα που αποφασίσαμε, κάτι που συνεχόρη και ο κ. Πάγκαλος».

Στο Υπουργικό Συμβούλιο το πρώτο 10ήμερο Οκτωβρίου αποφασίστηκε η ενίσχυση του Λιμενικού με έμψυχο δυναμικό (εγκρίθηκαν κονδύλια 1,3 δισ. δρχ. για προσλήψεις), ενώ για μέσα θα διατεθούν 51,5 δισ. δρχ. τα οποία θα εκταμιεύονται από τον προϋπολογισμό του 2001. Ακόμη:

- Θα ενισχυθεί και θα ανανεωθεί το στελεχικό δυναμικό της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, θα αποκεντρωθούν τα τμήματα, θα γίνει επαναξιολόγηση των εξουσιοδοτημένων συνεργείων και θα συσταθεί επιτροπή που θα λειτουργεί ως ελεγκτική αρχή.

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

Οι καιροί αλλάζουν
και η σθεναρή
αντίσταση του
πρωθυπουργού στην
απόσυρση των
δεξαμενοπλοίων
μονού τοιχώματος,
όπως τουλάχιστον
αυτή είχε εκφραστεί
στην προηγούμενη
σύννοδο κορυφής της
Ε.Ε. όταν είχε τεθεί
το θέμα από τον
Ζ. Σιράκ, μετεβλήθη
σε αποδοχή των
σχετικών προτάσεων

εξαιτίας της
τραγωδίας του
«Εξπρές Σαμίνα».
Έτσι, οι υπουργοί
Μεταφορών της Ε.Ε.
ενέκριναν ομοφώνως
τη σταδιακή
απόσυρση μέχρι το
2015 των
δεξαμενοπλοίων
μονού τοιχώματος,
προκαλώντας τη
δυσφορία των
Ελλήνων
πλοιοκτητών, αφού
400 δεξαμενόπλοια
ελληνικών
συμφερόντων θα
βγουν εκτός
κυκλοφορίας.

του Χάρη Παυλίδη

ΑΠΟΣΥΡΣΗ των ελληνικών τάνκερς και με δική μας ψήφο

Το κλίμα ήταν βαρύ, όπως πριν από καιρό είχε αποκαλύψει ο ευρωβουλευτής, πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών Κωστής Χατζηδάκης στα «Ν.Χ.», και ήρθε η τραγωδία της Πάρου για να επιδεινώσει το κλίμα εις βάρος της χώρας μας. Η γαλλική προεδρία δεν άφησε την ευκαιρία να πάει χαμένη, και είχε κάθε λόγο μια και η πίεση της κοινής γνώμης λόγω της καταστροφής που είχε προξενήσει το «Έρικα» στις ακτές της Γαλλίας, είχε μεταβληθεί σε ένα μείζον εθνικό θέμα για τη Γαλλία που έπρεπε να τελεωθώ πριν από το τέλος της προεδρίας. Και δεν ήταν μόνο θέμα γοήτρου (ήταν κι αυτό) και αυτό μπορεί να το βεβαιώσουν όσοι επισκέφθηκαν τη Γαλλία (όπως ο γράφων) τον τελευταίο καιρό.

Το «Έρικα» και οι επιπτώσεις που είχε προκαλέσει στις γαλλικές ακτές, ήταν μόνιμο θέμα συζήτησης στις ενημερωτικές εκπομπές, αλήθια και θέμα που ο

τύπος διατηρούσε στην επικαιρότητα με άρθρα, συνεντεύξεις ειδικών και ρεπορτάζ από την Κομισιόν. Σε ένα από αυτά τα ρεπορτάζ που έτυχε να παρακολουθήσω το καλοκαίρι στη Νίκαια, η επίτροπος Μεταφορών Λοιόλντε Παλλάθιο ήταν κατηγορηματική και εν πολλοίς είχε προδιαγράψει την απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών στο Λουξεμβούργο. Η Ισπανίδα επίτροπος, που πρωτοστατούσε στην επιχείρηση ασφάλειας των κοινοτικών πλοίων, είχε μιλήσει για «ελληνικό λάμπι» αν και ήταν γνωστό ότι το «Έρικα» δεν είχε ελληνική σημαία. Ωστόσο, τα 20.000 βαρέλια που είχαν μαυρίσει τις γαλλικές ακτές ήταν μια καλή αφορμή για να χτυπηθεί το «ελληνικό λάμπι», αφού τη γαλλική κοινή γνώμη λίγο την ενδιέφερε να μάθει ότι αυτή η πρόταση στρεφόταν εναντίον του κοινοτικού στόλου. Και στο κάτω-κάτω ελάχιστους ενδιέφερε αν η Κομισιόν ήταν ή όχι αρμόδια για μια τέτοια

απόφαση. Το κυριότερο όμως ήταν ότι και στην Ελλάδα δεν αξιοποιήθηκε η επιχειρηματολογία των Ελλήνων εφοπλιστών. Δηλαδή δεν αμφισβητήθηκε στο βαθμό που έπρεπε η αρμοδιότητα της Κομισιόν να θέτει θέμα ασφάλειας των πλοίων, αφού αρμόδιος για κάτι τέτοιο είναι ο ΙΜΟ. Ωστόσο, η κόντρα Σημίτη - Σιράκ άφησε κάποιες ελπίδες ότι η ελληνική κυβέρνηση θα επιχειρούσε να μεταστρέψει το κλίμα που είχε δημιουργήσει η Ισπανίδα επίτροπος. Τα επιχειρήματά της ήταν ότι όλα τα ναυπηγεία είναι «κλεισμένα» (άρα τα πλοία δεν μπορούν ν' αντικατασταθούν μέχρι το 2003) καθώς και η αύξηση των ναύλων και των τιμών του πετρελαίου λόγω της έλλειψης πόρων. Μ' αυτά τα επιχειρήματα η ελληνική πλειοψηφία πήγαινε στο Λουξεμβούργο, με στόχο μια ευνοϊκή συμβιβαστική λύση, τα οποία όμως ανέτρεψε η δραματική επικαιρότητα των σκηνών του ναυαγίου που έκαναν το γύρο του κόσμου μέσα από τα διεθνή ΜΜΕ. Και όλοι βέβαια κατάλαβαν τι θα συμβατούσαν στο Λουξεμβούργο διαβάζοντας την επιστολή του συνεργάτη της κ. Παλιόθιο, του Γάλλου γενικού διευθυντή Μεταφορών Φρ. Λαμουρέ, ο οποίος ζήτησε εξηγήσεις από την ελληνική κυβέρνηση για το τραγικό ναυάγιο. Αυτό όμως ήταν το «κερασάκι στην τούρτα» που είχε ετοιμάσει η κ. Παλιόθιο, η οποία δεν δεχόταν ότι ο ΙΜΟ ήταν υπεράνω της Ε.Ε. Και για να μην αφήσει αμφιβολίες για το τι εννοούσε, φρόντισε να στείλει το μήνυμα στους Έλληνες εφοπλιστές, τονίζοντας ότι «έχει περάσει η εποχή που η κοινή γνώμη εδέχετο τα ναυτικά ατυχήματα σαν φυσικά γεγονότα της καθημερινής ναυτικής ζωής». Και η επίτροπος συμπλήρωνε με νόημα: «Η Κομισιόν δεν μπορεί να μείνει ουδέτερη και να αγνοήσει την κοινή πολιτική μεταφορών. Αλλά, ούτε και η Ελλάδα, η πρώτη κοινοτική ναυτιλιακή δύναμη». Σ' αυτό το πλαίσιο η απόφαση ήταν αναμενόμενη, όπως αναμενόμενο ήταν και το αδιέξοδο στο οποίο οδηγήθηκε λόγω των εξελίξεων η ελληνική πλειοψηφία. Από τη μια οι Γάλλοι που ήθελαν να «ξεπληύνουν» με τις προτάσεις της Κομισιόν τις ακτές τους και, από την άλλη, 250 ελληνικά δεξαμενόπλοια άνω των 20 χιλιάδων τόνων και γύρω στα 150 μικρότερα που εφοδιάζουν τα νησιά και τον ελληνικό στρατό. Με αυτά πλέον τα δεδομένα και με κερδισμένη τη Γαλλία στο Λουξεμβούργο, θεωρείται βέβαιο ότι οι θέσεις των 15 υπουργών Μεταφορών θα γίνουν δεκτές με πολιτική συμφωνία. Ωστόσο, η απόφαση δεν είναι τελεσίδικη αφού για το θέμα της ασφάλειας στα πλοία θα πρέπει να συναποφασίσει με την Κομισιόν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Τι σημαίνει αυτό; Πολλοί απλά ότι ο κ. Χατζηδάκης, κατ' αρχάς στην Επιτροπή και εν συνεχεία στην οθωμένη, θα προσπαθήσει να ασκήσει ένα «διαιτητικό» ρόλο ανάμεσα στην Ελλάδα και τη Γαλλία, και όπως αναφέρουν οι πληροφορίες τα περιθώρια είναι πλέον ελάχιστα.



Κι αυτό γιατί η γαλλική προεδρία, θέλοντας να διασφαλίσει την απόφαση των «15», στο προ δεκαπενθημέρου έκτακτο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μπρίστλ έθεσε θέμα ευθύνης σχετικά με την ασφάλεια στα δεξαμενόπλοια. Κάτι που σημαίνει ότι σε περίπτωση ατυχήματος, πρέπει να είναι ξεκάθαρο ποιος θα πληρώσει τη ζημιά. Η πετρελαιοειδής εταιρεία ή η

πλοιοκτήτρια εταιρεία; Σύμφωνα με πληροφορίες, οι Γάλλοι προτείνουν η ζημιά να βαρύνει το πλοίο, με το σκεπτικό ότι αν η ζημιά βαρύνει την πετρελαιοειδή εταιρεία ζημιωμένος θα είναι τελικά ο καταναλωτής. Όπως αντιλαμβάνεστε, οι Έλληνες εφοπλιστές, για άλλη μια φορά, καθλούνται να πληρώσουν το δυσμενές κλίμα.

PM C PAGRATI MODEL CENTER



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

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

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

ποντοπόρος

Το Χρηματιστήριο του «μαύρου χρυσού»



του Εμμανουήλ Παπαδέξη,
προέδρου και διευθύνοντα συμβούλου
της εταιρείας Mare Maritime

Με αφορμή την έκρηξη των τιμών του πετρελαίου, αναγκάζομαστε να ασχοληθούμε με το θέμα των επιρροών και των επιπτώσεων του «μαύρου χρυσού» στο εμπόριο, στη ναυτιλία και στους ναύλους των τάνκερ, για να εκτιμήσουμε και να κατανοήσουμε καλύτερα αυτό το σοβαρό προϊόν που από καιρό σε καιρό απειλεί τους καθημερινούς ρυθμούς της ζωής μας.

Πρώτα στη Γαλλία, μετά στην Αγγλία και στη συνέχεια σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες, ο τρόπος ζωής διαταράχτηκε σε μεγάλο βαθμό με την έλλειψη διαθεσιμότητας πετρελαίου και τις μεγάλες διαμαρτυρίες και αναταραχές για την αύξηση της τιμής του. Δρόμοι ερήμωσαν, σχολεία έκλεισαν, τρόφιμα έλειψαν, ταχυδρομεία σταμάτησαν, εγχειρήσεις σε νοσοκομεία ματαιώθηκαν, εργοστάσια έκλεισαν, συγκοινωνίες μειώθηκαν και γενικώς στη ζωή ήρθαν τα πάνω κάτω. Και όλα αυτά με την έλλειψη πετρελαίου για λίγες μόλις ημέρες. Ευτυχώς που οι διαμαρτυρίες σταμάτησαν γρήγορα και τα βυτιοφόρα βγήκαν και πάλι στους δρόμους για να μοιράσουν το μαγικό υγρό. Οι ζημιές υπολογίζονται σε εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια. Έτσι, λίγες μόλις ημέρες στάθηκαν αρκετές για να δείξουν σε όλους μας σε πόσο μεγάλο βαθμό η ζωή μας εξαρτάται από το πετρέλαιο. Η ποιότητα ζωής που όλοι σή-

μερα απολαμβάνουμε απεδείχθη ότι εξαρτάται κυρίως από το πετρέλαιο.

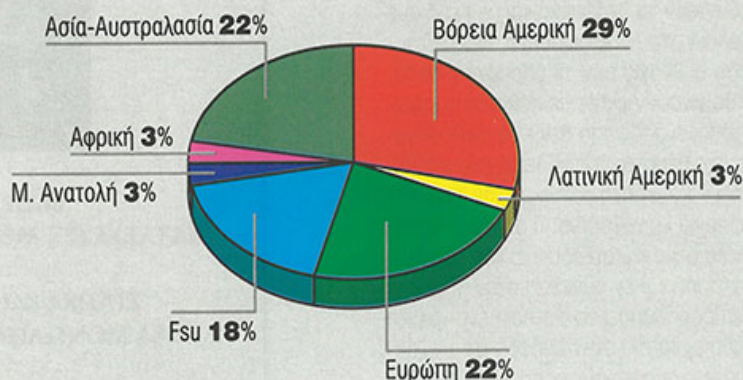
Αυτή είναι η «ενδέκατη αλήθεια» που δεν συμπεριλήφθη στην προηγούμενη μελέτη. Μία αλήθεια που πολύ λίγοι ξέρουν και πολύ λιγότεροι καταλαβαίνουν. Σείονται και κλονίζονται οι οικονομίες όλου του κόσμου κάθε φορά που η τιμή του πετρελαίου ανεβοκατεβαίνει. Γιατί όμως γίνεται αυτό; Ποιος το προκαλεί και ποιες δυνάμεις επιδρούν σχετικά; Υπάρχει «τεχνητή» άνοδος της τιμής; Πολλοί είναι αυτοί

που το πιστεύουν, είναι όμως η «προσφορά» και η «ζήτηση» που διαμορφώνουν πρωτίστως την τιμή του πετρελαίου; Συνυπεύθυνοι βεβαίως είναι και οι φόροι που επιβάλλουν οι κυβερνήσεις των διαφόρων κρατών, με τις συνακόλουθες διαμαρτυρίες στις διάφορες ευρωπαϊκές χώρες.

Παρήγορη ήταν η πρόσφατη απόφαση των κρατών-μελών του OPEC να αυξήσουν την παραγωγή τους κατά 800.000 βαρέλια ημερησίως, προκειμένου να μειωθεί η τιμή. Η απόφαση αυτή όμως έγινε δεκτή με πολύ σκεπτικισμό κατά πόσον πράγματι η αύξηση της παραγωγής θα επηρεάσει την τιμή του πετρελαίου. Η αμφιβολία μάλιστα αυτή μεγαλώνει αν σκεφθεί κάποιος ότι ο OPEC ήδη

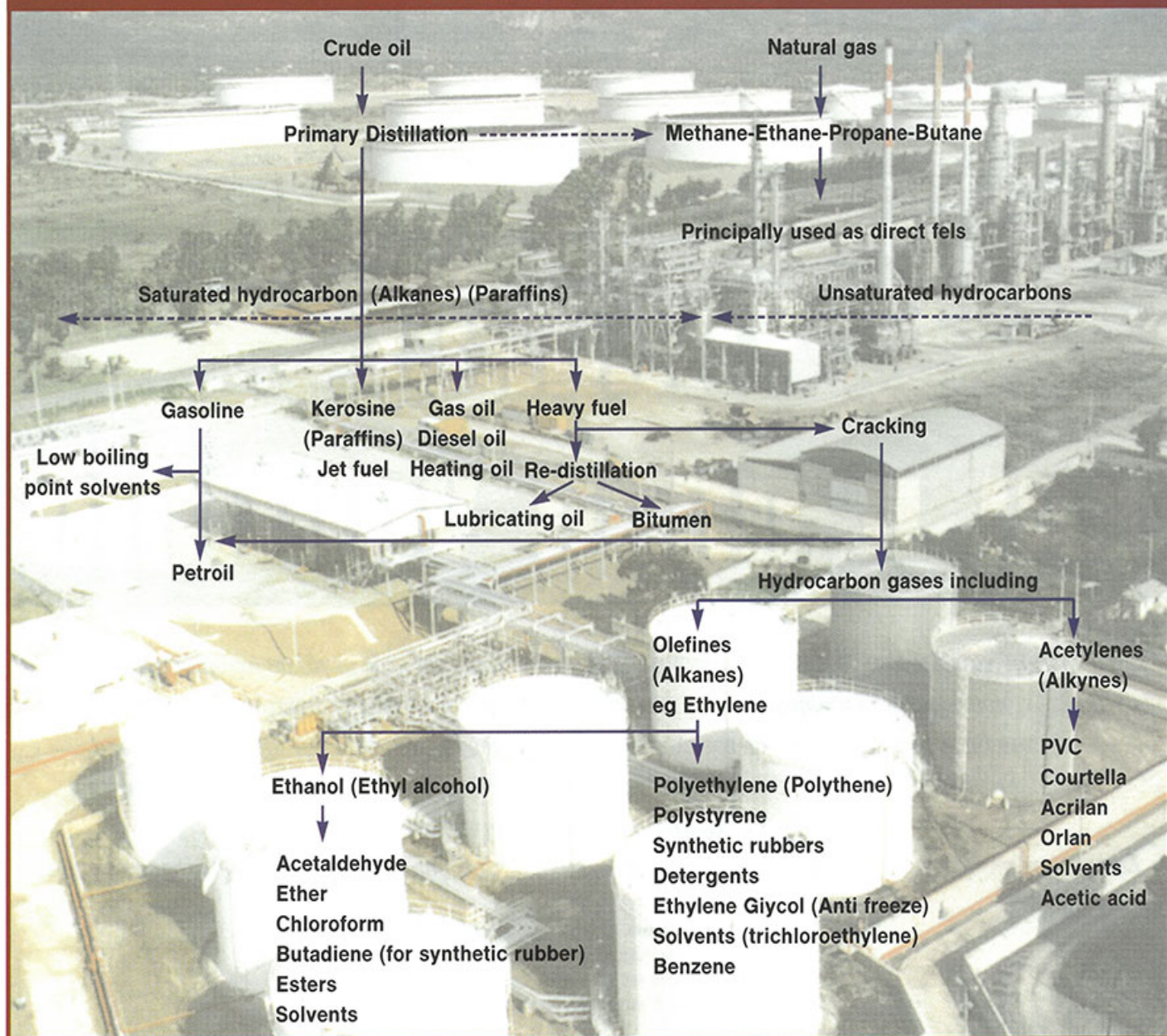
ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

ανά περιοχή παγκοσμίως



Πηγή: Drewry Shipping Consultants Ltd.

PETROLEUM DERIVATIVES



παράγει πάνω από την ποσότητα που έχει επιβάλει. Σύμφωνα με μελέτη του International Energy Agency, οι χώρες του OPEC παράγουν 440.000 βαρέλια περισσότερα από την επίσημη ποσότητα των 25,4 εκατ. βαρελίων ανά ημέρα. Σ' αυτήν την περίπτωση η νέα ποσότητα πετρελαίου που θα τροφοδοτήσει την αγορά θα πρέπει να είναι 360.000 και όχι 800.000 βαρέλια. Σύμφωνα με άλλες ενδείξεις η υπερπαραγωγή του OPEC είναι 700.000/750.000, που σημαίνει ότι εάν η νέα ποσότητα των 26,2 εκατ. βαρελίων κρατηθεί, τότε πολύ λίγο πετρέλαιο θα πρέπει να κυκλοφορήσει στην αγορά.

Οι πλοιοκτήτες τάνκερ θα περιμένουν βέβαια να δουν πώς τα 800.000 βαρέλια /ημέρα θα ερμηνευθούν στην πράξη. Εάν τελικά είναι

800.000 βαρέλια πάνω από την παραγωγή, τότε το θέμα είναι ενδιαφέρον διότι θα σημαίνει ζήτηση για περισσότερα πλοία, ειδικά από τις χώρες της Μέσης Ανατολής. Ας περιμένουμε να δούμε διότι αφενός μεν τα συγκεκριμένα γεγονότα ανεβοκατεβάζουν την τιμή του

πετρελαίου, αφετέρου δε στις αυξομειώσεις της τιμής συντελούν οι λεγόμενες «τεχνητές αυξομειώσεις», δηλαδή τα πολιτικά και εμπορικά παιχνίδια. Είναι η κρατιά Σαουδική Αραβία, ο μεγαλύτερος παραγωγός της Μέσης Ανατολής αλή και του κόσμου γενικότερα. Με ημερήσια παραγωγή 8,55 εκατ. βαρέλια την ημέρα και με δυνατότητα αύξησης της παραγωγής της με άλλα δύο εκατ. βαρέλια την ημέρα, θα παίζει πάντα σπουδαίο ρόλο στη διαμόρφωση της τιμής του πετρελαίου. Τα πρόσφατα γεγονότα (κοινωνικές αναταράξεις) στην Ευρώπη δίνουν επίσης την ευκαιρία στη διεθνή κοινότητα να αντιληφθεί τη σπουδαιότητα του πετρελαίου, αλή και συγχρόνως και το σημαντικό ρόλο που παίζουν τα τάνκερ στη ζωή μας.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ

Σαουδική Αραβία	83 έτη
Ιράν	68 έτη
Βενεζουέλα	65 έτη
Κουβέιτ	131 έτη
Αμπού Ντάμπι	133 έτη
Ιράκ	100 έτη



Υπάρχει και η άλλη ναυτιλία

Το τραγικό ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα» και η εξ αυτού απώλεια ενός μεγάλου αριθμού ανθρώπων υπάρξεων, κυρίως όμως η συζήτηση και η κριτική που προκάλεσε σε όλα τα επίπεδα της κοινωνίας μας, ανεπαίσθητα μας παρέσυραν σε εστίαση της κοινής προσοχής στα περί την ακτοπλοϊα θέματα, απομακρύνοντάς μας από το βασικό ιστό της ελληνικής ναυτιλίας μας, που σαφέστατα συνιστά η υπερπόντιος φορτηγός ναυτιλία.

Σαν να μην υπήρχε τίποτε άλλο να προσέξουμε σε ολόκληρο το εύρος της θαλάσσιας δραστηριότητάς μας!..

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

Και όμως! Η υπερπόντιος φορτηγός ναυτιλία μας είναι εκεί, ζει, κινείται, εργάζεται, προοδεύει! «Μακριά από τη συνάφεια του κόσμου, από τις πολλές κινήσεις και ομιλίες», που θα έλεγε και ο ποιητής. Ανίσχυρη -λόγω μεγέθους και χώρου έκφρασης- να την ελέγξει, ουδέ να την κατανοήσει πολλές φορές, η ελληνική κοινωνία ίσταται ενώπιόν της με κάποια αμηχανία που γεννάται από την αίσθηση του δυσκόλως προσεγγίσιμου. Αυτή η «αίσθηση» επίσης ανακλάται στην πρακτική δημοσιογράφων τινών του ναυτιλιακού χώρου, ιδίως των πιο νέων και απείρων, που αναζητώντας το αντικείμενο της δουλειάς τους σε ό,τι χειροπιαστό και ευκολότερα κατανοητό, βρίσκουν πιο βοηθικό να ασχοληθούν με το καθημερινό σχεδόν «κουτσομπολιό» των ανακοινώσεων του υπουργείου ή και των διαφόρων ποιοτήτων διαχει-

ριστών της ακτοπλοΐας, παρά να εντυφώσουν στα «μυστήρια» της ενασχόλησης της μικρής Ελλάδας με τις διά θαλάσσης μεταφορές στις πέντε ηπείρους, κάτι «απληροστό» για τον αμύητο αναγνώστη, ακροατή ή τηλεθεατή. Το όκουσμα κάποιου Λιβανού, Γουλιανδρή ή Κουλουκουνητή, των οποίων ούτε τη μορφή ούτε τα καράβια έχουν ιδεί ή οπωσδήποτε γνωρίζουν, δεν αποτελεί αιτία ιδιαίτερης ενασχόλησης ούτε τρέφει σπουδαίες ελπίδες δημιουργίας εντυπώσεων. Και ενώ κάπως έτσι έχουν τα πράγματα σε κανονικές περιόδους, η πρόσφατη επικέντρωση του κοινού ενδιαφέροντος γύρω από τα γνωστά συμβάντα ξεχείλισε το ποτήρι αυτής της «άνισης» μεταχείρισης των δύο κλάδων της ναυτιλίας μας. Εμείς, οι «παθαι-οί», με κάποιες (όχι λίγες) δεκάδες χρόνια ενασχόλησης, ανακαλύψαμε ξαφνικά (όχι δι-

χως έκπληξη) άπειρο αριθμό «ειδικών» που από τηλεοράσεως, ραδιοφώνου και εφημερίδων μάς ανέθυσαν λεπτομερώς τους λόγους και τις αιτίες γιατί ο πλοίαρχος φέρει μεγάλη ευθύνη επειδή δεν έκανε τιμόνι ως την περιγραφή ενός σπασμένου κουζινέτου, που αποτελεί, λέει, μέρος της προπέλας! Ανάλογα με την πολιτική τους τοποθέτηση, οι εξ αυτών πολιτικοί προσπαθούσαν να ρίξουν ολόκληρο το κρίμα στην κυβέρνηση ή να τις βγάλουν «πανωλαδιά». Οι συνδικαλιστές ούτε ήθελαν να ακούσουν για ευθύνες μελών του πληρώματος ενώ, σε υψηλούς τόνους, δημοσιογράφοι (μη ναυτιλιακοί) επί παντός επιστητού ειδήμονες μας δημιούργησαν συμπλέγματα(!) σχετικά με το γνωστό μας επίθετο... Το σπουδαίο είναι ότι η αναμφισβήτητη σοβαρότητα του θέματος παρέσυρε τους πά-



OVERSEAS AGENCY LTD

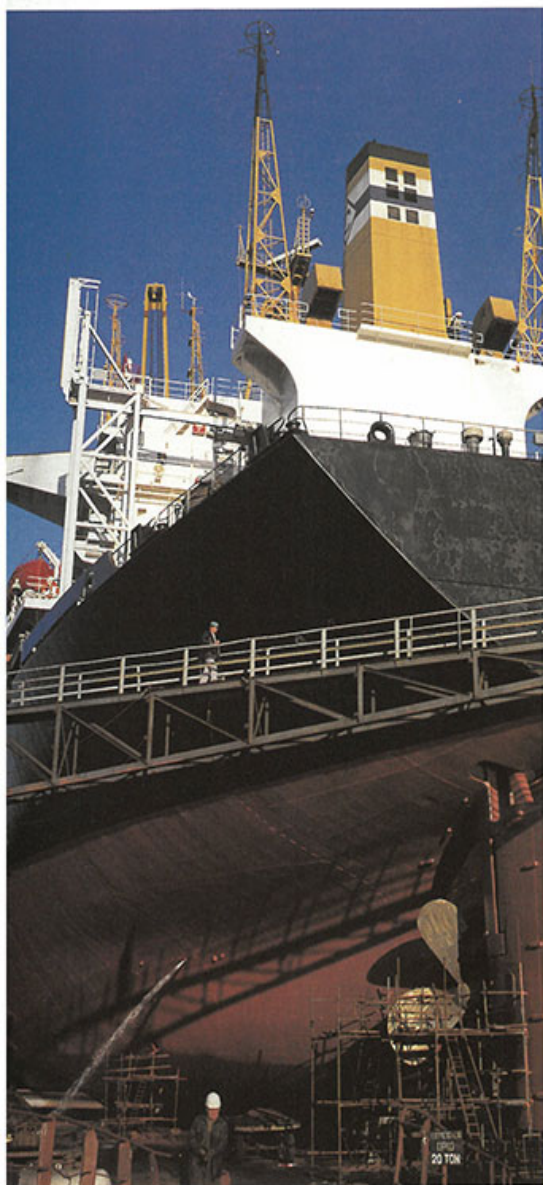
Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650



ντες και όλοι πια συμφωνούμε, ότι καιρός είναι να κοιτάξουμε τι γίνεται και πέρα από το Αιγαίο, προς τα πού βαίνουν τα πράγματα, ποιες είναι οι πρόσφατες εξελίξεις. Και εδώ έχουμε να πούμε αρκετά - και μάλλον ευχάριστα...

Η ελληνική ναυτιλία, λοιπόν, συνεχίζει την ανοδική της πορεία. Οκτώ στις δέκα αγορές που λαμβάνουν χώρα διεθνώς αναφέρονται σε Έλληνες αγοραστές, ενώ αρκετά σοβαρό ποσοστό των πωλήσεων συνιστά μεταβίβαση κυριότητας μεταξύ Ελλήνων. Ακριβή στατιστικά στοιχεία την ώρα αυτή που όλα ευρίσκονται σε εξέλιξη δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν - και ούτε, άλλωστε, θα είχαν κάποιο ιδιαίτερο νόημα. Εμείς, όμως, από τη θέση του μεσίτη, αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων, έχουμε την ακριβή αίσθηση των τεκταινόμενων και πιστεύουμε ότι, για μια ακόμη φορά, κάτι «μεγάλο» γίνεται στο χώρο της ναυτιλίας, κάτι που θα σηματοδέψει τις εξελίξεις των χρόνων που έρχονται και που πιθανόν να σημαίνει μια πληγυτέρα ακόμη

συμμετοχή του Έλληνα ναυτιλιακού επιχειρηματία στις διά θαλάσσης παγκόσμιες μεταφορές.

Αν τα παραπάνω προαναγγέλλουν αύξηση του όγκου και, επομένως, της δραστηριότητας του ελληνόκτητου πλοίου, παράλληλα πρέπει να επισημάνουμε και την αέναη προσπάθεια για ανανέωση και βελτίωση της ποιότητας. Μάρτυς αδιάψευστος ο αριθμός, όγκος και τύπος των νέων παραγγελιών ναυπηγήσεως που διαδέχονται η μία την άλλη. Από τα στοιχεία του 2000 που διατηρεί ο γράφων υπό την ιδιότητα του μεσίτη ναυπηγήσεων, προκύπτει ότι, από τις αρχές του 2000, έχουν δοθεί, είτε υπό τη μορφή νέων συμφωνιών ή επικυρώσεως εντολών υπό αίρεση (options) ή μεταπωλήσεως (resale), οι εξής νέες εντολές στις οποίες, σημειωτέον, δεν συμπεριλαμβάνονται οι συγχρόνως με τη «firm» παραγγελία κτηθείσες νέες options:

άνοδος εδράζεται πολύ λιγότερο στην εξέλιξη του βιβλίου παραγγελιών και περισσότερο στην προσδοκία για εκμετάλλευση του πλοίου υπό τις τρέχουσες συνθήκες της ναυτιλαγίας, που υπόσχονται λίαν υψηλούς ναύλους και μισθώματα. Σε πολύ γενικές γραμμές, βιώνουμε και πάλι τα επίπεδα του 1997/1998, ίσως με τάσεις περαιτέρω ανόδου.

Δεν είναι δυνατό να λησθούν τα ίδια περί πλοίων ξηρού φορτίου που, αν και η αγορά τους διέρχεται μία σχετική περίοδο ευημερίας, πόρρω απέχει από τους όντως εντυπωσιακούς αριθμούς που βλέπουμε στα tankers. Εδώ οι αξίες ακολουθούν, σταθερή μεν, αλλ' όχι βασανιστικά αργή ανοδική πορεία. Για παράδειγμα και σύγκριση, ενώ ένα aframax tanker παραγγέλθηκε πριν από δύο χρόνια στα \$ 32 εκατ. σήμερα θεωρητικά διατίθεται σε τιμή άνω των \$ 45 εκατ. με άμεση παράδοση, ένα panamax bulkcarrier με αντίστοιχα εμπορικά κριτήρια μόλις μπορεί να ανέλθει

Tankers		Dry Cargo		Other Types	
VLCC	10	Capesize	5	Containers	11
Suezmax	16	Panamax	13	LPG	5
Aframax	15	Handymax	14	Car-Pax	3
Panamax	6	Handysize	3		
Product Tankers	8				
Total Tankers	45	Total Dry	35	Other Types	19
Grand total 99 units of all above types					

Και ο χορός συνεχίζεται...

Παράλληλα προς τις ανωτέρω εξελίξεις, οι διαλύσεις ακολούθησαν ένα μάλλον συνεχή δρόμο. Και ενώ στις αρχές του χρόνου μπορούσαμε να μιλήσουμε για μια «ισορροπία» συμμετοχή των διαφόρων τύπων, αν όχι και για έξαρση στα δεξαμενόπλοια, η εν συνεχεία απότομη όσο και ανέλπιστη άνοδος της ναυτιλαγίας πετρελαιοφόρων μείωσε, όπως άληθευσε ήταν φυσικό, την προσφορά των τελευταίων στην αγορά των διαλύσεων, με αποτέλεσμα τη στενότητα προσφοράς και την άνοδο της τιμής μονάδος παλαιοσιδήρου. Νομίζουν ότι αυτό θα ενθαρρύνει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις με υπερήλικα πλοία ξηρού φορτίου σε μια απόφαση να αποφασίσουν τη διάλυση.

Τον κυρίαρχο όμως ρόλο στις εξελίξεις έπαιξε και εξακολουθεί να συντηρεί η ναυτιλαγία των πετρελαιοφόρων που προκάλεσε πλήρη σχεδόν ανατροπή του καθεστώτος αξιών, ιδίως για άμεσες παραδόσεις και για μεταπωλήσεις ναυπηγικών συμβολαίων με νωρίς παράδοση. Οι τιμές διαμορφώθηκαν ταχύτατα σε επίπεδα 20-35% ανώτερα εκείνων που για καιρό γνωρίζαμε. Ειδικά όσον αφορά στα ναυπηγούμενα ή και σε νέες παραγγελίες, η τέτοια

από τα \$ 22 εκατ. στα \$ 24 εκατ.

θα ήταν παράλειψη πριν κλείσουμε αυτή τη σύντομη επιθεώρηση των τρεχουσών εξελίξεων στο χώρο της ποντοπόρου ναυτιλίας, να μην αναφερθούμε για μια στιγμή, υπό μορφή υπενθύμισης, σε ορισμένα από τα χρονίζοντα πλέον ζητήματα:

1. Η χρονίζουσα διαφορά YEN και εφονηισμού σε θέματα κόστους και ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας δεν φαίνεται να οδηγείται σε μια σύντομη λύση. Προσωπικά ο γράφων δεν θα έδινε ιδιαίτερη σημασία στο πράγμα, αν οι προοπτικές ενός συνδυασμού με τα χρηματιστηριακά δεν του προσέδιδε κάποιες νέες παραμέτρους.

2. Ο περί εισόδου της ποντοπόρου ναυτιλίας στο χρηματιστήριο νέος νόμος, ενώ κρίνεται γενικά επαρκής, φέρεται να περιέχει ασάφειες και κάποιες προβλέψεις που αποτρέπουν τα ισχυρά ναυτιλιακά συγκροτήματα να ενδιαφερθούν. Φαίνεται ότι, για μερικά ακόμη χρόνια, η «κλασική» μέθοδος χρηματοδότησης της ναυτιλίας θα ευρίσκεται στο προσκήνιο.

Το τέλος του έτους, όμως, ήδη πλησιάζει. Και τότε ίσως να έχουμε έναν ακριβέστερο και βαθύτερο σε ανάλυση απολογισμό...



QMS S.A and Christou Associates S.A

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

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

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



MARITIME TRAINING CENTER

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

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

The center's policy is to provide efficient, systematic and relevant mandatory and non-mandatory training within the maritime field. That is to provide courses in accordance to the STCW95 requirements based on the IMO model courses as well as other courses and seminars in order to broaden the officers' knowledge on subjects concerning safety and quality.



TECHNICAL ACTIVITIES

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



Panama Register Corporation

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

Authorized to perform ISM certification on behalf of PANAMA

Environmental consulting services

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

MANAGEMENT SYSTEMS

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

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

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



αγοραπωλησίες πλοίων

Από την Overseas Agency Ltd

Σε στάση αναμονής

Χωρίς έντονες συγκινήσεις πέρασαν οι εβδομάδες της τελευταίας περιόδου στον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων του ξηρού όσο και υγρού φορτίου. Πωλητές και αγοραστές κράτησαν στάση αναμονής, προσπαθώντας να ψυχολογήσουν τις διαθέσεις της αγοράς, καθώς πλησιάζουμε την ημερομηνία διεξαγωγής των αμερικανικών εκλογών και γνωρίζοντας ότι οποιαδήποτε αρνητική εξέλιξη στην άρτια πλευρά του Ατλαντικού θα επηρεάσει άμεσα τις ευρωπαϊκές και ασιατικές αγορές/οικονομίες.

Η ναυλαγορά για τα πλοία ξηρού φορτίου παρέμεινε στα ίδια επίπεδα, με ασήμαντες διακυμάνσεις, συντηρώντας το ήδη προϋπάρχον καλό κλίμα. Παράλληλα και οι τιμές των προσφερόμενων προς πώληση πλοίων παρέμειναν σταθερές.

Ο μαύρος χρυσός συνέχισε να λάμπει εκτυφλωτικά μετά και τις τελευταίες αυξήσεις, παρατηρούμενες έντονα πλέον τους καταναλωτές σε όλα τα επίπεδα, όχι όμως -στον αναμενόμενο βαθμό τουλάχιστον- και τις κυβερνήσεις. Κυρίως των ανεπτυγμένων χωρών, οι οποίες συνεχίζουν την υψηλή φορολόγηση του πολύτιμου αυτού αγαθού που

κυμαίνεται από 100-300%. Συγχρόνως οι συγκωνεύσεις, οι εξαγορές, καθώς και κάθε είδους συμφωνίες μεταξύ των εταιρειών παραγωγής και εμπορίας του πετρελαίου συνεχίζονται, προσθέτοντας ένα ακόμη ερώτημα στα ήδη υπάρχοντα.

Πέρα όμως από όλα αυτά η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιοι συνεχίσει να κινείται σε πολύ υψηλά επίπεδα, συμπαρασύροντας μαζί της και τις τιμές των δεξαμενόπλοιοι ιδιαίτερα για εκείνα που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του '90.

Όσο για τα δεξαμενόπλοια περασμένων δεκαετιών, όπως '80 και '70, ο κλοιός γίνεται ασφυκτικότερος και το μέλλον τους αβέβαιο - ιδιαίτερα μετά την πρόσφατη απόφαση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για εκείνα που δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις των κανονισμών γύρω από θέματα ασφάλειας αλλά και προστασίας του περιβάλλοντος.

Στον τομέα των διαλύσεων δεν είχαμε μεγάλες διακυμάνσεις και οι τιμές παρέμειναν υψηλές λόγω της συνεχιζόμενης καλής πορείας της ναυλαγοράς. Έτσι για πλοία ξηρού φορτίου η τιμή έφτασε γύρω στα 170 δολ. ΗΠΑ ανά τόνο, ενώ για πλοία υγρού φορτίου γύρω στα 180 δολ. ΗΠΑ ανά τόνο.

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

BULK CARRIERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR	PRICE SOLD US\$	BUYERS
CRANE HOPE (LOGGER)	6,382	1984	JAPAN	CR 2 X 25 TS, TS & DR 2 X 15	Region 1,200,000	KOREAN BUYERS
KEN EI (LOGGER)	22,035	1994	JAPAN	CR 4 X 30 TS	Region 9,500,000	GREEK BUYERS
ARABELLA (FRIENDSHIP)	23,440	1983	JAPAN	TEU:707	EN BLOC	P & A
KAVO ALEXANDROS	26,414	1977	JAPAN	CR 5 X 25 TS	1,600,000	GREEK BUYERS
PRIGIPOS	27,507	1977	JAPAN	CR 5 X 15 TS	Region 1,675,000	VULCANUS/GREECE
ALBION	27,982	1976	JAPAN	CR 4 X 15 TS	Region 1,200,000	TAIWANESE BUYERS
KYVERNITIS	35,112	1978	JAPAN	CR 5 X 15 TS	Region 2,725,000	GREEK BUYERS
ILIAS D. (LOGGER)	36,174	1982	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 5,500,000	GREEK BUYERS
SKAUTOPP	36,202	1983	JAPAN	CR 5 X 25 TS	5,600,000	UNDISCLOSED
NEW PALOMA	61,497	1977	JAPAN	CR 4 X 8 TS	Region 3,000,000	UNDISCLOSED
NOL ALDEBARAN	66,764	1984	JAPAN	-	6,850,000	ARION SHIPPING
OCEANIC EAGLE	69,763	1988	JAPAN	-	10,500,000	ENTRUST MARITIME
MONTE CARLO	72,900	2000 RESALE	KOREA	-	22,800,000	ROTH/GERMANY
AMSTELWAL	134,828	1981	JAPAN	-	9,500,000	CAVO D'ORO
CAPE ASIA	149,000	1990	JAPAN	-	Region 19,600,000	COECLERICI/ITALY

OVER 30 YEARS
BUNKERS PHYSICAL SUPPLIER



SUPERIOR QUALITY · COMPETITIVE PRICES · EXCELLENT SERVICE

TANKERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
RAS AL ZOURI	27,841	1982	TAIWAN	Coated/Uncoiled	EN BLOC	GREEK BUYERS
SHILHAM CASTLE I	27,841	1982	TAIWAN	Coated/Uncoiled	EN BLOC	GREEK BUYERS
SANDGATE I	27,841	1982	TAIWAN	Coated/Uncoiled	9,800,000	GREEK BUYERS
OCEAN TRIUMPH	65,586	1980	JAPAN	-	Region 6-7,000,000	BRAVE MARITIME
MONTANA	132,207	1979	SPAIN	-	Region 9,250,000	DYNACOM
TAKASHIMA MARU	239,999	1993	JAPAN	-	Region 40,000,000	DYNACOM
GENERAL ACE	258,091	1993	JAPAN	-	Region 53,000,000	FRONTLINE

TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR/T.E.U.	PRICE SOLD US\$	BUYERS
BRUARFOSS	CONTAINER	12,400	1996	POLAND	TEU: 1,012 CR 2 X 40 TS	15,200,000	UNDISCLOSED
WIDAR	CONTAINER	18,070	1986	GERMANY	TEU: 1,034	5,600,000	UNDISCLOSED
MAIPO	CONTAINER	37,933	1984	JAPAN	TEU: 2,196	Region 14,000,000	UNDISCLOSED
						including 2 years T/C back to Sellers for region \$ 16,000	
TMM OAXACA	ONTAINER	41,828	1988	FRANCE	TEU: 2,073 CR 5 X 41 TS	ENBLOC	MSC/ SWITZERLAN
CONTSHIP AMERICA I	CONTAINER	41,828	1989	FRANCE	TEU: 2,073 CR 5 X 41 TS	Region 25,000,000	MSC/ SWITZERLAN
POL IRIS	MPP/TWEEN	17,279	1982	POLAND	TEU: 441 DR 1 X 80 TS DR 5 X 22 TS DR 4 X 10 TS	EN BLOCK	THORESEN, THAILAND
POL MARIGOLD	MPP/TWEEN	17,279	1983	POLAND	TEU: 441 DR 1 X 80 TS DR 5 X 22 TS DR 4 X 10 TS	3,000,000	THORESEN, THAILAND

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
VICTOR III	BULKER	16,992	1970	JAPAN	117.5	EAST MED
IVORY	BULKER	34,750	1971	U.K.	Region 185	W.C. INDIA
PRIME	BULKER	34,995	1975	SPAIN	Region 167	INDIA
RITAS	PRODUCT	32,135	1978	GERMANY	Region 181	INDIA
ALEXANDROS	TANKER	81,552	1975	JAPAN	Region 182	BANGLADESH
KATRINE II	TWEEN	16,618	1974	RUSSIA	185	INDIA
SUTHATHIP NAREE	TWEEN	17,161	1977	JAPAN	Region 171	INDIA

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

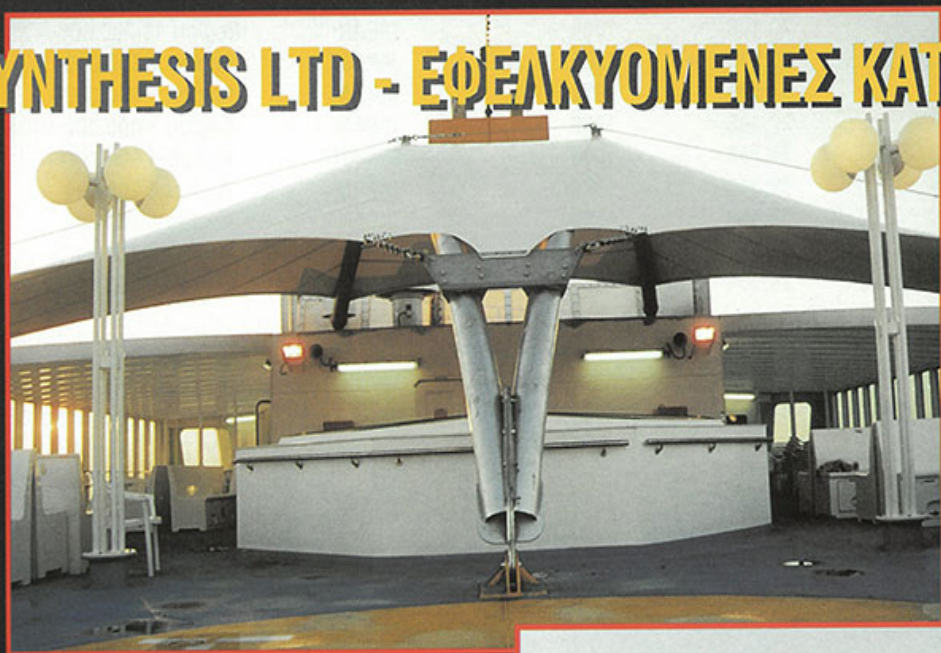
ΣΤΗ ΡΑΔΑ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Tηλ.: (0721) 82.426, 82.671

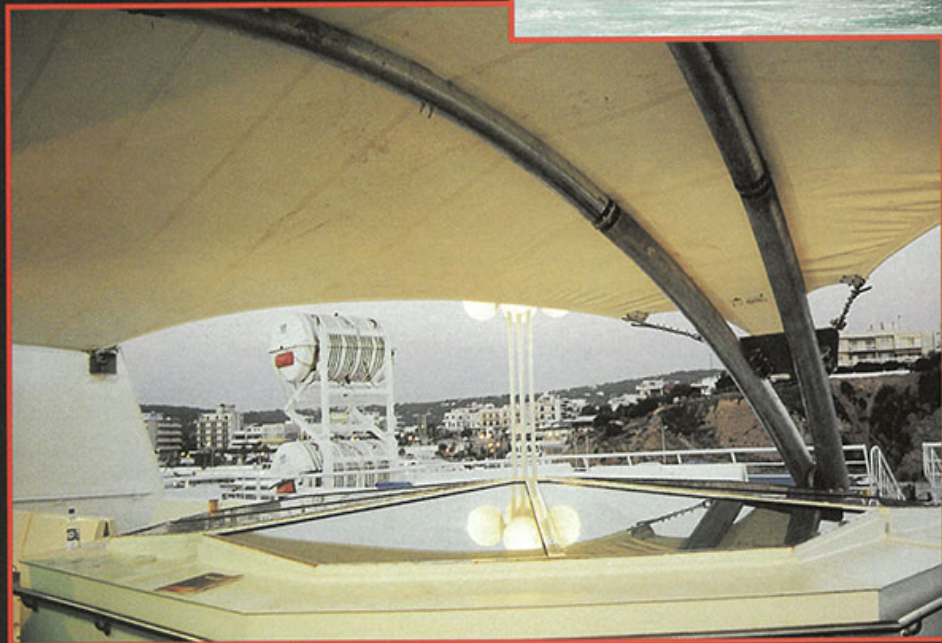
Mobile: 0972/557800



ARKA SYNTHESIS LTD - ΕΦΕΛΚΥΟΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ



Οι Ελαφρές Εφελκόμενες Κατασκευές βασίζονται στην ειδική μεμβράνη κάλυψης υψηλής αντοχής, υποστηριζόμενη από τον αντίστοιχο εξοπλισμό αντιστήριξης. Τα συστήματα είναι εξοπλισμένα με όλα τα πιστοποιητικά ISO 9000. Προσφέρονται για μόνιμη ή εφήμερη κάλυψη κάθε είδους εκδηλώσεων, διατίθενται δε και προς ενοικίαση με πλήρη τεχνική κάλυψη.



Μπουμπουλίνας 7, 15562 Χολαργός, Τηλ.: 6541561, Τηλ.: & Fax: 6541296
Βασιλίσσης Σοφίας 82, 11528 Αθήνα

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Οκτώβριος 1999

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
RELIANCE OCEAN	194,399	1980	JAPAN	Excess 8,000,000	ELKA SHIPPING
EASTERN NOVA	70,108	1996	JAPAN	Region 18,700,000	GOLDEN UNION
WESTERN RAMS	45,575	1983	JAPAN	Region 7,300,000	DALNAVE
AKRA SOUNION	37,599	1982	CHINA	Region 5,000,000	CHINESE
GREAT PRIZE	27,188	1980	JAPAN	Region 3,000,000	GREEKS
KAPTAN TEVFIK AKSU	23,230	1986	GERMANY	Region 6,500,000	TURKISH
GREEN SASEBO	19,410	1984	JAPAN	Region 4,100,000	TURKISH
DIANE GREEN	12,334	1982	JAPAN	Region 3,300,000	TURKISH
APL AVORY (Container)	47,841	1980	JAPAN	9,000,000	ZODIAC
ZAGREB EXPRESS (Container)	25,404	1989	YUGOSLAVIA	13,000,000	ZODIAC

2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
MEANDROS	40,632	1982	JAPAN	8,750,000	ITALIANS
ST. JACOB	37,300	1999	-	27,500,000 including 5 yrs T/C back at \$ 14,300/day	-
CAMPO DURAN	30,572	1977	ITALY	500,000 at Auction	ITALIANS
SITARA	29,999	1991	POLAND	12,000,000	NOVOSHIP
ORIENTAL CANARY	12,742	1987	JAPAN	6,500,000	-
SELETAR	10,885	1983	JAPAN	3,500,000	LOTUS SHIPPING

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
JOHARI	B/C	34,995	1975	SPAIN	129	INDIA
BELLE	B/C	41,861	1969	U.K.	131	INDIA
DIMITRAKIS	TWEEN	18,400	1978	U.K.	138	INDIA
SHIRLEY	TANKER	130,286	1975	JAPAN	128.5	PAKISTAN
DELOS	TANKER	277,748	1974	JAPAN	130	BANGLADESH

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Οκτώβριος 1990

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
VORRAS	43,474	1985	JAPAN	Region 16,450,000	-
MARITIME CHALLENGE	64,800	1984	JAPAN	15,200,000	GERMAN "KROHN"
FEDERAL SAGUENAV	30,300	1978	KOREA	8,250,000	-
ATHLOFOROS	27,098	1975	JAPAN	5,100,000	CHINESE
MAYA NO. 7	10,175	1977	JAPAN	3,000,000	INDONESIAN
MARIA C.	31,689	1971	POLAND	3,500,000	LONDON BASED GREEKS
DIRECT KEA (Container)	29,000	1960	-	EN BLOC	DELMAS
DIRECT KOOKABURRA (Container)	29,000	1960	-	20,000,000	DELMAS

2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
JEDDAH PROGRESS	11,196	1975	JAPAN	4,000,000	-
JAHRE ENERGY	37,282	1975	JAPAN	8,250,000	PAPALIOS GROUP
JOHORE EXPRESS	6,243	1984	JAPAN	6,250,000	EUROPEAN
FUJIKAZE	9,149	1980	JAPAN	7,000,000	BAHRAIN BASED
OSCO ANNE	31,691	1977	SWEDEN	10,200,000	ITALIANS

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
DON	TWEEN	16,028	1963	227	BANGLADESH
SCOTT MISENER	B/C	22,916	1954	218	INDIA
GALATIA	TANKER	20,800	196	157	TAIWAN
AL MALIK	B/C	15,614	1966	225	INDIA



J.E. Cosmatos & Co

Experienced and dedicated



Since 1975 we have been operating in the shipping business by covering areas such as:

- Shipping Agency
- Containers
- Chartering
- Forwarding
- Multi-modal Transportation

CONVENTIONAL

Regular Departures from The Port of Thessaloniki

- To
- Cyprus
 - Lebanon
 - Egypt
 - Syria

CONTAINERS

As agent of

P&O Nedlloyd

We provide a worldwide

Door-to-door service

With very competitive rates

From/to

- North Europe
- East & West Coast of USA
- Red Sea
- West Mediterranean
- Far East
- Australia

J.E. COSMATOS & Co

5, KOLETTI ST,
546 27 THESSALONIKI GREECE
PHN: +30 31 550950 (5 lines)
TLX: 418960,412300 JOCO GR
FAX: +30 31 540435
ULR: <http://arx.gr/cosmatos>
E-mail: joco@otenet.gr



Επίνειο της βαλκανικής ενδοχώρας,
η Θεσσαλονίκη συνεχώς αναπτύσσεται από
πλευράς λιμενικής υποδομής, προκειμένου
να αντιμετωπίσει το σκληρό ανταγωνισμό
και να προσελκύσει
νέους πελάτες.

Για τα σχέδια αυτά, για το λιμένα της
Θεσσαλονίκης, μιλάει στα «Ναυτικά
Χρονικά» ο διευθύνων σύμβουλος
του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης
Σωτήρης Ι. Θεοφάνης



ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Το κεντρικό λιμάνι των Βαλκανίων



Ποια είναι η επιχειρηματική δράση του ΟΛΘ;

Η επιχειρηματική δράση του ΟΛΘ Α.Ε. καλύπτει ένα ευρύτατο φάσμα δραστηριοτήτων, τόσο στον τομέα της διακίνησης φορτίων (συμβατικών και εμπορευματοκιβωτίων) όσο και στη διακίνηση επιβατών ακτοπλοΐας και την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιοιων. Στις νέες συνθήκες λειτουργίας του ΟΛΘ ως Α.Ε. σημαντικό ρόλο αναμένεται να παίξει και ο τομέας της αξιοποίησης της περιουσίας. Σε ό,τι αφορά τη διακίνηση των συμβατικών φορτίων, πρέπει να σημειωθεί ότι η δραστηριότητα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης καλύπτει ένα πολύ μεγάλο εύρος φορτίων, όπως βαρέα σιδηροφορτία, γενικό φορτίο κάθε είδους και μεγάλη ποικιλία φορτίων χύδην.

Ποια σχέδια ανάπτυξης του λιμένος της Θεσσαλονίκης υπάρχουν και τι προοπτικές -στο πλάνο της αξιοποίησης, βεβαίως, και των άλλων βαλκανικών χωρών- έτσι ώστε η Θεσσαλονίκη να είναι πράγματι το επίνειο της βαλκανικής ενδοχώρας;

Μπορεί κανείς να πει πλέον με βεβαιότητα ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το επίνειο της βαλκανικής ενδοχώρας. Η διεύρυνση των σχέσεων με μεγάλους πελάτες του ΟΛΘ στις γειτονικές χώρες και η σημαντική αύξηση της κίνησης διαμετακόμισης, που σημείωσε εντυπωσιακό μέγεθος αύξησης της τάξης του 120% για το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαΐου 2000 σε σχέση με το αντίστοιχο πεντάμηνο του 1999, αποδεικνύει την ορθότητα αυτής της διαπίστωσης.

Φυσικά αυτή η δραστηριότητα και οι σχέσεις με τους πελάτες του λιμανιού πρέπει να σταθεροποιηθεί και

Ο κ. Σωτήρης Ι. Θεοφάνης

να διευρυνθεί, διαφορετικά είναι δυνατόν πολύ σύντομα τα αποτελέσματα να αντιστραφούν.

Ο ανταγωνισμός, διεθνώς, στο λιμενικό τομέα είναι σκληρός και δεν μπορεί κανείς να εφησυχάζει.

Σε ό,τι αφορά τα σχέδια ανάπτυξης, της υποδομής και του εκσυγχρονισμού του μηχανολογικού εξοπλισμού, θα ξεχωρίζα τα ακόλουθα έργα:

- Την επέκταση του δού προβλήτα για χρήση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, έργο που θα είναι έτοιμο σε τέσσερα (4) χρόνια.

- Την αντικατάσταση επτά (7) παλαιών γερανών συμβατικού φορτίου με γερανούς σύγχρονης τεχνολογίας.

- Την αξιοποίηση της έκτασης 300 στρ. στη βάση του έκτου προβλήτα για τη δημιουργία κέντρου διακίνησης μοναδοποιημένων φορτίων, σε πρώτη φάση με την κατασκευή αποθήκης συσκευασίας-αποσυσκευασίας εμπορευματοκιβωτίων.

Αναφέρατε τους στρατηγικούς στόχους του ΟΛΘ και ποιοι από αυτούς έχουν επιτευχθεί μέχρι σήμερα;

Το στρατηγικό σχέδιο του ΟΛΘ Α.Ε. εγκρίθηκε από το Δ.Σ. πριν από λίγους μήνες και υποβλήθηκε στα συναρμόδια υπουργεία Εθν. Οικονομίας και Εμπ. Ναυτιλίας για τελική έγκριση.

Παράλληλα, πρόσφατα (27 Ιουλίου 2000) εγκρίθηκε το επιχειρησιακό σχέδιο που εξειδικεύει σε επιχειρηματικό επίπεδο τους στρατηγικούς στόχους του Οργανισμού.

Τόσο το στρατηγικό, όσο και το επιχειρησιακό σχέδιο θέτουν μία σειρά στρατηγικών στόχων και επιχειρηματικών προτεραιοτήτων.

Οι σημαντικότεροι στρατηγικοί στόχοι συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Επιθετική πολιτική διεύρυνσης αγορών, προσέλκυσης νέων πελατών και προσέλκυσης νέων φορτίων, εξειδικευμένης εξυπηρέτησης των αναγκών των πελατών.

- Αναδιοργάνωση των διαδικασιών και εισαγωγή μηχανοργάνωσης.

- Σταδιακή ανάπτυξη της επιβατικής δραστηριότητας ανάλογα με την αντίστοιχη ζήτηση λιμενικών υπηρεσιών.

- Αξιοποίηση της αξιόλογης ακίνητης περιουσίας του Οργανισμού.

- Προσπάθεια βελτίωσης των περιθωρίων κόστους με στόχο τη διατήρηση της κερδοφορίας μακροπρόθεσμα.

Ο ΟΛΘ είναι προβληματικός οργανισμός και, αν ναι, για ποιους λόγους;

Ο ΟΛΘ Α.Ε. πραγματοποίησε συνολικό κύκλο εργασιών 14,0 δισ. δρχ. περίπου και λειτουργικό αποτέλεσμα 4,9 δισ. δρχ. προ φόρων και αποσβέσεων το 1999.

Αντίστοιχα για το πρώτο πεντάμηνο του τρέχοντος έτους, σε σχέση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 1999, παρουσιάζεται αύξηση της κίνησης συνολικά της τάξης του 24%.

Με τα δεδομένα αυτά, κάθε άηλο παρά θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ο ΟΛΘ Α.Ε. προβληματικός οργανισμός.

Ποιες είναι οι σημερινές δυσλειτουργίες του ΟΛΘ;

Θα επισήμαινα δύο βασικά τομείς όπου θα πρέπει να εστιασθούν οι προσπάθειες βελτίωσης και η αντιμετώπιση δυσλειτουργιών. Αυτοί οι τομείς έχουν να κάνουν με:

α. Την ανάγκη αναδιοργάνωσης των διαδικασιών και την εισαγωγή της μηχανοργάνωσης στο πλαίσιο της ανάπτυξης ολοκληρωμένου συστήματος μηχανογραφημένης διαχείρισης, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητα των λειτουργιών του Οργανισμού καθώς και η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους πελάτες.

β. Την εξάλειψη της δημοσιοϋπαλληλικής νοοτροπίας, σε όποιο βαθμό υπάρχει αυτή στο προσωπικό του Οργανισμού. Πάντως, πρέπει να τονισθεί ότι οι εργαζόμενοι έχουν σταθεί πολύ θετικά απέναντι στην πρόκληση της αλλαγής του Οργανισμού.

At Argentina... HELLAS MAR S.A.

(Est. in 1965)

1127 San Martin Street, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
STEVEDORING
OFFSHORE SALVAGE
BUNKERING
REPAIRS - SURVEYS

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

CHAIRMAN, CHIEF EXECUTIVE: CONST. VALAOURIS

AOH: 54(11)43271371 - 43270226

Telex: 26621 HELLAS AR.

Cables: HELLASMAR BAIREs

E-MAIL HELLAS@FIBERTEL.COM.AR

Direct Operation: 54(11) 43116163, 43121843

Switchboard: 54(11)43111384, 43121616

Telefax: 54(11) 43136683, 43134155

ATTENDING ALL ARGENTINE/URUGUAY PORTS



Στις 25 Ιουλίου έφυγε από τη ζωή, σε ηλικία 83 ετών, η Ελίζα Γουλανδρή, η αγαπημένη σύζυγος του εφοπλιστή Βασίλη Γουλανδρή.

Και η αλήθεια είναι ότι το ελληνικό κράτος δύσκολα θα συναντήσει μπροστά του φίλους της Τέχνης, όπως ήταν η Ελίζα Γουλανδρή, με τόση διάθεση για προσφορά. Η Ελίζα Γουλανδρή κατόρθωσε να εντάξει την άγνωστη Άνδρο στον παγκόσμιο χάρτη της Τέχνης με την πρωτοβουλία της ίδιας και του συζύγου της να ιδρύσουν το 1979 στη γενέτειρά του τελευταίου, το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης και δύο χρόνια αργότερα το Αρχαιοθηζικό Μουσείο. Αρχιτέκτονες εκθέσεις που οργανώθηκαν στο μεγαλύτερο μέρος του στη νέα πτέρυγα του μουσείου, όπως αυτές του Πικάσο, του Μatis, του Καντίνσκι, του Μπραχίτις, του Κλέε, του Τζιακόμετι, του Σαγκάι, του Ντε Κίρικο ή του Χένρι Μουρ, χάρισαν στο νησί πρωτοφανή ακτινοβολία. Επιθυμία τους ήταν η χώρα μας να εξοπλιστεί μ' ένα μεγάλο Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης και η Ελλάδα το απέκτησε χάρις σ' αυτούς. Και το 1993 το Ίδρυμα ανακοίνωσε ένα μεγαλόπνοο σχέδιο: την ανέγερση ενός τέτοιου μουσείου στο κέντρο της Αθήνας και σε σχέδια ενός διεθνούς αρχιτέκτονα, του Ι. Μ. Πέι. Όπως είναι στους περισσότερους γνωστό, το σχέδιο, το τελευταίο όραμα της Ελίζας Γουλανδρή, δεν προχώρησε ποτέ. Οι συνεχείς αναβολές είχαν καταβάλει ψυχοθρογικά και την ίδια. Η πικρία και η απογοήτευσή της δεν κρύβονταν εύκολα. Η Ελίζα Γουλανδρή έφυγε κουρασμένη και

θλιμμένη. Το ελληνικό κράτος, ως ελάχιστο δείγμα αναγνώρισης της τεράστιας προσφοράς της στη χώρα, οφείλει να προωθήσει άμεσα το θέμα του μουσείου, χωρίς γέες αναβολές και υπεκφυγές.

Το χρονικό της προσφοράς

1979. Ιδρύεται το Ίδρυμα Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή. Έγγραφε η Ελίζα Γουλανδρή στην επετιοική έκδοση του Ιδρύματος, το 1996: «Όταν, πριν από περίπου δεκαπέντε χρόνια, μαζί με το σύζυγό μου, Βασίλη Γουλανδρή, αποφασίσαμε να ζωντανέψουμε την ιδέα μας για τη σύσταση ενός πολιτιστικού ιδρύματος με έδρα τη γενέτειρά του, την Άνδρο, στοχεύαμε στη δημιουργία μιας ζωντανής πολιτιστικής εστίας με πηλιά απήχηση. Δεν φανταζόμαστε όμως ποτέ, ακόμα και με οδηγό τις μεγαλύτερες ελπίδες μας, πόσους θερμούς υποστηρικτές θα έβρισκε η προσπάθειά μας σε τόσο λίγο χρόνο».

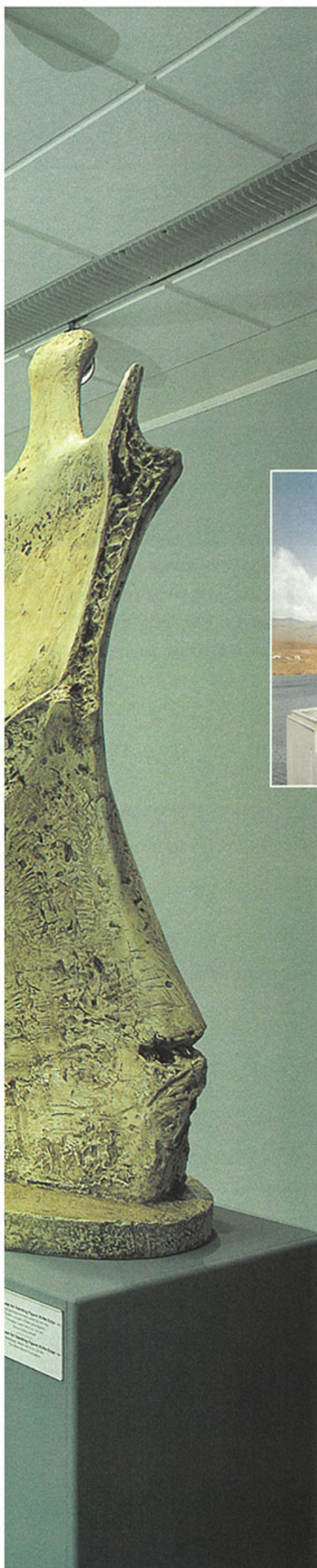
26.7.1979. Το Ίδρυμα εγκαινιάζει στη Χώρα της Άνδρου το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης. Το μουσείο, συνολικής έκτασης 200 τ.μ., είναι έργο του αρχιτέκτονα Στάμου Παπαδάκη, με μηχανικό τον Πάρι Φραγκούλη και υπό την επίβλεψη του Παντελή Καραδόντη. Αφορμή για την πρωτοβουλία αυτή αποτέλεσε η ανάγκη στέγασης και παρουσίασης της ολοκληρωμένης συλλογής έργων του Ανδριώτη γλύπτη Μιχάλη Τόμπρου, την οποία ο ίδιος κληροδότησε στην πατρίδα του. Τα εκθέματα εμπλουτίστηκαν με μέρος της συλλογής του Ιδρύματος Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή, η οποία αποτελείται από περισσότερα από 300 έργα διακεκριμένων Ελλήνων και ξένων καλλιτεχνών. Σε αυτό το πρώτο Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (παλαιά πτέρυγα) εκτίθενται δημιουργίες μερικών από τους σημαντικότερους εκπροσώπους της νεοελληνικής τέχνης, κυρίως συγχρόνων του Τόμπρου καλλιτεχνών, καθώς και του

Η απώλεια είναι ακόμη δύσκολο να εκτιμηθεί. Όχι τόσο γιατί η Ελλάδα έχασε έναν αφοσιωμένο ευεργέτη της, έναν άνθρωπο ο οποίος αγαπούσε με πάθος την πατρίδα της, αλλά γιατί, όπως συμβαίνει συχνά σε αυτές τις περιπτώσεις, το κενό που αφήνουν προσωπικότητες του μεγέθους της Ελίζας Γουλανδρή γίνεται αντιληπτό πολύ αργότερα.

του Δημήτρη Ρηγόπουλου

ΕΛΙΖΑ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Η μεγάλη φίλη της Τέχνης



Μπουζιάνη αλλή και νεότερων (Τσαρούχη, Γκίκα, Μόραλη, Βασιλείου, Τάκη, Φασιανού κ.ά.).

31.8.1981. Εγκαίνια του Αρχαιολογικού Μουσείου. Το Ίδρυμα ανοικοδομεί και δωρίζει στο ελληνικό κράτος το Αρχαιολογικό Μουσείο της Άνδρου, σε σχέδια επίσης του Στάμου Παπαδόκη και υπό την επίβλεψη του Παντελή Καραδόνη. Η προσφορά αυτή κατέστησε δυνατή τη συγκέντρωση, τη στέγαση, αλλή και τη μόνιμη έκθεση των ευρημάτων των ανασκαφών στη Ζαγορά της Άνδρου, εργασία που πραγματοποίησε ο Αλέξανδρος Καμίτο-



γλου, καθηγητής της Αρχαιολογίας στο Πανεπιστήμιο του Σίδνεϊ. Το Αρχαιολογικό Μουσείο φιλοξενεί επίσης ευρήματα προγενέστερων ανασκαφών στην Παλαιόπολη της Άνδρου. Στα εκθέματα του μουσείου περιλαμβάνονται ακόμη έργα που χρονολογούνται από τους μυκηναϊκούς έως και τους ύστερους ρωμαϊκούς χρόνους με δημοφιλέστερο τον Ερμή της Άνδρου, που επαναπατρίστηκε από το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο χάρη στην ανέγερση του νέου μουσείου.

20.7.1986. Εγκαίνια της νέας πτέρυγας. Η αυξανόμενη προσέλευση του αθηναϊκού κοινού αλλή και των κατοίκων της Άνδρου, καθώς και η θετική απήχηση αυτής της προσπάθειας, ώθησαν τους ιδρυτές του μουσείου να αποφασίσουν την επέκτασή του σε ένα νέο κτίριο. Έτσι, εγκαινιάζεται, απέναντι από την παλαιά, η νέα τετραώροφη και με σύγχρονες μουσειακές προδιαγραφές πτέρυγα του Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης, συνοδικής επιφάνειας 1.000 τ.μ., σε σχέδια του Χρήστου Κοντοβουνήσιου, με μηχανικό τον Πάρι Φραγκούλη. Η αρχιτεκτονική ένταξη του κτιρίου στον περιβάλλοντα χώρο διακρίθηκε στο διεθνή διαγωνισμό «The International Garden and Greenery Exposition», στην Οζάκα της Ιαπωνίας το 1990.

15.7.1993. Ανακοινώνεται από το Ίδρυμα Βασιλκή και Ελίζας Γουλιανδρή η πρόθεση ανέγερσης Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης στην οδό Ρηγίλλης, σε σχέδια του διεθνούς φήμης αρχιτέκτονα Ι. Μ. Πέι. Προβλεπόνταν εκθεσια-

κοί χώροι συνοδικής επιφάνειας 4.650 τ.μ., στους οποίους θα φιλοξενούνταν έργα διακεκριμένων Ελλήνων και ξένων καλλιτεχνών, καθώς και περιοδικές εκθέσεις. Το σχέδιο συναντά αντιδράσεις περιοίκων της περιοχής.

1997. Αρχίζουν οι πρόδρομες εργασίες για την ανέγερση του νέου μουσείου στην Αθήνα. Τα έργα σταματούν όταν η αρχαιολογική σκαπάνη φέρνει στην επιφάνεια ευρήματα που ταυτίζονται από τους επιστήμονες με το Λύκειο του Αριστοτέλη. Αποφασίζεται η αλλαγή θέσης του μουσείου.

1998. Ύστερα από διαπραγματεύσεις, το ελληνικό κράτος εκχωρεί έκταση του πάρκου Ριζάρη για την ανέγερση του μουσείου. Νέες αντιδράσεις. Η υπόθεση μπλοκάρει ξανά όταν το Δημοτικό Συμβούλιο αρνείται να εκδώσει οικοδομική άδεια.

2000. Νέες διαπραγματεύσεις χωρίς αποτέλεσμα

25.7.00. Θάνατος της Ελίζας Γουλιανδρή. Ο υπουργός Πολιτισμού Θεόδωρος Πάγκαλος δηλώνει την ίδια ημέρα, εκφράζοντας ταύτοχρονα τη λύπη του για το γεγονός, ότι «ο απροσδόκητος θάνατός της, σε ό,τι αφορά το υπουργείο Πολιτισμού, δεν θα εμποδίσει την ολοκλήρωση των σχεδίων που από κοινού είχαμε καταστρώσει».

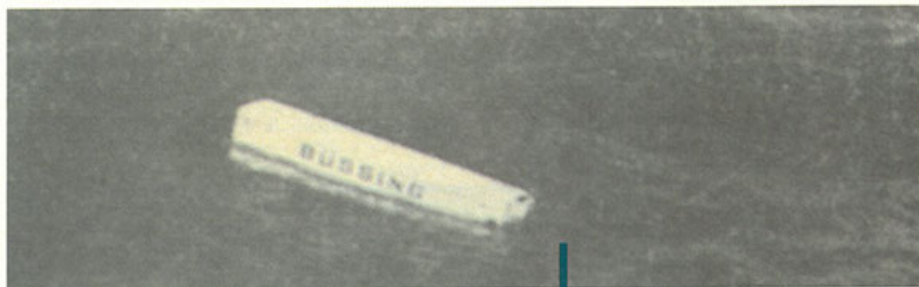
Μία από τις τελευταίες συναντήσεις...

Είχαμε συναντήσει την Ελίζα Γουλιανδρή την παραμονή των εγκαινίων της έκθεσης του Χένρι Μουρ, φέτος το καλοκαίρι. Έμελλε να ήταν μία από τις τελευταίες δημόσιες εμφανίσεις της. Τίποτα δεν προδίδε το σύντομο τέλος. Έχει δικίο σε αυτό που έγραφε ο Maurice την επομένη του θανάτου της: «Η Ελίζα (...) ήταν από τις πιο όμορφες γυναίκες στον κόσμο. Είχε διατηρήσει ως την πιο προχωρημένη ηλικία την καθαρότητα των χαρακτηριστικών, την ευγένεια της κορμοστασιάς, τη γοητεία της φωνής, που θάμπωναν τους πάντες». Μόνο μια αδιόρατη θλίψη σκοτεινιάζε το βλέμμα της. Την είχαμε πλησιάσει με σκοπό να της αποσπασούμε δυο λόγια για το μέλλον του τελευταίου μεγάλου οράματος: την ανέγερση του Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης στην Αθήνα. Από τα πρώτα της λόγια καταλάβαμε την αιτία της απογοήτευσης. Οι συνεχείς αναβολές της έναρξης των εργασιών του μουσείου της Αθήνας την είχαν κουράσει. «Δεν θα δεχθώ τρίτη μετακίνηση του μουσείου», μας είχε δηλώσει με αποφασιστικότητα. Αν και απέφευγε τους υψηλούς τόνους, άφηνε να εννοηθεί ότι η υπομονή της εξαντλείται. Έκανε σαφές ότι δεν θα περιμένει για πολύ ακόμη. Αισθανόταν πικραμένη γιατί ο κόσμος της Τέχνης δεν βγήκε ανοιχτά να υποστηρίξει την υπόθεση του μουσείου, έτσι ώστε να διαμορφωθεί ένας πόλος υποστήριξης υπέρ της ανέγερσής του...

Οι σελίδες *Memories*
του τεύχους αυτού
των «Ν.Χ.» είναι
αφιερωμένες
στο πολύνεκρο ναυάγιο
του οχηματαγωγού
«Ηράκλειον»,
στις 8 Δεκεμβρίου
του 1966.

Οι φωτογραφίες που
δημοσιεύονται είναι από
εφημερίδες της εποχής
εκείνης και οι λεξάντες
έχουν διατηρηθεί με το
ύφος και το λεκτικό που
χρησιμοποιούσε
ο Τύπος πριν
από περίπου 40 χρόνια.

Το ναυάγιο
του «Ηράκλειον», που
ανήκε στους αδελφούς
Τυπάλδου,
ήταν από εκείνα
που σφράγισαν οριστικά
την ιστορία της
ελληνικής ακτοπλοΐας.



Πρώτον επισημανθέν
ναυάγιο: το αυτοκίνη-
τον ψυγείον που ήνοιξε
την πόρτα εις τα νερά.

Και τρόμος από την αγωνία του
θανάτου. Και κάματος από την
γιγάντια προσπάθεια να τον
αποφύγει. Και χαρά που κέρδισε
τη ζωή - αυτή ήταν η έκφρασις
του χθεσινού ναυαγού.





Ο γιατρός, σωτήρας-άγγελος, κατεβαίνει από το ελικόπτερο που τον μετέφεραν από την Αθήνα στο βαπόρι που έχει μαζέψει ναυαγούς, να τους δώσει την πρώτη βοήθεια.

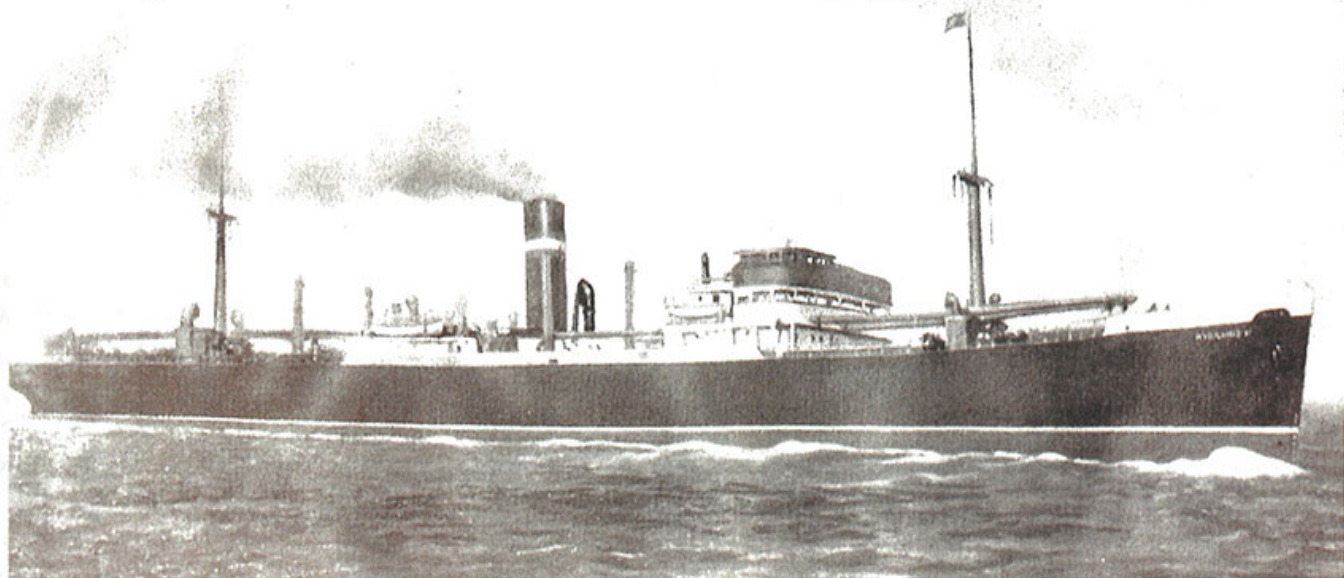


Διασωθείς ναυαγός εξέρχεται από το Λιμεναρχείον. Τον περιμένει η αγωνία του πλήθους που συνωστίζεται. Γυναίκες, εν μέσω θρήνων, τον ρωτούν για τους δικούς των: Είδε κανέναν; Ξέρει τι απέγινε;

Η βάρκα της ελπίδας στα νερά της Φαλκονέρας. Τραβώντας το δρόμο της μαζεύει τους ναυαγούς, όπως μια ανεμότρατα θα μάζευε τα ψάρια της...



Πριν από 72 χρόνια



Αύγουστος 1928

Κυκλοφόρησε η νέα έκδοση του Lloyd's Register Book με λεπτομερέστερες πληροφορίες για τα πλοία άνω των 100 τόνων που αποτελούν τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο. Τα υπάρχοντα πλοία ανέρχονται σε 32.860 ολικής χωρητικότητας 66.954.659 τόνων. Εξ αυτών, 66.159.413 τόννοι αφορούν μηχανοκίνητα σκάφη και 1.795.215, ιστιοφόρα. Η παρουσιαζόμενη αύξηση έναντι του προηγούμενου έτους ανέρχεται σε 761.749 τόνους. Τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασε ο στόλος της Μ. Βρετανίας και ακολουθούσαν οι στόλοι της Ιρλανδίας και της Γερμανίας. Χαρακτηριστικά είναι τα ακόλουθα στοιχεία: Υπάρχουν 1.167 πετρελαιοφόρα 6.544.263 τόνων. Τα ρυμουλκικά και ναυαγσωστικά αντιπροσωπεύουν 360.000 τόνους, τα ατμοκίνητα ποταμόπλοια 790.000 και τα τροχοφόρα πλοία 355.000 τόνους.

- Ο εκπαιδευτικός πλοους των λιμενικών δοκιμών έγινε με το υπερωκεάνιο «Έδισον» υπό την εποπτεία του επιλιμενάρχη Θ. Κιζάνη. Το ταξίδι διήρκεσε 34 ημέρες και περιέλαβε παραμονή στη Ν. Υόρκη επί μία εβδομάδα, όπου οι δόκιμοι ξεναγήθηκαν σε όλα τα ενδιαφέροντα κέντρα του λιμανιού και της πόλης (ναυτικές υπηρεσίες, ναυπηγεία, δεξαμενές, εφοπλιστικά γραφεία κ.λπ.).

- Ναυλώθηκαν τα ακόλουθα ελληνικά φορτηγά:
«Κέϊπ-Κόρσο», 6.500 τ. από Μόντρεαλ για Ελλάδα, βαριά σιτηρά, 16/5 τις 100 lb, Αυγούστου 9-15, «Μεμάς», 5.700 τ. από Τράπαν σε Μοντεβιδέο, αλάτι προς 14/-, Ιουλίου 1-15, «Άγιος Ιωάννης», 7.200 τ. από Κέϊπ-Τάουν σε Αγγλία - Ηπ. Ευρώπη, αραβόσιτος, προς 21/-, «Καπετάν Ρόκος», 7.700 τ. από Σάντα Φε για Αμβούργο, Ρότερνταμ, βαριά σιτηρά προς 22/3, Αυγούστου 10.

- Με απόφαση του πρωθυπουργού Εθ. Βενιζέλου συγκροτήθηκε επιτροπή για τη μελέτη των προβλημάτων της ελληνικής ναυτιλίας

και την εισήγηση προς την κυβέρνηση των απαραίτητων μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών που επικρατούν στη φορτηγό και επιβατική ναυτιλία. Η προεδρία της επιτροπής ανατέθηκε στον αντιπρόεδρο της κυβέρνησης Ανδρέα Μιχαλακόπουλο και η γενική εισήγηση στον πρ. επιλιμενάρχη, δικηγόρο, Δημήτριο Παπαμιχαήλπουλο.

Αντιπρόεδροι ορίστηκαν οι υπουργοί Ναυτικών Α. Μπότσαρης και Π. Αργυρόπουλος, τακτικά μέλη ο βουλευτής Πειραιώς Γεώργιος Σακλής, οι εφοπλιστές Λεωνίδας Εμπειρικός, Σταμάτιος Εμπειρικός, Ηλίας Βήσαςόπουλος, ο υποναύαρχος Δημ. Θεοχάρης και ο δ/τής Εμπ. Ναυτικού Κων/νος Μπούκας και αναπληρωματικά μέλη οι επιλιμενάρχες Κων/νος Κατσαμπής και Βασίλειος Σκαρπέτης και οι εφοπλιστές Ν. Κυριακίδης, Α. Βογιατζίδης και Γ. Μανουηλίδης.

- Με Προεδρικό Διάταγμα που υπέγραψαν ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Παύλος Κουντουριώτης και ο υπουργός Ναυτικών Π. Μερλόπουλος, καθορίστηκε ως ημέρα γιορτής του Ποθ. Ναυτικού η 3η Δεκεμβρίου, επέτειος της κατά το 1912 γενομένης ναυμαχίας της Έλλης. Τα της διεξαγωγής της γιορτής θα κανονίζονται με υπουργική απόφαση. Η ημέρα αυτή θεωρείται επίσημη αργία του Ποθ. Ναυτικού.

- Κατά το 1927 η ελληνική σημαία διατήρησε την πρωτεύουσα θέση στη ναυτιλιακή κίνηση του Δουνάβεως, μεταξύ των σημαίων ολοκλήρου του κόσμου. Τα πλοία που ενήργησαν εμπορικές πράξεις στο Δούναβη (περιλαμβανομένου και του όρμου του Σουλινά) ανήλθαν συνολικά σε 806, συνολικής καθαρής χωρητικότητας 5.030.392 τόνων, μεταξύ των οποίων τα 351 χωρητικότητας 1.814.408 τόνων ήσαν ελληνικά. Ακολουθούν η ιταλική σημαία με 122 πλοία, η αγγλική με 99, η γαλλική με 45, η ρουμανική με 41 και έπονται άλλες 14 σημαίες διαφόρων χωρών.

Σεπτέμβριος 1928

Ο υποχρεωτικός καθορισμός ορίου φόρτωσης των πλοίων ξεκινάει από τον Μεσσία. Οι Ιταλικές Δημοκρατίες είχαν θεσπίσει νόμους που κανόνιζαν τη φόρτωση και τη στοιβασία των φορ-

τηγών πλοίων. Τα ενετικά πλοία υπάγονταν σε καταμέτρηση και καθορισμό γραμμής φόρτωσης, η οποία χαρασσόταν σε σχήμα σταυρού στις πλευρές του πλοίου. Στα πλοία της Γένουας η γραμμή

φόρτωσης οριζόταν με τρεις μικρές σιδερένιες ράβδους, στα δε σκανδιναβικά πλοία οριζόταν από το κέντρο χρωματιστού δίσκου στις εξωτερικές πλευρές του σκάφους.

- Πολλές φορές προβάλλεται στους ναυτικούς το ερώτημα για το πώς και πότε καθιερώθηκε το Γκρίνουιτς ως σημείο αφετηρίας για τη μέτρηση του μήκους. Το πρόβλημα ενός πρώτου μεσημβρινού ήταν αρχαιότατο αλήθαι και δυσκολότατο, και ήδη από την εποχή του Πτολεμαίου είχαν γίνει διάφορες προτάσεις. Τελικά, στη Γεωδετική Συνδιάσκεψη της Ρώμης το 1833 ορίσθηκε ειδική επιτροπή, η οποία και υπέδειξε ως πρώτο μεσημβρινό το Γκρίνουιτς. Στη συνέχεια, το 1834, στη Διεθνή Συνδιάσκεψη της Ουάσιγκτον έγινε γενικά αποδεκτός ο μεσημβρινός του Γκρίνουιτς με ψήφους 21 υπέρ και 3 κατά, ενώ η Γαλλία και η Βραζιλία έδωσαν θετική ψήφο.

- Επειδή συνήθως τα ενυπόθηκα δάνεια συνάπτονται στο Λονδίνο, δημιουργήθηκε το ερώτημα αν υποθήκη που συστήθηκε στο Λονδίνο μπορεί να εξαιρεθεί από το ελληνικό υποθηκολόγιο με απλή συναίνεση των ενυπόθηκων δανειστών, η οποία κατά τα κρατούντα στην Αγγλία παρέχεται με την υπογραφή του δανειστή στο υποθηκοσύμφωνο. Η απάντηση είναι ότι σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία η συναίνεση των δανειστών πρέπει να γίνει με δημόσιο έγγραφο. Ο τύπος όμως του εγγράφου θα κριθεί κατά τα ισχύοντα στην Αγγλία.

- Σύμφωνα με τη στατιστική που τηρούν τα Λόντινς, ο τιμάρημος των ναυίων της φορτηγού ναυτιλίας μηνός Αυγούστου παρουσίασε αύξηση κατά 3,63% σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα, που και αυτός είχε παρουσιάσει αύξηση κατά 2,43%. Έτσι, ο τιμάρημος του Αυγούστου ανήλθε σε 88,83 και είναι ο μεγαλύτερος όθου του τρέχοντος έτους,

κατώτερος όμως του αντίστοιχου μήνα του παρελθόντος έτους που είχε φτάσει σε 94,03.

Ο ως άνω τιμάρημος κατά κέντρα ναυτογορών κατανέμεται ως ακολούθως: Ευρώπη 79,84 (αύξηση 2,57), Β. Αμερική 90,68 (αύξηση 6,39), Ν. Αμερική 87,55 (αύξηση 2,47), Αφρ. Ινδίες και Αφρική 91,54 (αύξηση 4,50), Ειρηνικός και Αυστραλία 94,55 (αύξηση 2,24).

- Η κίνηση των ελληνικών λιμανιών κατά το μήνα Αύγουστο παρουσιάζεται ως εξής: Εμπορεύματα εξωτερικού (προέλευσης και προορισμού) τόννοι 248.288 - εσωτερικού τ. 138.864. Σύνολο: τ. 387.152. Επιβάτες εξωτερικού 11.782 - εσωτερικού 147.481. Σύνολο: 159.271. Πρώτο φυσικά έρχεται το λιμάνι του Πειραιά με φορτία 172.665 τόννων και 90.000 επιβάτες. Ακολουθούν σε απόσταση στα μεν φορτία τα λιμάνια Θεσ/κης, Πάτρας, Βόλου, Καβάλλας, Ηρακλείου, ενώ στους επιβάτες, των Πάτρας, Βόλου, Σπετσών.

- Μεταξύ των ναυλωθέντων ελληνικών φορτηγών πλοίων είναι και τα ακόλουθα: «Πριονάς», 6.000 τ. από Χιλή σε Ηπειρωτική Ευρώπη ή Βόρειο Ισπανία, νητρικών άλλας, 26/9, «Κ. Χατζηπατέρας», 6.500 τ. από Άγιο Λαυρέντιο σε Αμβέρσα-Ρότερνταμ, βαριά σιτηρά, 19/6, Αύγ. 20-31, «Φραγκούλα Γουλιανδρή», από Μόντρεαλ σε Μεσόγειο, βαριά σιτηρά 40.000 frs 18,1/2 c τις 100 lb, ένα λιμάνι εκφόρτωσης, «Αρχάγγελος», 7.700 τ. από Χιλή σε Μπορντό-Αμβούργο, νητρικών άλλας προς 25/3 με option Β. Ισπανία προς 26/3 και Μεσόγειο προς 27/3, Σεπτ. 27.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης

*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



Νέα αύξηση του στόλου

Κατά 6 πλοία και 219.000 κόρους

Το Σεπτέμβριο, για έκτο συνεχόμενο μήνα, το ελληνικό νηολόγιο παρουσίασε αύξηση από πλευράς εγγραφών πλοίων αλλιά και σε χωρητικότητα.

Όπως προκύπτει από στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κατά τον περασμένο μήνα η ελληνική σημαία υψώθηκε σε 6 πλοία,

έναντι 3 που την υπέστειλαν, ενώ ταυτόχρονα αυξήθηκε κατά 219.863 κόρους και η δύναμη του στόλου.

Από την αρχή του 2000 έως και το Σεπτέμβριο στο νηολόγιο ενεγράφησαν 107 πλοία και διεγράφησαν 63.

Η δύναμη του στόλου όλο αυτό το διάστημα, εκτός από τα 44 πλοία, αυξήθηκε συνολικά και κατά 70.000 κόρους.

Είναι σημαντικό ότι ύστερα από παρέλευση

τεσσάρων ετών το νηολόγιο παρουσιάζει θετικά στοιχεία, τόσο ως προς τον αριθμό των πλοίων όσο και ως προς τη χωρητικότητα.

Ο διάδρομος για την ποντοπόρο ναυτιλία ξεκίνησε στις αρχές Ιουλίου και σύμφωνα με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή

θα είχε ολοκληρωθεί αυτές τις ημέρες.

Τα τραγικά γεγονότα του «Εξηρές Σαμίνα», όπως είναι φυσικό, δεν επέτρεψαν στα μέλη των διαφόρων επιτροπών που είχαν συσταθεί -από ΥΕΝ,

πλοιοκτήτες και ΠΝΟ- να συνεδριάσουν τις τελευταίες ημέρες και να καταλήξουν σε οριστικές θέσεις.

Είναι αξιοσημείωτο πως την περασμένη εβδομάδα από όλες τις επιτροπές για το διάδρομο περί ποντοπόρου ναυτιλίας αποχώρησαν τα μέλη

της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιαρχών Εμπορικού Ναυτικού μετά τα όσα έχουν συμβεί εις βάρος πλοιαρχών της ακτοπλοΐας.

Τα πλοία που υπέστειλαν σημαία το Σεπτέμβριο προτίμησαν τα νηολόγια Παναμά και Μάλτας, ενώ μεταξύ αυτών που ύψωσαν την ελληνική

ξεχωρίζουν τα δεξαμενόπλοια «Νικάτωρ», «Πρωτεύς», «Άστρο Λυγέ» και το φορτηγό «Κάπταιν Διαμαντής».

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2000

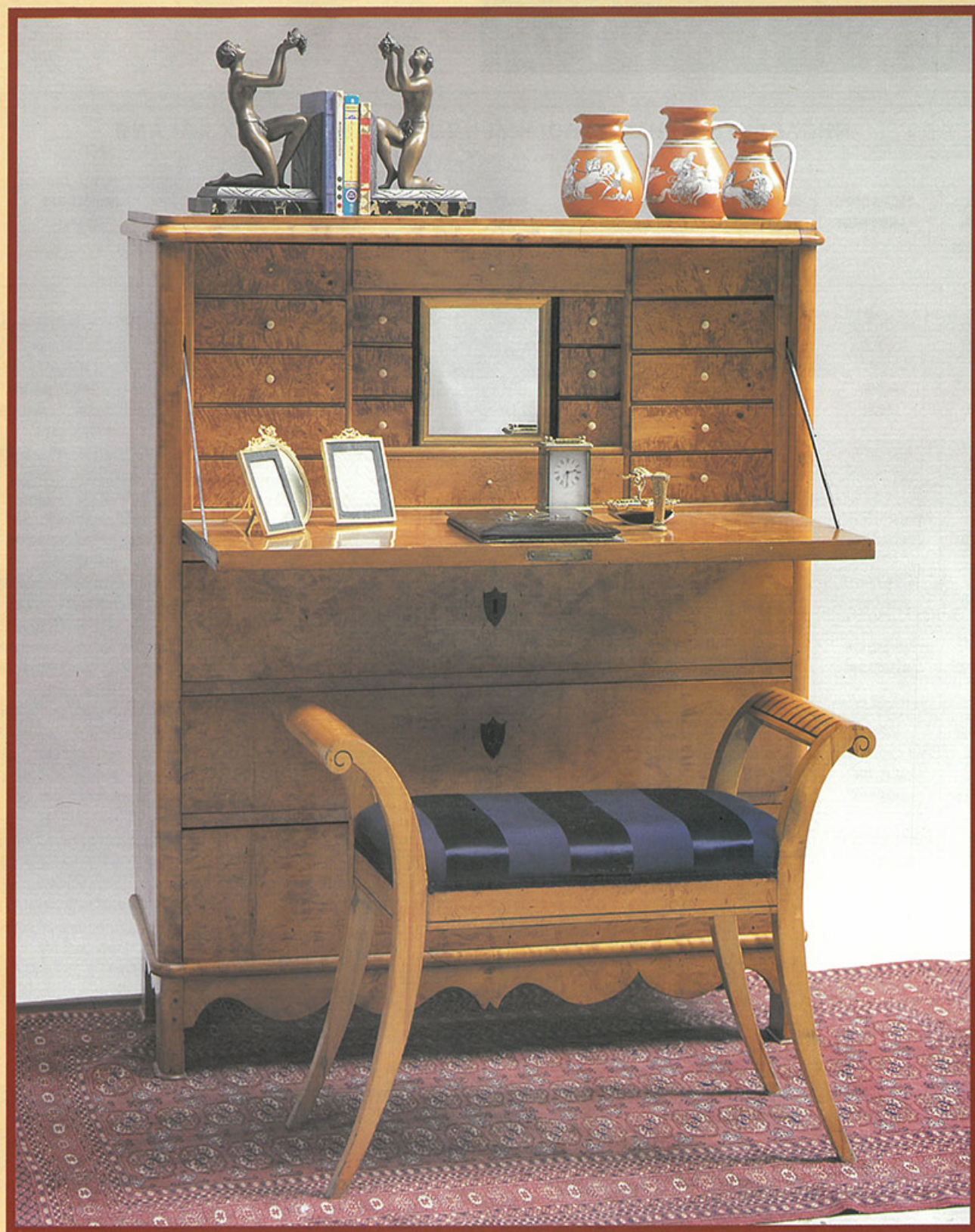
ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν.ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ 236	1990	Δ/Ε	ΝΙΚΑΤΩΡ	Ν. ΑΝΔΡΟΥ 579	1994
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΡΕΤ	Ν.Π. 10790	1993	Δ/Ε	ΠΡΩΤΕΥΣ	Ν. ΑΝΔΡΟΥ 580	1984
				Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΛΥΓΕ	Ν. Π. 10786	1992
				Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Ν.Π. 1097	2000
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 383 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 8 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 286.231 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 7 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-Τ/Ρ	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	Ν.Π. 10208	1994	ΠΑ	Φ/Γ	ΑΧΜΗ	Ν.Π. 6141	1977	ΠΑ
ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ				(ΠΑΝΑΜΑΣ)					(ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ε	ΓΟΥΘΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ	Ν.Π. 9732	1981	ΠΑ (ΜΑΛΤΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 426 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 9 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 66.325 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 21 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 30.9.2000 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' ηρούν νηολόγιο.



VICTORIANA

antiquities

ANNY LAMBROU

5, N. DOUKA STR. KOLONAKI, ATHENS 106 74

TEL. & FAX : 72 32 660 * HOME : 72 13 865

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		
SWQX 1/8/00	ΜΠΟΥ ΠΡΙΜΑ BOW PRIMA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10774	ΜΕΚ(1) 12.058 BHP	1987	28.001	14.842	USD 18.250.000	ODFJELL CHEMICAL TANKERS II S.A. (NORWAY) Αντίκλ.: ΣΧΟΙΝΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ τηλ.: 45.91.000
SVXX 3/8/00	ΚΟΣΜΙΚ COSMIC	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10775	ΜΕΚ(1) 22.380 PS	2000	78.918	47.289	ΓΙΕΝ ΙΑΠΩΝΙΑΣ 6.372.010.000	ARCHON ENTERPRISES S.A. (PANAMA) Αντίκλ.: ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 42.92.263-6
SVBE 4/8/00	ΜΠΟΥ ΤΖΙΤΑ BOW CHEETAH	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10776	ΜΕΚ (1) 10.800 BHP	1987	22.637	12.851	USD 16.000.000	ODFJELL CHEMICAL TANKERS II S.A. (NORWAY) Αντίκλ.: ΣΧΟΙΝΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ τηλ.: 45.91.000
SWJV 7/8/00	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΕΝΤΟΥΡ ANANGEL CENTURY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10777	ΜΕΚ(1) 22.920 PS	1999	87.407	56.768	USD 33.183.500	FRONT SHIPHOLDING INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΤΟΥΡΝΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ τηλ.: 42.24.500
SXZX 11/8/00	ΜΠΟΥ ΠΑΟΥΡ BOW POWER	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10778	ΜΕΚ(1) 12.058 BHP	1987	28.001	14.842	USD 18.250.000	ODFJELL CHEMICAL TANKERS II S.A. (NORWAY) Αντίκλ.: ΣΧΟΙΝΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ τηλ.: 45.91.000
SX 8577 11/8/00	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XVIII VASSILIOS XVIII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10779	ΜΕΚ(1) 970 BHP	1977	1.471	677	USD 1.100.000	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XVIII ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ 959/79 Αντίκλ.: ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 41.79.975
SWHN 11/8/00	ΤΟΡΟ TORO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10780	ΜΕΚ(1) 6.660 BHP	1983	16.887	10.311		BLUE SAPPHIRE SHIPPING CORP. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΔΕΜΕΝΑΓΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ τηλ.: 68.50.800
SWHN 11/8/00	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ANASTASIA	ΠΛΩΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	107 N. 457/76	ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ- ΜΕΝΟΣ	1974	651	651	ΔΡΧ. 275.000.000	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤ. ΧΡΕΤΟΦ. Δ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Α.Ε. Αντίκλ.: ΠΑΠΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 69.58.781
SVYB 16/8/00	ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ AFRICAN TRADER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10781	ΜΕΚ(1) 4.480 BHP	1982	8.431	4.475	USD 2.850.000	BULKWOOD COMPANY S.A. (PANAMA) Αντίκλ.: ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ τηλ.: 89.58.664
SVBY 21/8/00	ΣΗΛΑΝΤ ΟΥΑΣΙΝΓΤΟΝ SEALAND WASHINGTON	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10782	ΜΕΚ(1) 57.059 BHP	2000	74.661	41.516	USD 60.346.693	CHRISTOS MARITIME CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 94.90.000
SYHB 21/8/00	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡ ΕΞΠΡΕΣ SINGAPORE EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10783	ΜΕΚ(1) 40.040 BHP	2000	54.415	23.872	USD 48.008.876	TAKOULIS MARITIME CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 98.90.000
SVRW 24/8/00	ΜΠΟΥ ΤΖΙΟΒΑΝΝΙ BOW GIOVANNI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10784	ΜΕΚ(1) 5.320 BHP	1987	8.003	3.309	USD 8.000.000	ODFJELL CHEMICAL TANKERS II S.A. (NORWAY) Αντίκλ.: ΣΧΟΙΝΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ τηλ.: 45.91.000
SX 8595 30/8/00	ΑΤΛΑΝΤΙΔΕΣ ΣΤΑΡ ATLANTIDES STAR	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10785	ΜΕΚ(4) 2 X 1.660 = 3.320 2 X 2.280 = 4.560 Σύνολο 7.880 BHP	1959	213	104	ΔΡΧ. 100.000.000	ΑΣΤΕΡΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Ε.Π.Ε. Αντίκλ.: ΑΓΑΠΗΤΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 42.80.973
SVSZ 7/8/00	ΠΡΟΔΙΚΟΣ PRODICOS	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	577	ΜΕΚ(1) 10.290 BHP	1983	26.959	15.900	USD 8.875.000	NORTHERN SEAS TRANSPORTS LIMITED Αντίκλ.: ΤΣΑΚΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ τηλ.: 42.83.660
SXJL 8/8/00	ΜΥΡΙΝΑ MYRINA	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	578	ΜΕΚ(1) 10.592 BHP	1982	36.950	20.694	ΓΙΕΝ ΙΑΠΩΝΙΑΣ 5.143.305.609	OCEANIC MARINE LIMITED Αντίκλ.: ΤΣΑΚΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ τηλ.: 42.83.660

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		
KAMIA										

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

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	
KAMA									

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR		KOX	KXX
KAMA							

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	KOX	KXX
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SZIB 2/8/00	ΣΗΛΑΝΤ ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ SEALAND VIRGINIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10754	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	74.611 74.661	41.516 41.490
SYVI 2/8/00	ΣΗΛΑΝΤ ΝΙΟΥ ΓΙΟΡΚ SEALAN NEW YORK	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10726	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	74.661 74.661	41.516 41.490
SYES 3/8/00	ΝΤΕΖΕΡΤ ΝΤΟΝ DESERT DAWN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10747	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	29.031 29.031	14.003 15.028
SV 5960 7/8/00	ΑΣΤΑΡΤΙ ASTARTI	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7472	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	188 188	56 56
SX 8197 14/8/00	ΤΖΕΤ ΙΧ JET IX	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10705	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	495 494	365 365
SZMT 25/8/00	ΤΖΕΤ ΦΕΡΡΥ 1 JET FERRY 1	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10742	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	4.423 2.336	1.891 1.277
SXCH 28/8/00	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙ VASSILIOS XII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10768	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.258 2.258	1.079 1.079
SWSV 28/8/00	ΕΤΖΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ AEGEAN LEGEND	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10715	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	58.243 58.243	30.994 30.994
SYHU 28/8/00	ΘΕΟΔΟΣΙΑ THEODOSIA	Φ/Γ-ΜΕΤ/Φ. Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10691	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	32.607 32.607	18.921 18.921
SX7771 28/8/00	ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ AGIOS DIMITRIOS	ΑΥΤ/ΝΟΣ ΠΛΩΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10732	Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	590 547	177 175

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SV 7254 7/8/00	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖ AEGEAN CHALLENGE	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7664	ΜΕΚ(2) 2 X 500 BHP	1982	246	130	Μετονομάστηκε σε ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Θ' Renamed to ALEXANDRA TH

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ
DELETIONS FROM REGISTER BOOKS*

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVBE 3/8/00	ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ SANTA ANNA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9784	ΜΕΚ(1) 10.800 BHP	1988	22.637	12.851	USD 16.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV 4136 4/8/00	ΑΘΗΝΑ ATHINA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9243	ΜΕΚ(1) 650 BHP	1958	816	435	USD 15.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXZX 10/8/00	ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ POWER VENTURE L	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9395	ΜΕΚ(1) 12.058 BHP	1987	28.001	14.842	USD 18.250.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVRW 23/8/00	ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΝΙ SAN GIOVANNI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10138	ΜΕΚ(1) 5.320 BHP	1987	8.003	3.309	USD 8.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWYH 31/8/00	ΠΑΝΟΡΑΜΑ PANORAMA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9085	ΜΕΚ(1) 15.500 BHP	1974	20.460	10.946	USD 1.537.776	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

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		
SZGA 31/8/00	ΑΒΑΝΤΙΣ ΙΙ AVANTIS II	Φ/Γ CARGO	Π. Ν. Ε. Πρεσβεία της Ελλάδος στο Όσλο Νορβηγίας		ΜΕΚ (1) 1.656 KW	1976	2.295	689		ΝΗΛΕΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ N. 259/79 ΕΡΕΤΡΙΑ - ΕΥΒΟΙΑΣ-

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

8/11/2000

Ρ/Κ «ΣΤΕΛΙΟΣ» Ν.Π. 1913, 20,97
ΚΟΧ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΑΙΡΗ ΦΑΚΙΝΟΥ-
ΠΟΛΙΤΗ, 42.20.549
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΖΩΗ ΚΑΤΡΑΚΗ,
41.23.264
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΕΚΚΙΝΗΣΗ: 5.000.000 δρχ.

22/11/2000

Δ/Ε «ΣΛΟΠΣ 3» Ν.Π. 9812,
349,06 ΚΟΧ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΚΩΝ-
ΣΤΑΝΤΙΤΗΣ, 36.22.752
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΝΑ ΤΣΑΦΑΡΑ
(Αθήνα)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑ-
ΛΑΜΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 60.000 δολ. ΗΠΑ

29/11/2000

Δ/Ε «ΣΛΟΠΣ 2» Ν.Π. 8555,
654,76 ΚΟΧ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΚΩΝ-
ΣΤΑΝΤΙΤΗΣ, 36.22.752
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΝΑ ΤΣΑΦΑΡΑ
(Αθήνα)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑ-
ΛΑΜΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 5.000 δολ. ΗΠΑ

Ε/Γ «ΣΑΜΠΑΛΑ» Ν.Π. 10276,
127,01 ΚΟΧ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΚΩΝ/ΝΟΣ ΜΠΑΟΥΡ-
ΔΟΣ, 38.10.556
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΠΟΥΛΑΝΤΑ-
ΑΡΕΒΗ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 1.020.000 δολ.
ΗΠΑ

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4123

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 5479/18-9-2000
ΕΠΩΝΥΜΙΑ: ΣΟΥΓΚΕΡΚΑ ΜΑΡΙΤΑΪΜ ΚΟ. ΛΤΔ
(SOUGERKA MARITIME Co. Ltd.)
ΕΔΡΑ: Λευκωσία Κύπρου (πραγματική), Πει-
ραιάς, Μισούλη 23
ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Ναυτιλιακές εργασίες
και συναφείς δραστηριότητες.
ΑΦΜ: 98024965, ΔΟΥ: Πλοίων.
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών
την 30-3-2000. Διορίζει προσωρινό σύνδικο
τη Θεοδώρα Κοντοζήση, δικηγόρο Πειραιώς,
Ιπποκράτους 52-54, τηλ. 36.15.633.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς
εκλογήν οριστικού συνδίκου την 13-10-
2000, ημέρα Παρασκευή και ώρα 9-10.
29/9/2000: Αίτηση αντικατάστασης προσω-
ρινού συνδίκου ΔΙΚ. (18-10-2000).
13/10/2000: Έγινε η συνέλευση των εναγό-
μενων πιστωτών που αναβλήθηκε
για 8-12-2000, ημέρα Παρασκευή
και ώρα 12:00 - 13:00.

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμός απόφασης 196/1999

Πρόεδρος: Δημήτριος Μπουζούλας

Εισηγητής: Βασίλειος Λυκούδης

Δικηγόροι: Κωνσταντίνα Αποστόλου-Μπαρτσιώκα, Ελένη Ευαγγελοπούλου, Θεόδ. Σιούφας

**Ναυτικά προνόμια -
Εμπράγματος χαρακτήρας -
Εφαρμοστέο Δίκαιο -
Ανακοπή άρθρου 933 -
Πρόσθετοι λόγοι -
Προθεσμία ασκήσεως.
Καταστροφική νόμου
στο Ιδιωτ. Διεθνές Δίκαιο.**

Επειδή τα ναυτικά προνόμια επί του πλοίου γίνεται γενικά δεκτό ότι έχουν εμπράγματο χαρακτήρα και ρυθμίζονται γι' αυτό από το δίκαιο της Πολιτείας, τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο, σύμφωνα με τον κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του άρθρου 9 ΚΙΝΔ (Κ. Ρόκα, Ναυτ. Δικ. παρ. 36, σελ. 127, Α. Αντάπαση, Απαιτήσεις αποζητούσας ναυτ. προν. παρ. 6 και 7, σελ. 63 επ., και 68 επ., Γ. Τιμογένη, ΕΕμΠΔ ΚΕ 308, Ε. Πειρ. 75/1983 ΕΝΔ 12.47, ΕΑ 682/1975 ΕΕμΠΔ Κ2.88). Κατά την άποψη όμως που επικρατεί, ιδίως στη νομολογία, το δίκαιο της σημαίας του πλοίου ρυθμίζει τη γένεση, έκταση, διάρκεια και απόσβεση των ναυτικών προνομίων, που ανάγονται στο ουσιαστικό δίκαιο, ενώ η σειρά κατατάξεως αυτών, σε περίπτωση πλειστηριασμού του πλοίου, θα κριθεί από το δίκαιο του τόπου της αναγκαστικής εκτέλεσεως, δηλαδή από τη LEX FORI. Τούτο δικαιολογείται από το γεγονός ότι οι διατάξεις περί προνομίων ανήκουν βασικά στο δικονομικό δίκαιο και έχουν ως αντικείμενο όχι τις απαιτήσεις αυτές καθαυτές, αλλά την τάξη κατά την οποία θα ενασκηθεί κάθε απαίτηση (Ι. Μπρίνια, Αναγκ. Εκτ. παρ. 632, σελ. 2019, ΑΠ 70/1992 ΕΝΔ 21.258, ΑΠ 284/1989 Δ/νρ 31.1011, ΕΑ 2159/1988, Ε. Πειρ. 221/1985 ΕΕμΠΔ ΛΖ 116). Εάν λοιπόν, εκπλειστηριασθεί αλλοδαπό πλοίο στην Ελλάδα, οι απαιτήσεις που είναι εξοφλησμένες με ναυτικό προνόμιο, κατά το δίκαιο της σημαίας του πλοίου -με βάση τον εμπράγματο χαρακτήρα του προνομίου που γίνεται διεθνώς αποδεκτός- θα καταταγούν στη σειρά που προβλέπει για παρόμοιες, κατά τη φύση και το χαρακτήρα τους, απαιτήσεις το άρθρο 205 ΚΙΝΔ, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 1012 παρ. 4 ΚΠολΔ και μάλιστα πριν από τις απαιτήσεις που εξασφαλίζονται με υποθήκη, αλλιώς ή προτιμωμένως (Ε. Πειρ. 1083/1991 ΕΝΔ 20.285 επ.).

Επειδή, κατά τη διάταξη του άρθρου 934 παρ. 1 εδ. 1, γ' και 2 ΚΠολΔ, η κατά το άρθρο 933 ιδίου κώδικα ανακοπή, αν αφορά προσβολή πράξεων της αναγκαστικής εκτέλεσεως για ικανοποίηση

χρηματικών απαιτήσεων και ειδικότερα την εγκυρότητα της τελευταίας πράξης αναγκαστικής εκτέλεσεως που είναι η σύνταξη της έκθεσης πλειστηριασμού και κατακύρωσης, είναι παραδεκτή, αν ασκηθεί μέσα σε ενενήντα ημέρες από τη μεταγραφή της περιήφησης της κατακυρωτικής έκθεσης, εφόσον πρόκειται για ακίνητα. Η σύνταξη όμως του πίνακα κατατάξεως ακολουθεί την ως άνω τελευταία πράξη εκτέλεσεως, χωρίς μάλιστα να τάσσεται γι' αυτήν (σύνταξη πίνακα) χρονικός περιορισμός. Επομένως, προκειμένου περί ασκήσεως πρόσθετων λόγων ανακοπής κατά του πίνακα, το άρθρο 934 ΚΠολΔ δεν βρίσκει έδαφος εφαρμογής, ενώ εξάλλου οι τασσόμενες στο άρθρο 979 ΚΠολΔ προθεσμίες αφορούν την ανακοπή κατά του πίνακα και όχι τους πρόσθετους λόγους. Η άσκηση των προσθέτων λόγων ανακοπής διέπεται από τις γενικές περί ανακοπής διατάξεις των άρθρων 583 επ. ΚΠολΔ και ειδικότερα τη διάταξη του άρθρου 585 παρ. 2 εδ. 1, β' του ίδιου κώδικα, σύμφωνα με την οποία οι πρόσθετοι λόγοι ασκούνται με δικόγραφο που κατατίθεται στη γραμματεία του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου απευθύνεται η ανακοπή και κοινοποιείται στον αντίδικο οκτώ τουλάχιστον ημέρες πριν από τη συζήτηση (Ι. Μπρίνια, Αναγκ. Εκτ. άρθρ. 934 παρ. 165 ΙΙ, ΑΠ 42/1998 Δ.νρ 39.1300, βλ. αντιθέτως ΑΠ 40/1993 και σχόλια Γ. Νικολόπουλου, ΔΙΚΗ 24.1002 επ., ιδίως σ. 1006).

Επειδή, η καταστροφική νόμος στο ιδιωτικό διεθνές δίκαιο αποτελεί εκδήλωση της γενικότερης έννοιας της καταστροφικής, καταδοχικής ή περιγραφικής του νόμου, που εμφανίζεται «όταν, κατά νομιμοφανή μετασχηματισμό των συγκροτούντων την σχέση πραγματικών γεγονότων, μεταιούται αποτέλεσμα, οίον απαρεγκλήτως επιβάλλει το δίκαιον» (Μαριδάκη, Ιδ.δ.δ. 12 369). Ειδικότερα, στο ιδιωτικό διεθνές δίκαιο γίνεται δεκτό ότι υπάρχει καταστροφική όταν 1) η κρίσιμη σχέση συνδέεται ήδη προς ορισμένο κράτος, 2) το πρόσωπο εξοφλεί επίτηδες τον υφιστάμενο σύνδεσμο και δημιουργεί άλλον, δυνάμει του οποίου η σχέση συνδέεται έκτοτε προς άλλο κράτος, 3) η κατά το δίκαιο του άλλου αυτού κράτους ρύθμιση αντικείται στη ρύθμιση που θα δεινέ τη σχέση αν εφαρμαζόταν το δίκαιο του αρχικού κράτους και 4) η μεταβολή του συνδέσμου έγινε επίτηδες με σκοπό να μεταιωθούν, λόγω της εφαρμογής του δικαίου του άλλου κράτους, οι έννομες συνέπειες που απαρεγκλήτως τις επιτάσσει το δίκαιο του αρχικού κράτους (βλ. την από 2-2-1998 γνωμοδότηση του καθηγητή Κ. Κεραμέα, με τίτλο: Καταστροφική μεταβολή του εφαρμοστέου δικαίου επί προνομίων

κ.λπ., αρ. 14 και εκεί παραπομπές). Προκειμένου να υπάρχει εννοιολογικώς συγκροτημένη καταστροφική (και στην περίπτωση μεταβολής Forum, όπως και σε κάθε περίπτωση καταστροφικής στο πεδίο του Ιδ.δ.δ.) θα πρέπει η μεταβολή των πραγματικών περιστάσεων να είναι προς το σκοπό της αποφυγής των εννόμων συνεπειών ενός αναγκαστικού κανόνα δικαίου ενός κράτους, χάρη της εφαρμογής των κανόνων δικαίου ενός άλλου κράτους. Το υποκειμενικό στοιχείο του σκοπού της προθέσεως είναι αναγκαίο για την εννοιολογική συγκρότηση της καταστροφικής. Η ύπαρξη του στοιχείου αυτού είναι θέμα αποδείξεως (βλ. την από 26-2-1998 γνωμοδότηση του καθηγητή Σπυρ. Βρέλη, αρ. 1 εδ. 1, β' και εκεί παραπομπές). Τέλος, υποστηρίζεται ότι, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις της καταστροφικής, ως κύρωση επέρχεται ο παραμερισμός του δικαίου, ο σύνδεσμος με τον οποίο δημιουργήθηκε τεχνητός, μαζί με τις έννομες συνέπειές του και ανεμπόδιση ανάπτυξη των εννόμων συνεπειών, που προβλέπονται από το αρχικώς και φυσιολογικώς εφαρμοστέο δίκαιο. Δηλαδή, αγνοείται η κατάσταση που δημιουργήθηκε τεχνητά και αφήνεται ελεύθερη η επέλευση των εννόμων συνεπειών που επιτάσσονται από το δίκαιο το υποδεικνυόμενο από τον αρχικό και φυσιολογικό σύνδεσμο (βλ. Μαριδάκη, όπ.π. Ιδ.δ.δ. 1 375, 386-387 και σημ. 50), χωρίς να έχει σημασία αν το καταστροφικό δίκαιο είναι ημεδαπό ή αλλοδαπό. Κατά την ίδια άποψη, η καταστροφική μπορεί να λειτουργήσει και στο πεδίο του δικονομικού διεθνούς δικαίου, όπως στην περίπτωση της τεχνητής επιλογής Forum (Forum shopping), οπότε και ως κανονική κύρωση απαγγέλλεται η ανάθεση της τελικής κρίσεως στο παλαιό Forum και ότι καταστροφική Forum μπορεί να είναι όχι μόνο το Forum cognitionis, αλλά και το Forum executionis, οπότε η αντίστοιχη κύρωση θα ήταν η τελική κρίση κατά τους κανόνες του αρχικού Forum executionis (βλ. Κ. Κεραμέα, όπ.π., αρ. 16, 17 και εκεί παραπομπές). Κατ' άλλη όμως άποψη, κύρωση της αποδοκιμαστέας καταστροφικής, που εκδηλώνεται τόσο ως καταστροφική μεταβολή Forum, όσο και ως καταστροφική περί το συνδετικό στοιχείο κανόνας συγκρούσεως, δεν μπορεί να είναι η εφαρμογή στο νέο Forum, επί ζητημάτων που χαρακτηρίζονται σ' αυτό ως δικονομικά, κανόνων δικαίου άλλου κράτους, του δικαίου δηλαδή του παλαιού Forum ή του ξένου δικαίου που ορίζεται ως εφαρμοστέο από το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο του παλαιού Forum (βλ. Σπυρ. Βρέλη, όπ.π. σελ. 6, 7 και εντέλει συμπέρασμα).

1η Διεθνής Έκθεση

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

TRANSPORT 2000

Συναντήστε τον κόσμο των Μεταφορών
Μειώστε τις δαπάνες!!!

**17-20
ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ
ΟΛΠ
ΠΕΙΡΑΙΑ**

- ✓ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- ✓ ΟΔΙΚΕΣ - ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ - ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ,
- ✓ ΣΥΝΔΙΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ,
- ✓ LOGISTICS,
- ✓ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ,
- ✓ ΕΝΔΟΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ,
- ✓ ΣΥΣΤ. ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ - ΑΡΧΕΙΟΘΕΤΗΣΗΣ,
- ✓ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΤΟΜΩΝ

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:
ΗΜΕΡΗΣΙΑ
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΚΕΡΔΟΣ
ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΑΓΟΡΑ
ΜΗΝΙΑΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ:

GENESIS
GROUP

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 17/11/2000

- 11:00-11:30 Εγγραφή Συνέδρων
- 11:30-12:00 Διεθνείς Εμπορευμα. Μεταφορές
- 12:00-12:30 Εμπορευματικά Κέντρα
- 12:30-13:30 Χρηματοδότηση Μεταφορών, Γ' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης
- 13:30-14:00 Διάλειμμα
- 14:00-16:30 Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές, Άξονας Μεταφορών: Βαλκάνια, Βαλτική Θάλασσα, Ανατ. Ευρώπη, Κεντρ.-Δυτ. Ευρώπη Άπω-Μέση Ανατολή, Λιμάνια Μεσογείου

ΣΑΒΒΑΤΟ 18/11/2000

- 11:00-11:30 Εγγραφή Συνέδρων
- 11:30-12:00 Εθνικό Ινστιτούτο Μεταφορών
- 12:00-13:30 Διαχείριση Ελληνικών Λιμένων Ο.Λ.Π. - Ο.Λ.Θ.
- 13:30-14:30 Logistics
- 14:30-15:00 Τηλεματική στις Μεταφορές
- 15:00-15:30 Διεθνές Σύστημα EAN-UCC στον τομέα των Μεταφορών

ΔΕΥΤΕΡΑ 20/11/2000

- 16:00-16:30 Εγγραφή Συνέδρων
- 16:30-18:00 Σχεδιασμός Ανάπτυξης & Υποδομής Συγκοινωνιών Αττικής
- 18:00-18:30 Επέκταση Εθνικού Οδικού Δικτύου
- 18:30-19:00 Ασφάλεια Μεταφορών

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

ΕΤΑΙΡΙΑ:

ΟΝΟΜ/ΝΥΜΟ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΠΟΛΗ:

T.K.:

ΤΗΛ.:

E-MAIL:

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

- ☐ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ☐ ΜΕΤΑΦΟΡ. ΕΤΑΙΡΙΑ
- ☐ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ-ΕΞΑΓΩΓΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
- ☐ ΝΑΥΤ/ΚΗ ΕΤ.-ΝΑΥΤ. ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ
- ☐ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
- ☐ ΑΛΛΟ

ΚΟΥΠΟΝΙ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ

**Κουπόνι εισόδου
για 2 άτομα**

Στείλετε το κουπόνι συμμετοχής
στο Συνέδριο στην **NEW GENESIS**:
Λ. Βουλιαγμένης 312,173 43 Αγ. Δημήτριος
Τηλ.: 97 34 149 & 179, 97 35 926, 97 64 118
Fax: 97 64 119- e-mail: ngenesis@otenet.gr

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ ΤΩΝ:

- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛ., ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ

- ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ
- ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
- Σ.Ε.Β. (ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ)
- ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
- ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑΚΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

- ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ LOGISTICS & MANAGEMENT
- ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ LOGISTICS
- ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ
- ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΕΞΑΓΩΓΩΝ
- ΕΘΝΙΚΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

αερομεταφορές

του Ηλία Μπίσια

Ο ΝΕΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Μια σημαντική πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής



Τι θα πρέπει να γνωρίζετε κατά την κράτηση μιας θέσεως

Όταν ο ενδιαφερόμενος απευθύνεται σε ταξιδιωτικό πράκτορα εντός της Ε.Ε. σχετικά με τη λήψη πληροφοριών που αφορούν ένα αεροπορικό ταξίδι (δρομολόγια, πτήσεις, ναύλους), δικαιούται να λάβει αντικειμενικές, ουδέτερες και σωστές πληροφορίες.

Πιο συγκεκριμένα, ο χάρτης προσδιορίζει ότι ο ταξιδιωτικός πράκτορας υποχρεούται να παρέχει επακριβείς πληροφορίες που αφορούν όλες τις διαθέσιμες εναλλακτικές λύσεις για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, αλλά με την ακόλουθη σειρά προτεραιότητας.

- Τις πτήσεις των αερομεταφορέων χωρίς ενδιάμεσο σταθμό (non stop).
 - Τις πτήσεις με ενδιάμεσους σταθμούς, αλλά χωρίς αλλαγή αεροσκάφους.
 - Τις πτήσεις με ανταπόκριση (τόσο με την ίδια όσο και με διαφορετικές εταιρείες).
- Επίσης ο πράκτορας υποχρεούται να ενημερώσει κάθε ενδιαφερόμενο σχετικά με όλους τους διαθέσιμους ναύλους που προσφέρουν οι διάφορες αεροπορικές εταιρείες με βάση πάντα τα διαθέσιμα στοιχεία.

Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να έχουν πάντα τη δυνατότητα της άμεσης πρόσβασης στις πληροφορίες που απεικονίζονται στο σύστημα κρατήσεων του ηλεκτρονικού υπολογιστή. Κατά την κράτηση του εισιτηρίου, τόσο ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή απευθείας η αεροπορική εταιρεία υποχρεούνται να μεταβιβάσουν στον επιβάτη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία αναφορικά με την ταυτότητα του αερομεταφορέα του οποίου το αεροσκάφος θα εκτελέσει την αερομεταφορά, σε αντίθεση με τον συμβαλλόμενο αερομεταφορέα ο οποίος μνημονεύεται στο εισιτήριο.

Η επιτροπή Μεταφορών Λογίοιλα ντε Παλάθιο από τις πρώτες μέρες ανάληψης των καθηκόντων της εξέφρασε την επιθυμία να ασχοληθεί με το «ανθρώπινο πρόσωπο» των αερομεταφορών. Σκοπός της ήταν η αναζήτηση στρατηγικών και νομοθεσιών που θα αποσκοπούσαν στην πλήρη ενημέρωση, προστασία, αλλά και ασφάλεια των επιβατών που ταξιδεύουν με ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς. Προς αυτήν την κατεύθυνση η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη νομοθετήσει σχετικά με θέματα που αφορούν την όρνηση επιβίβασης επιβατών από αερομεταφορέα, την αποζημίωσή του σε περίπτωση ατυχήματος, την εύρυθ-

μη εκτέλεση των οργανωμένων τουριστικών πακέτων και την ομαλή και αμερόληπτη λειτουργία των συστημάτων κρατήσεων θέσεων. Αυτό το καλοκαίρι η Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών (DG TREN) εξέδωσε σε όλες τις γλώσσες της Ε.Ε. έναν πλήρη χάρτη, που καθιερώνει αλλά και γνωστοποιεί τα δικαιώματα των επιβατών που ταξιδεύουν με ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς. Ο χάρτης βασίζεται στην υπάρχουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία και περιέχει πληροφορίες που αφορούν όλες τις κινήσεις ενός επιβάτη πριν, κατά τη διάρκεια, αλλά και ύστερα από ένα αεροπορικό ταξίδι.

Επίσης πληροφορίες πρέπει να δίνονται σχετικά με τις αλλαγές των αεροσκαφών, τους ενδιάμεσους σταθμούς και τις πιθανές αλλαγές αεροδρομίων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Τι δικαιούστε σε περίπτωση υπεράριθμων κρατήσεων θέσεων

Ο επιβάτης που διαθέτει έγκυρο εισιτήριο, στο οποίο αναγράφεται επιβεβαιωμένη κράτηση και εμφανίζεται στον έλεγχο των εισιτηρίων μέσα στην απαιτούμενη προθεσμία που έχει ρητά οριστεί από τον συμβαλλόμενο αερομεταφορέα σε αεροδρόμιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δικαιούται σε περίπτωση άρνησης επιβίβασής του λόγω υπεράριθμων κρατήσεων θέσεων για τη συγκεκριμένη πτήση, τα ακόλουθα:

Επιστροφή, χωρίς πρόστιμο, της αξίας του εισιτηρίου για το τμήμα του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκε ή μεταφορά του σε σύντομο χρονικό διάστημα μέχρι τον τελικό προορισμό του ή μεταγενέστερη μεταφορά, μόνο με επιθυμία του.

Η αεροπορική εταιρεία υποχρεούται επί πλῆθον (και όχι διαζευκτικά με τα προηγούμενα) να καταβάλει τα εξής αντισταθμιστικά ποσά σε μετρητά:

- 150 ευρώ για τις πτήσεις έως 3.500 km (75 ευρώ, εάν η καθυστέρηση για τον επιβάτη είναι μικρότερη των δύο ωρών).

- 300 ευρώ για τις πτήσεις που υπερβαίνουν τα 3.500 km (150 ευρώ, εάν η καθυστέρηση για τον επιβάτη είναι μικρότερη των τεσσάρων ωρών).

Οι αντισταθμιστικές παροχές δεν μπορούν να υπερβούν την τιμή του εισιτηρίου. Μόνο εάν ο επιβάτης συμφωνεί, οι αντισταθμιστικές παροχές επιτρέπεται να καταβληθούν σε ταξιδιωτικά κουπόνια ή σε άλλες υπηρεσίες εκτός από μετρητά.

Επί πλῆθον, οι αεροπορικές εταιρείες υποχρεούνται να προσφέρουν δωρεάν στους επιβάτες τη δυνατότητα να τηλεφωνήσουν στον τόπο προορισμού τους, γεύματα και αναψυκτικά, σε εύλογη σχέση προς το χρόνο αναμονής, την παροχή καταλύματος κ.λπ. Επίσης, οι αερομεταφορείς οφείλουν να παρέχουν στους συγκεκριμένους επιβάτες την περαιτέρω μεταφορά τους προς τον αρχικό προορισμό με προϋπόθεση ότι ο επιβάτης αποδέχεται να μεταβεί με πτήση σε κάποιο εναλλακτικό αεροδρόμιο. Οι αεροπορικές εταιρείες είναι υποχρεωμένες να καταβάλουν άμεσα τα παρόντα χωρίς την όχληση των επιβατών.

Οι αποζημιώσεις σε περίπτωση ατυχήματος «απελευθερώθηκαν»

Οι επιβάτες που ταξιδεύουν με κάποια αεροπορική εταιρεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή αμε-



βάνουν πλήρη αποζημίωση στην περίπτωση ατυχήματος, ανεξάρτητα από τον τόπο του ατυχήματος. Ακόμη πρέπει να καταβάλλονται προκαταβολές ποσών στις περιπτώσεις που αυτό κρίνεται αναγκαίο.

- Πιο συγκεκριμένα, κανένας αερομεταφορέας ή εθνική νομοθεσία δεν μπορεί να επιβάλει ανώτατα όρια όσον αφορά τις αξιώσεις που μπορεί να εγερθούν σχετικά με ζημιές που υπέστη κάποιος επιβάτης σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή πρόκλησης οποιασδήποτε άλλης σωματικής βλάβης από αερομεταφορέα της Ε.Ε.

- Μια αεροπορική εταιρεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης οφείλει να καταβάλει, χωρίς καμία καθυστέρηση και, οπωσδήποτε, το αργότερο μέσα σε δεκαπέντε ημέρες από τη στιγμή που εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου που δικαιούται να λάβει την αποζημίωση, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών και συγκεκριμένα περίπου 200.000 ευρώ ανά επιβάτη, σε περίπτωση θανάτου.

Οι αεροπορικές εταιρείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιτρέπεται να περιορίζουν την ευθύνη τους ή να απαλλάσσονται από αυτήν μόνο εάν η ζημία προκλήθηκε στο σύνολό της ή κατά ένα μέρος από αμέλεια του επιβάτη, ο οποίος τραυματίστηκε ή απεβίωσε.

Μήπως ενοχλήστε από τις καθυστερήσεις;

Η αεροπορική εταιρεία ευθύνεται για τη ζημία που προκάλεσε μια καθυστέρηση, εκτός εάν αποδείξει ότι έλαβε κάθε εύλογο μέτρο προς αποφυγή της ζημίας ή ότι ήταν αδύνατη η αποφυγή της. Στο ίδιο πλαίσιο η εταιρεία ευθύνεται για την απώλεια ή τη φθορά των αποσκευών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμβουλεύει τους «δυσσχεσμένους»

- Σε περίπτωση που ο επιβάτης πιστεύει ότι ένας ευρωπαϊκός αερομεταφορέας έχει αθετήσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το χάρτη, θα πρέπει να έλθει σε επαφή με την αεροπορική εταιρεία ή το διοργανωτή των οργανωμένων διακοπών.

- Εάν ο επιβάτης πιστεύει ότι δεν τηρήθηκε ο νόμος, πρέπει ο/η ίδιος/-ια να έλθει σε επαφή με τον αντίστοιχο εθνικό φορέα που είναι αρμόδιος για τις αεροπορικές μεταφορές ή την προστασία των καταναλωτών. Στην περίπτωση που αφορά πτήσεις από ή προς το Ελληνικό ή αρμόδια υπηρεσία είναι το Γραφείο Προστασίας Καταναλωτών Αεροπορικών Εταιρειών στον Ανατολικό Σταθμό του Ελληνικού (τηλ. 96.94.519).

- Όταν κάποιος επιβάτης υποστεί ζημία επειδή δεν τηρήθηκε η κοινοτική ή/και εθνική νομοθεσία, μπορεί να ασκήσει ιδιωτική αγωγή ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων.

- Οι επιβάτες μπορούν επίσης να ενημερώσουν τη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την έμπρακτη ανταπόκριση στην καταγγελία τους (στη διεύθυνση: Rue de la Loi/ Wetstraat 200, 1049, Βρυξέλλες, fax +32(0)2.299.10.15, e-mail: tren-aprights@cec.eu.int).



Υψηλά κέρδη από τη Lufthansa

Η Lufthansa παρουσίασε αύξηση των κερδών της σε όλους τους στρατηγικούς τομείς των δραστηριοτήτων της. Τα λειτουργικά αποτελέσματα, που ανήλθαν σε 683 εκατ. μάρκα (349 εκατ. ευρώ) και ενίσχυσαν τη θέση του αεροπορικού ομίλου, ήταν κατά 17,9% υψηλότερα σε σχέση με το ίδιο εξάμηνο του προηγούμενου έτους. Τα κέρδη του ομίλου μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2000 ανήλθαν σε 13,4 εκατ. μάρκα (6,9 εκατ. ευρώ), δηλαδή αύξηση κατά 18% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Τα λειτουργικά έξοδα παρουσίασαν σε σχέση με το προηγούμενο έτος αύξηση κατά 19,8% που οφείλεται στην αύξηση των πρώτων υλών κατά 27,7%. Χάρη σε ένα πακέτο μέτρων που έλαβε η Lufthansa σε όλους τους τομείς για τη σταθεροποίηση των εξόδων για καύσιμα, κατάφερε να αποφύγει περαιτέρω αρνητικές επιπτώσεις.

Τα προ φόρων κέρδη της Lufthansa στο πρώτο εξάμηνο παρουσίασαν συγκριτικά με το περασμένο έτος αύξηση. Τα αποτελέσματα άγγιξαν το 1,05 δισ. μάρκα (539 εκατ. ευρώ), αύξηση κατά 82,1%, και ενισχύθηκαν από την πώληση των μεριδίων στην Amadeus Global Travel Distribution S.A. (739 εκατ. μάρκα).

Παράλληλα, το Supervisory Board της Lufthansa ενέκρινε στο συμβούλιό τους στις 20 Σεπτεμβρίου 2000 την αγορά 14 αεροσκαφών.



Η Aegean Airlines επιβραβεύεται

Η Aegean Airlines ανακηρύχθηκε νικήτρια εταιρεία του χάλκινου μεταλλίου του διαγωνισμού που διοργανώνει κάθε χρόνο ο ERA για την αεροπορική εταιρεία της χρονιάς 2000/1. Ο ERA είναι ο Σύνδεσμος Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιρειών (European Regions Airline Association) και εκπροσωπεί 83 αεροπορικές εταιρείες, 43 αεροδρόμια και άλλες 110 εταιρείες που ασχολούνται με τις αερομεταφορές στην Ευρώπη.

Η απονομή έγινε στις 28 Σεπτεμβρίου 2000 στο Interlaken Ελβετίας κατά τη διάρκεια της ετήσιας γενικής συνέλευσης του ERA. Το βραβείο αυτό παρέλαβε από τον πρόεδρο της Ελβετικής Ομοσπονδίας κ. Adolf Ogi, ο κ. Αντώνης Συμινδαλάς, επιχειρησιακός διευθυντής της Aegean, σε ειδική τελετή. Αυτή η τιμητική διάκριση βασίστηκε σε ένα ευρύ φάσμα κριτηρίων, όπως οι τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές της Aegean, η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και η ικανοποίηση του επιβατικού κοινού, η πληρότητα και η ακρίβεια των πτήσεών της, η διάρθρωση του στόλου και η ανάπτυξη του δικτύου της, η εμπορική καινοτομία και η εταιρική στρατηγική καθώς και η χρηματοοικονομική της ανάπτυξη.

Σήμερα η Aegean έχει εδραιώσει τη θέση της στην εσωτερική αγορά αφού κατέχει μερίδιο 36%, ενώ προσφέρει 2,4 εκατομμύρια θέσεις ετήσιως παρουσιάζοντας πληρότητα της τάξεως του 75% στο σύνολο του δικτύου της. Το 2000 αναμένεται να μεταφέρει πάνω από 1,7 εκατ. επιβάτες.

Μία προσπάθεια για το βιβλίο Guinness

Εξήντα άντρες τριών διαφορετικών αστυνομικών τμημάτων της Βρετανίας κατάφεραν να τραβήξουν για 100 μέτρα ένα αεροσκάφος Boeing 747-400 της British Airways σε χρόνο 53,33 δευτερολέπτων, καταρρίπτοντας το προηγούμενο ρεκόρ κατά 5,8 δευτερολέπτα και κερδίζοντας ταυτόχρονα μία θέση στο βιβλίο Guinness Book of Records.

Το αεροσκάφος ζυγίζει 205 τόνους, γεγονός που σημαίνει ότι το βάρος που αντιστοιχούσε σε κάθε έναν από τους 60 άντρες ήταν 3,42 τόνοι.

Η προσπάθειά τους συγκέντρωσε 15.000 στερλίνες (9 εκατομμύρια δραχμές περίπου) για το Benevolent Fund του Royal Ulster Constabulary.



Επενδύσεις στις ηλεκτρονικές κρατήσεις από την Αθήνα

Από αυτό το φθινόπωρο η Lufthansa και η Austrian Airlines, σύμμαχοι του ομίλου Star Alliance, προσφέρουν στους επιβάτες τους το προνόμιο του electronic ticketing σε σχεδόν όλες τις πτήσεις μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας, όπως επίσης και στις διεθνείς πτήσεις για Αθήνα, Μπανγκόκ, Βρυξέλλες, Μαϊάμι, Νέα Υόρκη και Σαγκάι.

Η Lufthansa και η Austrian Airlines συνδύασαν τις γνώσεις τους σε θέματα τεχνολογίας ώστε να εξασφαλίσουν στους επιβάτες τους πιο άνετο ταξίδι και γρήγορο check-in. Ο κ. Thomas Sattelberger, μέλος της επιτροπής Προϊόντων και Υπηρεσιών, δήλωσε ότι μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα οι δύο εταιρείες κατάφεραν με την ξεχωριστή τους συνεργασία να επιτύχουν εξαιρετικά αποτελέσματα στην τεχνολογική ανάπτυξη.

Οι επιβάτες μπορούν τώρα να πραγματοποιούν το check-in σε περισσότερα από 200 αυτόματα μηχανήματα με εισιτήρια ETIX και των δύο εταιρειών.

Στο σύντομο μέλλον θα υπάρξουν παρόμοιες συνεργασίες και με άλλα μέλη του ομίλου της Star Alliance.





MAERSK AIR



*Daily Direct
flights
to Copenhagen*

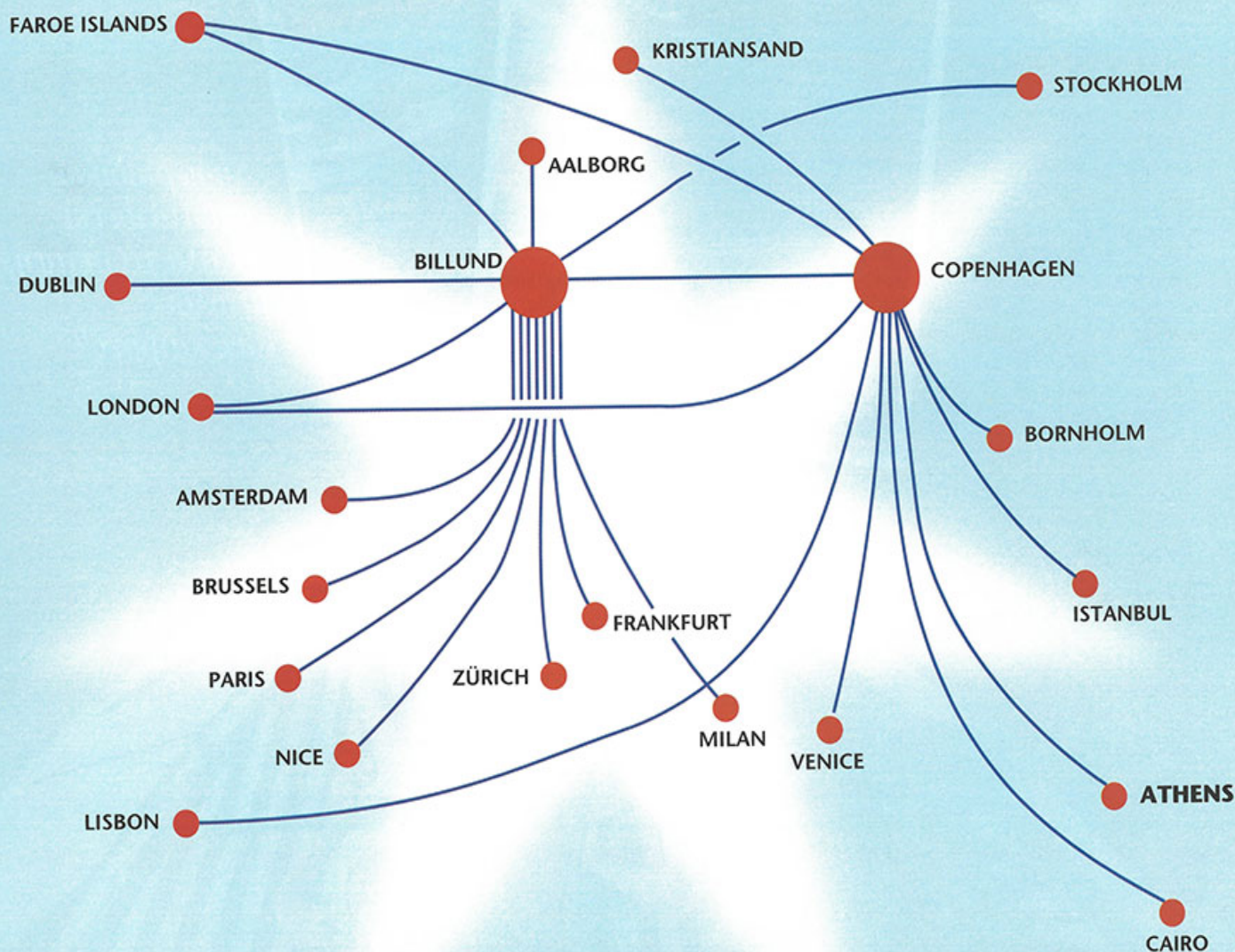
ATHENS - COPENHAGEN

DM 192 Dep 16.00 - Arr 18.25

COPENHAGEN - ATHENS

DM 191 Dep 11.00 - Arr 15.15

with transfer connections to Scandinavia and the Baltic



General sales agent for MAERSK AIR



APG HELLAS S.A.
AIR PROMOTION GROUP

33, ACADEMIAS STR. • ATHENS 106 72 • GREECE • TEL. 36 03 120, 36 07 741 • FAX 36 33 121 • SITA: ATHRSDM • E-mail: gsa@apg.gr

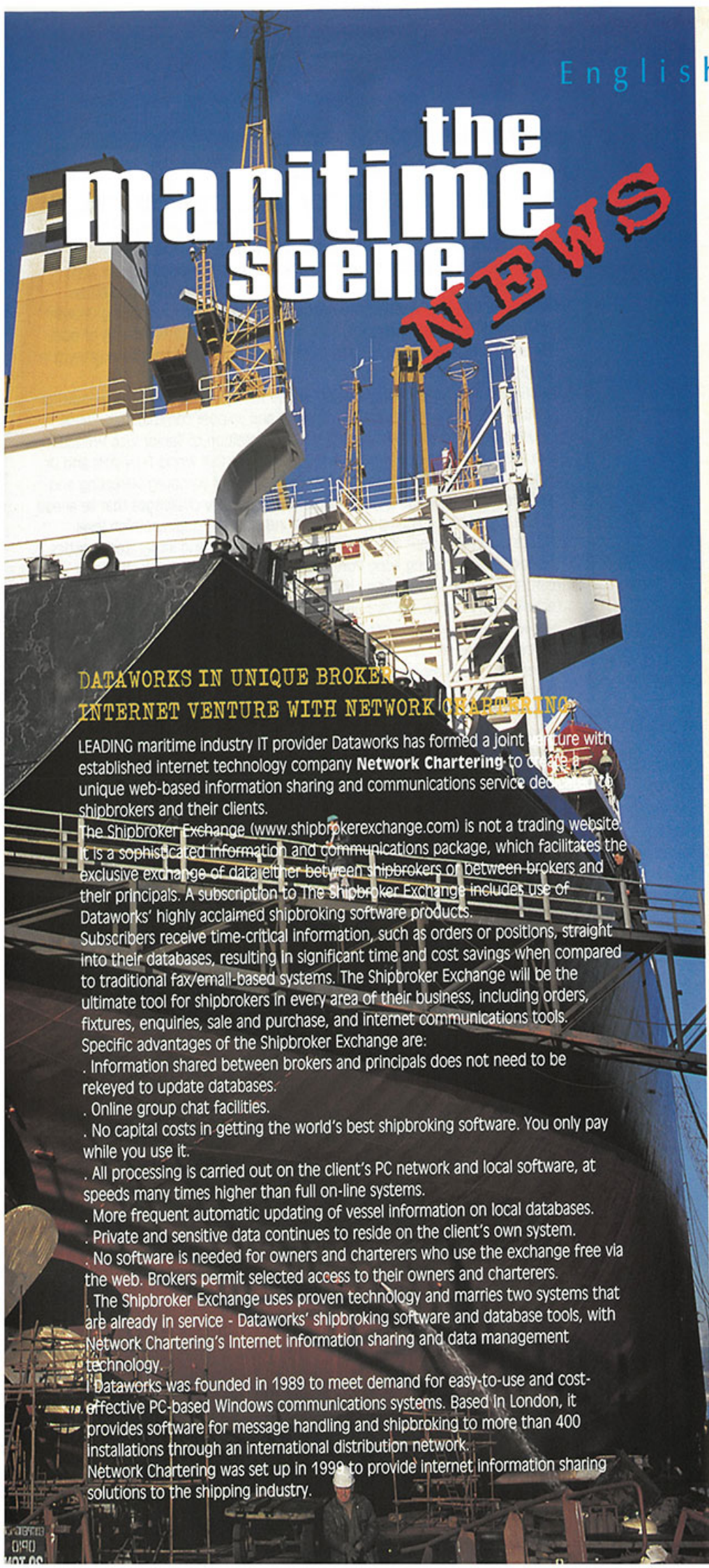
ο κόσμος των ονείρων σας ...είναι πραγματικός

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΚΑΘΕ ΜΗΝΑ ΣΤΑ ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ



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

Για συνδρομές επικοινωνήστε με τα γραφεία σύνταξης:
Λεωφ. Βουλιαγμένης 22, 167 77 Ελληνικό, τηλ. 01-96.27.150, fax 01-96.25.203



the maritime scene NEWS

ENSOLVE BIOSYSTEMS WINS ADDITIONAL ORDERS FOR BIOMECHANICAL BILGE WATER TREATMENT SYSTEM

EnSolve Biosystems has won orders from Interlake Steamship Company to supply two PetroLinator 630 biomechanical bilge water treatment systems.

The PetroLinator 630 systems will replace the existing conventional oily water separator systems on the 1,000-ft cargo vessels MV Mesabi Miner and MV Paul R. Tregurtha. The installations will be completed during the winter layup period.

The new order from Interlake follows on the successful sea trials of the PetroLinator system on another Interlake ship, MV James R. Barker, earlier this year.

The PetroLinator 630 is a new, patented maritime oily water separator that uses bioremediation to treat bilge water so that it meets international clean-water standards for discharge into environmentally sensitive waterways. The unique PetroLinator system contains safe, non-pathogenic, hydrocarbon-ingesting bacteria that convert oils, grease, detergents and other hydrocarbons into harmless end products.

The automated system works 24 hours a day, processing up to 20,000 gallons of bilge water per week. It is equipped with a fail-safe oil content monitor that continuously tests the clean effluent prior to discharge.

The PetroLinator 630 has been type-approved by the U.S. Coast Guard and the Canadian Department of Transportation to meet the regulatory limit of 15 parts per million, as specified by the International Maritime Organization (IMO).

EnSolve Biosystems is an early-stage biotechnology company based in the Research Triangle region of North Carolina. The company has received numerous awards and financial support from the North Carolina Biotechnology Center for research and development. EnSolve's other products for the marine market include bioenzymatic degreasers and oil-spill cleanup products.

DATAWORKS IN UNIQUE BROKER-CLIENT INTERNET VENTURE WITH NETWORK CHARTERING

LEADING maritime industry IT provider Dataworks has formed a joint venture with established internet technology company Network Chartering to create a unique web-based information sharing and communications service dedicated to shipbrokers and their clients.

The Shipbroker Exchange (www.shipbrokerexchange.com) is not a trading website. It is a sophisticated information and communications package, which facilitates the exclusive exchange of data either between shipbrokers or between brokers and their principals. A subscription to The Shipbroker Exchange includes use of Dataworks' highly acclaimed shipbroking software products.

Subscribers receive time-critical information, such as orders or positions, straight into their databases, resulting in significant time and cost savings when compared to traditional fax/email-based systems. The Shipbroker Exchange will be the ultimate tool for shipbrokers in every area of their business, including orders, fixtures, enquiries, sale and purchase, and internet communications tools. Specific advantages of the Shipbroker Exchange are:

- Information shared between brokers and principals does not need to be rekeyed to update databases.
 - Online group chat facilities.
 - No capital costs in getting the world's best shipbroking software. You only pay while you use it.
 - All processing is carried out on the client's PC network and local software, at speeds many times higher than full on-line systems.
 - More frequent automatic updating of vessel information on local databases.
 - Private and sensitive data continues to reside on the client's own system.
 - No software is needed for owners and charterers who use the exchange free via the web. Brokers permit selected access to their owners and charterers.
- The Shipbroker Exchange uses proven technology and marries two systems that are already in service - Dataworks' shipbroking software and database tools, with Network Chartering's Internet information sharing and data management technology.

Dataworks was founded in 1989 to meet demand for easy-to-use and cost-effective PC-based Windows communications systems. Based in London, it provides software for message handling and shipbroking to more than 400 installations through an international distribution network. Network Chartering was set up in 1999 to provide internet information sharing solutions to the shipping industry.



LIBERIAN REGISTRY LAUNCHES INTERNET TONNAGE TAX CALCULATOR

THE Liberian Registry has improved shipowner access to its services still further with the introduction of an instant tonnage tax calculator. Owners can now obtain immediate confirmation of the amount of tonnage tax payable by entering the net tonnage of their vessels into a special calculator on the website of the Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR). At the touch of a button, the calculator will also show a range of other information if applicable - including annual inspection, registration, administration and certification fees. Further improvements to the LISCR website include a new facility for approved inspectors to update their online details, thus ensuring that the most efficient lines of communication are available at all times to the registry and its customers. The website can be accessed at www.liscr.com

These innovations are part of the Liberian Registry's commitment to an ongoing programme of improved access and lower costs for shipowners, whilst maintaining the highest standards of quality with which the registry is synonymous.

The Liberian Registry recently cut its annual tonnage taxes by 75 per cent to \$0.10 per net ton, and waived registration fees for vessels entering the flag until the end of 2000. Later this year, it will be possible to record Liberian mortgages in London, for the first time ever. And online registration of ships is expected to be available early next year.

The Liberian Registry is one of the world's largest and most active open registers, combining the highest standards for vessels and crews with the highest standards of responsive service to shipowners. Almost 1,900 vessels of 60m gt currently fly the Liberian flag.

MALAYSIAN MINISTER OF TRANSPORT TO OPEN TOC ASIA 2001 20-22 FEBRUARY HONG KONG CONVENTION & EXHIBITION CENTRE

Y.B. Dato Seri Dr. Ling Liong Sik, Minister of Transport for Malaysia, will give the opening keynote address at the fifth Terminal Operations Conference and Exhibition for Asia (TOC Asia), held in Hong Kong's Convention & Exhibition Centre from 20-22 February. Taking the conference theme Managing Growth with Intelligence - as his topic, Dr Ling will address regional expansion of port, shipping and transport capacity to meet the demands of Asian trade growth in the global economy.

Joining Dr Ling in the plenary session will be senior figures from the worldwide terminal operations, liner shipping, logistics and shipper communities. These include Gao Weijie, recently promoted to the position of Senior Vice President with the COSCO Group; Robert Grassi, President of CSX World Terminals and Dr Hans Ludwig Beth, Chairman and CEO of the Port of Hamburg Marketing and Public Relations. The opening session will chart the key challenges that lie ahead for the global liner shipping and terminal industries, including a high level debate the implications of supply chain management and integrated logistics. Supported by the Hong Kong Port and Maritime Board, TOC Asia 2001 will feature a two-and-a-half day main conference programme of strategic and technical conference sessions. In addition, delegates will be able to attend a new workshop on Equipment Maintenance & Diagnostics and a brand new one day conference on Free Trade Zones & Logistics Centres: Creating the Value Added Port. Both the workshop and one-day conference can be booked and attended separately, or as part of the full delegate package.

Created with the support of a steering committee of industry experts, TOC Asia 2001 conference sessions will address:

- Asian ports, shipping and intermodalism
- E-ports - terminal management in the Internet age
- Port planning, policy and investment
- Terminal design, logistics and productivity
- Crane design and terminal automation

Leading speakers already confirmed include: Eric Bogh Christensen, Managing Director, Modern Terminals Ltd.; Dr. Chris Whitaker, CEO, Port of Melbourne; Graham Mulligan, CEO, Port of Brisbane; Roger Davies, Director, South East Asia, P.O. Ports; Mohd Sidik Shaik Osman, Executive Director, Port of Tanjung Pelapas; Marco Tapia, IT Director, P.O. Ports; Dr. Ernst Frankel, Professor of Ocean

Studies and Sloan School of Management, Massachusetts Institute of Technology and Mable Chan, Vice President and Senior Analyst, Moodys Asia Pacific. A dedicated exhibition featuring port and terminal operators, together with key suppliers of technology, systems and services, will run simultaneously alongside the three-day conference.

MOVES AT EXXONMOBIL MARINE FUELS INTERNATIONAL TEAM

ExxonMobil Marine Fuels (EMMF), the world's largest supplier of marine fuels, has appointed Ahmed Zaki and Boris Nigbur to its international team based in Leatherhead, near London in the UK.

Ahmed joins from ExxonMobil's local affiliate in Egypt, where he worked in Marine Fuels Business Development. «This is an exciting move for me and I am looking forward to working in a more global environment», he says.

Boris has come from the company's subsidiary in Germany, where he was involved in Marine Sales. «EMMF's worldwide focus is a tremendously appealing prospect that I am very much looking forward to», he says.

Meanwhile, Emmanuel Onillon and Neal Bolton have left EMMF to pursue interests elsewhere.

ExxonMobil Marine Fuels has a network of over 300 ports in over 70 countries, through which more than 15m tonnes of marine fuel are supplied annually.

THE NAME BEHIND THE SCREENS

Anyone walking round the SMM2000 exhibition in Hamburg, Germany at the end of September could not fail to be impressed by the plethora of electronics on display. The latest in navigation systems, machinery monitoring and control, internal and external shipboard management and communications all had one thing in common - flat screen displays. While many manufacturers were offering their own interpretations of these hi-tech solutions, very few people realised the screens they were avidly watching, came from one source - **Jakob Hatteland Instrument AS** of Norway. Jakob Hatteland Instrument AS (JHI), part of the Hatteland Group, was established in 1987. The Company offers a wide range of Industrial and Maritime monitors and displays for most applications. The Company uses components from the most reputable manufacturers, a list that includes Hitachi, Sharp, Fujitsu and NEC of Japan.

All of the displays are fully tested before delivery and, where required, ruggedised to meet harsh working environments.

Jakob Hatteland Instrument supplies the vast majority of the world's leading marine electronics producers with flat screen displays. These are normally badged by these companies under OEM agreements.

The Company offers a range of displays, type approved by the leading classification societies, for use in equipment operating under international regulations. In addition to the commercial marine sector, JHI flat screen technology is also supplied to many of the world's navies.

Among the latest products from Jakob Hatteland Instruments are the JH 20T02 M20, offering a 20.1 inch TFT display and the JH 18T01 M31, providing an 18.1 inch TFT screen. Both these units have a full colour maximum resolution of 1280 x 1024 pixels and a viewing angle of 160 degrees and 170 degrees respectively.

As well as being a major producer for the marine industry, JHI products are to be found in many industrial and office applications throughout the world.

The market can expect that Jakob Hatteland Instrument will release a larger size of the flat panel screen display in the near future.



UNIGLORY SIGNS A SLOT SHARE AGREEMENT WITH YANGMING TO PROVIDE GREATER ASIAN COVERAGE

Uniglorry Marine Corporation, Taipei, has signed a slot-sharing agreement with Yangming Marine Transport Corp, also of Taipei, whereby the two lines will share slots with each other on specific trade routes. This will improve both lines' port coverage and frequency of sailings to the benefit of their customers.

Uniglorry is now able to offer its customers space on sectors of three of Yangming's weekly services, namely its Pan Asia Services I and II (PAS I and PAS II) and its Korea/Malaysia Service (KTM).

In the case of the PAS I service, Uniglorry will have space from:

- Korea to Taiwan (Pusan/Kwangyang/Keelung/Taichung/Kaohsiung)
- Taiwan to the Philippines and Indonesia (Keelung/Manila/Jakarta)
- Philippines to Taiwan and Korea (Manila/Kaohsiung/Keelung/Pusan/Kwangyang)

For the PAS II service, Uniglorry will now be offering a weekly service linking Keelung, Taichung, Kaohsiung, Hong Kong, Laem Chabang and Bangkok. On the KTM service, the ports covered by the joint agreement are Pusan (Busan) and Keelung.

Yangming will be taking slots on sectors of five Uniglorry services, namely the NSB, NSD, NSE, NSG and TVN services covering Taiwan, Hong Kong, Indonesia, Japan, Malaysia, the Philippines, Singapore and Vietnam. Full details of Uniglorry's service network can be found on www.uniglorry.com.tw. Uniglorry is a member of the Evergreen Group and currently owns 40 vessels with another 16 on charter. It is currently taking delivery of a series of ten P-type vessels. The ships have a capacity for 1,618 TEU. Other specifications include a length of 182 metres, beam of 28 metres, draft of 9 metres and a service speed of 18.7 knots.

USE OF MARINE DGPS SERVICE GROWS DESPITE THE REMOVAL OF SELECTIVE AVAILABILITY

Despite the U.S. government's removal of Selective Availability, the policy under which artificial errors were induced into the GPS signals offered to non-military users, fishing fleets and other professional marine users continue to rely on differential GPS for enhanced accuracy and reliability.

That's the conclusion of Fugro SeaSTAR, a leading supplier of DGPS services, six months after the U.S. government announced its decision to restore full GPS accuracy for civilian users. Fugro reports that no commercial fishing customers have withdrawn subscriptions for the SeaSTAR satellite DGPS service. In

fact, Fugro stated that sales of DGPS subscriptions and equipment have continued to be strong, along with renewals from existing customers. Fugro SeaSTAR is a marine DGPS subscription service that transmits continuous real-time DGPS error correction data worldwide from a network of 80 shore-based reference stations. The DGPS data is uploaded to satellites from the reference stations, and transmitted to subscribers via private dedicated channels on spot beams from geostationary satellites. The shipboard equipment consists of a small omnidirectional antenna and a data receiver that demodulates the DGPS data from multiple reference stations, calculates the optimum DGPS solution for the vessel's location and feeds the error corrections into the ship's GPS receiver.

In addition to commercial fishing fleets, major users of the Fugro SeaSTAR service include oceanographic research vessels, buoy tenders, high-speed passenger and vehicle ferries and other vessels requiring more accurate position and velocity measurements. Fugro SeaSTAR (UK) is a business unit of Fugro N.V., a multi-national group of companies, which provide geotechnical, survey and positioning services worldwide.



INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS APPOINTS MERLIN

SHIP broking, ship agency, ship management, maritime law, chartering, liner trades, port agency, ship finance and marine insurance. The Institute of Chartered Shipbrokers is involved in all these areas offering recognised training and qualifications for anyone in the shipping industry.

With 25 overseas branches, it also works on behalf of its 3,000 plus members around the world updating documentary terms and conditions through its association with Fonasba and BIMCO, and influencing decisions by authorities at national and international level.

Merlin Corporate Communications has been appointed to handle the public relations on behalf of the Institute. For any information on the above or the latest news regarding the Institute's role as a voice for its members in the

industry and source for comment on current shipping matters, please contact Suzanne Starbuck or John Guy at Merlin.

VISIONARY SPEAKERS AT ITIC'S 75TH BIRTHDAY FORUM

ITIC's FORUM 2000 got off to a rousing start with industry leaders sharing their visions of the future with the members, directors and managers of the club. E-commerce was a recurring theme with Scott Singer of Sinclair, Roche & Temperley emphasising the need to protect domain names and brands in relevant jurisdictions. He also recommended obtaining patents to protect software if delegates were to avoid the legal pitfalls of setting up a dot.com venture.

The two-day forum, which took place on 2-3 October at the Four Seasons Hotel, London, brought together the club's managers, directors and members to discuss the current challenges facing ship agents, brokers, managers, surveyors, consultants and other transport industry professionals.

Also focusing on the dot.com theme, Peter Kerr-Dineen of Howe, Robinson & Co described the development of on-line exchanges as "the greatest challenge to independent shipbrokers for at least a century." He highlighted the danger of commercial exchanges which are looking to disintermediate the industry and "capture a substantial part of the money which is today paid to brokers for marketing services." While some brokers have invested in web-based initiatives of their own to improve the service offering to their clients, Kerr-Dineen described those brokers who are investing in, or supporting, commercial exchanges as "supping with the enemy."

Chaired by John Guy of Merlin Corporate Communications, the opening day of the forum also featured presentations by Simon Morse of Inchcape Shipping Services Ltd, Harry Gilbert of Wallem Group Ltd, and Martin Stopford of H Clarkson & Co. Day two offered delegates the choice of four separate programmes aimed at ship brokers, ship agents, ship managers, and surveyors, consultants and other transport industry professionals. Speakers included Barbara Fletcher of the Institute of Chartered Shipbrokers, Janet McFee of Cleaves and Company Ltd, Michael Chalos of The Chalos Law Firm and representatives from ShipDesk, Cargobiz, Onesea and Setfair.

CITIC is a specialist mutual insurer of third-party liabilities for transport industry professionals. It is managed by ITIM Co Ltd, a Thomas Miller company.

NEW HR DIRECTOR APPOINTED AT LR

Lloyd's Register (LR) has appointed Geoff Thomas as its new director of Human Resources, based in London. Thomas, who starts at LR this week, succeeds David Littlejohn who moves to a senior position in the organisation's publications area.

Thomas, 52, holds an MA (Hons) from Oxford University and is a member of the Institute of Personnel Development. His career, spent in personnel and commercial line management roles, has taken him to the P&O Group, the Mars Group, Burmah Castrol plc, and for the past five years, Marsh Ltd, where he was UK Human Resources director.

He will head the corporate HR team and will be responsible for developing and monitoring human resources strategy, policies and procedures across LR, its affiliated companies and other interests worldwide.



IACS CALLS FOR CO-OPERATION TO ENCOURAGE QUALITY SHIPPING

EXCESSIVE inspections and a growing number of regulations are doing little to improve safety at sea, according to Robin Bradley of IACS. Speaking on the first day of the Lloyd's List Events Tanker Safety conference in London

on 21 September, Bradley said that although politicians and the public are looking to class to eliminate sub-standard ships, this expectation can far exceed the actual role and reach of classification societies.

According to Bradley, the solution lies in a more efficient implementation of rules and better co-ordination of inspections. «The way to go is for class and IACS to convince the industry of the quality and reliability of their work, and for the industry to agree to combine the diverse inspections and vettings and concentrate them on class as far as

possible», he said. He added that class has very limited possibilities to give economic incentives to encourage quality shipping. «This is where we need co-operation with our other partners, particularly the insurers», he said.

With the industry facing zero tolerance of oil spills, the two-day conference, held at The Park Lane Hotel, features expert speakers from key players in the tanker industry to discuss what lessons can be learned from Erika and what the future holds for the tanker sector.

LLOYD TRIESTINO ESTABLISHES REPRESENTATION IN CANADA

The Italian shipping line Lloyd Triestino SpA (LT) has appointed Anglo Canadian Shipping Agency in Vancouver as its agent for Canada. LT recently announced that it was returning to the transpacific trades and is in the process of launching a number of weekly container services linking Asia and North America.

In addition to its head office in Vancouver, Anglo Canadian also has offices in Montreal and Toronto which will provide local servicing of LT customers in eastern Canada.

LT is also establishing a network of representative offices in the US. A wholly-owned subsidiary, Lloyd Triestino America Corporation, has its headquarters in Morris Plains, New Jersey and there is a branch office serving the West Coast in Boise, Idaho. Further networking offices are also becoming operational in other major cities in the US.

DIARY OF EVENTS

NOVEMBER 2000

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

15-16 November 2000,

Grand Hall Olympia, London
Shiprepair and Conversion 2000
Exhibition & Conference
Lloyd's List Events
Tel.: +44207 453 5939

15-16 November 2000,

Princess Sofia Hotel, Barcelona
Global Automotive Logistics
Conference and Exhibition
Organised by the Informa Group
Tel.: +44 20 7480 0600

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 **NAUTIKA CHRONIKA** for one year (11 issues)

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

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

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ / METHOD OF PAYMENT

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

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/COMPANY:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΔΟΥ: ΑΦΜ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS:

..... 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

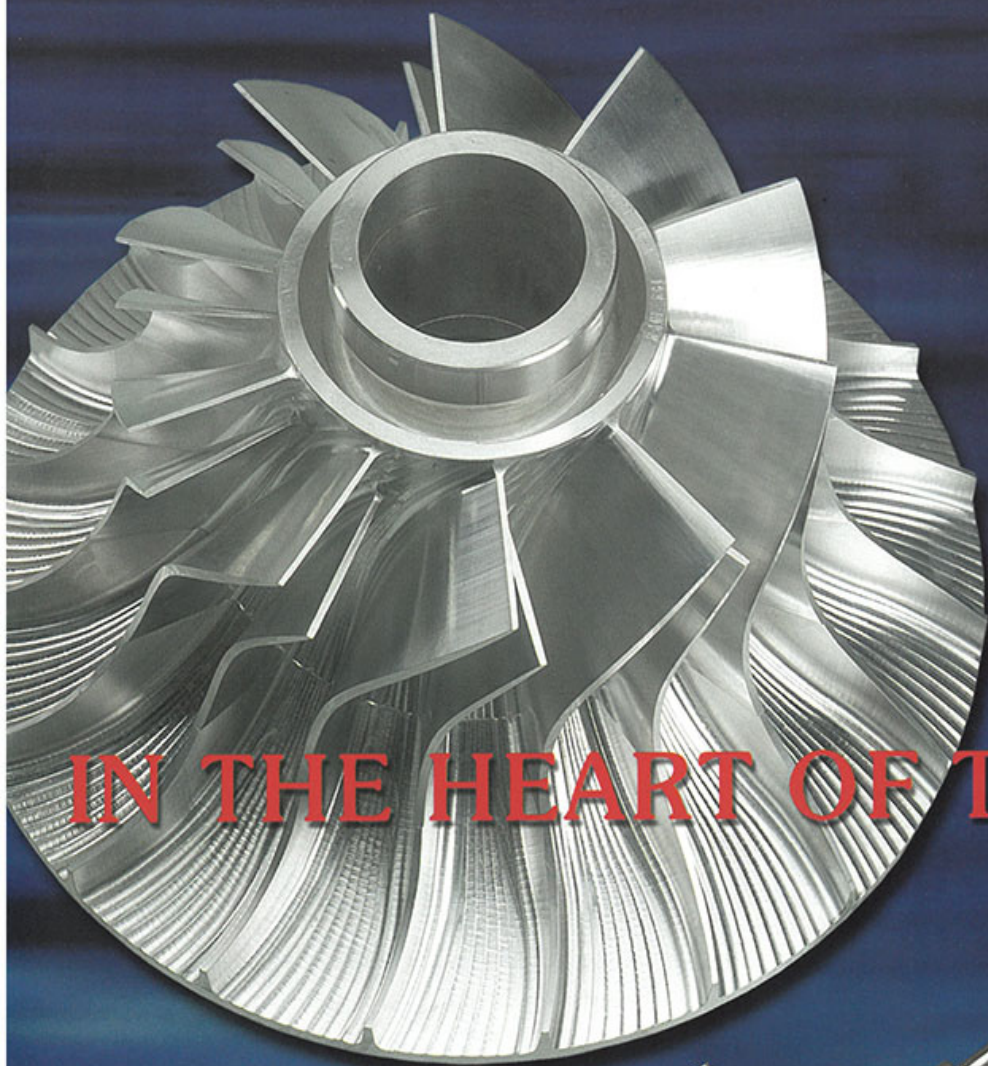
D. & Th.



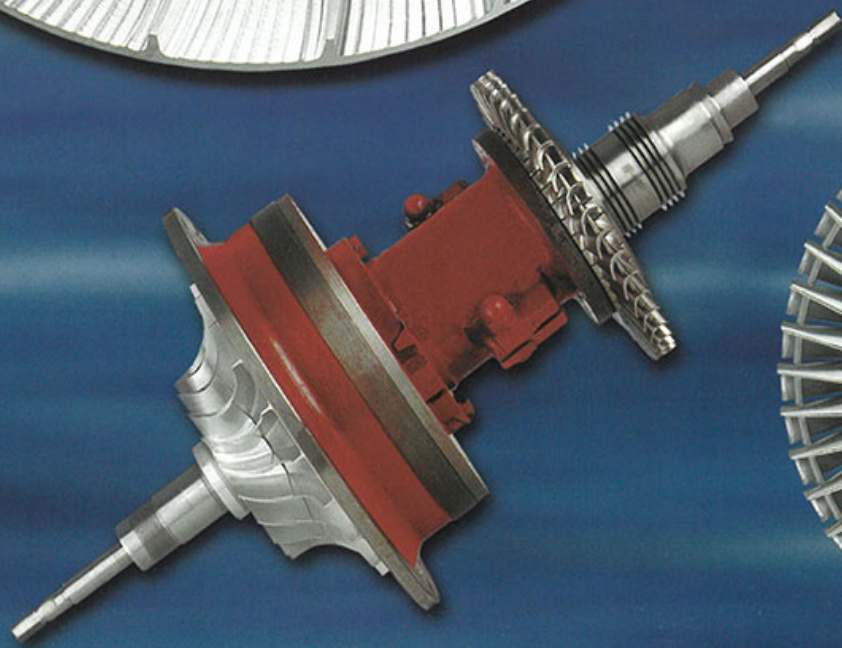
PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS



IN THE HEART OF THE SHIP



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

e-mail:turbopis@hol.gr

Μπράβο! Με προσέχουν ως την λεπτομέρεια!

ΔΩΡΕΑΝ πληροφορίες! Θα πάρω να μαθώ...

Νοιώθω πως είναι στη γειτονιά μου!

Ένας αριθμός για όλη την Ελλάδα. Ευκολο!

Τελικά, οι μεγάλοι αξιοποιούν την τεχνολογία!

0800
0801

Ουφ! Λύθηκε το ζήτημα της επικοινωνίας.

Απίστευτο! Τηλεφωνείς και βρίσκεις τον κοντινό σου αντιπρόσωπο.

Αστική χρέωση, απ'όπου κι αν καλέσω!

Έχετε Επιχείρηση; Αποκτήστε πλεονέκτημα επικοινωνίας.

Δύο "έξυπνα" εργαλεία στην υπηρεσία σας

FREEphone 0800

Κλήσεις χωρίς χρέωση για τους πελάτες σας.

ONEphone 0801

Κλήσεις με αστική χρέωση για τους πελάτες σας.

Με τις νέες υπηρεσίες του Νοήμονος Δικτύου του ΟΤΕ, FREEPhone (0800) και ONEPhone (0801), η επιχείρησή σας κερδίζει σε εικόνα, εξοικονομεί χρόνο και χρήμα, αποκτά αποτελεσματικό Σύστημα Διαχείρισης Κλήσεων και εξασφαλίζει καλύτερη επικοινωνία με το κοινό της.

Με FREEPhone και ONEPhone, χωρίς καμιά αγορά πρόσθετου εξοπλισμού, η επιχείρησή σας αποκτά έναν πενταψήφιο αριθμό κλήσης της επιλογής σας, που μαζί με το πρόθεμα 0800 ή 0801 αντίστοιχα, ισχύει για όλη την Ελλάδα.

Κερδίστε σε εικόνα.

Το FREEPhone και το ONEPhone δείχνουν πως μια επιχείρηση είναι μεγάλη, σύγχρονη, οργανωμένη, προσέχει τις λεπτομέρειες, κάνει το παν για να προσφέρει εξυπηρέτηση, είναι τόσο αίγουρη για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες της που προσφέρει ΔΩΡΕΑΝ ή με ελάχιστο κόστος τη δυνατότητα επικοινωνίας.

Κερδίστε χρόνο και χρήμα.

Με χαμηλό κόστος σύνδεσης και προσιτά μηνιαία τέλη, οι νέες υπηρεσίες σας φέρνουν κοντά στο κοινό σας, γρήγορα, χωρίς να

ξοδεύετε χρήματα για συντήρηση γραφείων στην περιφέρεια. Επιπλέον εξοικονομείτε χώρο και χρόνο στις έντυπες και ραδιοφωνικές ή τηλεοπτικές διαφημίσεις, που τώρα αναφέρονται σε έναν μόνο αριθμό.

Αποκτήστε Σύστημα Διαχείρισης Κλήσεων.

Έχετε την ευχέρεια να καθορίζετε τη δρομολόγηση των κλήσεων ανάλογα με την προέλευση και την ώρα / ημέρα που πραγματοποιούνται, εκτρέποντας τες στον κοντινότερο αντιπρόσωπό σας, σε ειδικές υπηρεσίες ή σε μαγνητοφωνημένα μηνύματα. Ακόμα, έχετε αναλυτικά στοιχεία που δείχνουν, πότε κι από που σας καλούν.

Κερδίστε σε όλες τις περιπτώσεις.

Ο Υπεύθυνος Επικοινωνίας, ο Υπεύθυνος Πωλήσεων, ο Οικονομικός Διευθυντής και κάθε ένας από τους δυνάμει πελάτες σας είναι η ομάδα των ειδικών που η γνώμη του αποτελεί την καλύτερη διαφήμιση κι επιχειρηματολογία υπέρ του FREEPhone 0800 και ONEPhone 0801. Ο ΟΤΕ και το Νοήμονο Δίκτυο του σας δίνουν σημαντικά πλεονεκτήματα επικοινωνίας.



ο κόσμος της επικοινωνίας

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Χωρίς χρέωση στο τηλ. 134 τις εργάσιμες μέρες από 08.00 έως 21.00, στα Εμπορικά Καταστήματα του ΟΤΕ και στο Internet www.ote-shop.gr