



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 33 • ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2000 • ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.



**Π. ΣΦΗΝΙΑΣ**

Το χρονικό ενός  
προαναγγεληθέντος  
θανάτου

**ΧΡ. ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ**

Εκπροσωπούν  
σκοπιμότητες οι  
διαμαρτυρόμενοι

**ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

**ΓΟΝΙΜΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ  
ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ**





One step ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES  
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING



# Barthelay

MONTRE D'EXCEPTION



*La reconquête du plaisir*



venetia vildiridis  
THE FOURTH GENERATION



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ '00



Εξώφυλλο:  
Αφιξη του πλοίου στη Σύμη  
(φωτ.: Studio Κοντός)



### 10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### 14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

### 22. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

### 26. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

### 28. ΟΙ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΕΣ ΥΠΟΚΡΥΠΤΟΥΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΕΣ

Συνέντευξη του υπουργού Ε.Ν. Χρήστου Παπουτσή

### 32. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

Άρθρο του υφυπουργού Ανάπτυξης Αλ. Καλαφάτη

### 34. ΤΟ ΔΙΠΛΟ ΤΟΙΧΩΜΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ Η ΜΑΓΙΚΗ ΛΥΣΗ

Συνέντευξη του προέδρου της Επιτροπής  
Μεταφορών της Ε.Ε. Κωστή Χατζηδάκη

### 36. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:

Κίνηση σε υψηλά επίπεδα

## ΦΑΚΕΛΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

### 40. «ΓΟΝΙΜΕΣ» ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

### 42. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΟΜΑΣΤΕ ΓΙΑ ΤΗΝ «ΕΠΟΜΕΝΗ ΗΜΕΡΑ»

Συνέντευξη του υπουργού Αιγαίου  
Νίκου Σηφουνάκη

### 44. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΤΩΝ ΔΗΜΑΡΧΩΝ:

Αστυπάλαιας, Κάσου, Τήλου και Σύμης

### 50. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ: ΤΡΙΑΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ

Συνέντευξη του διευθύνοντος συμβούλου  
Πέτρου Στεφάνου





venetia vildiridis  
THE FOURTH GENERATION



TOP IMAGE 10/11





**53.** ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ  
ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΕ ΜΕΓΑΛΑ  
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

**56.** ΠΩΣ ΔΙΕΞΩΘΗ Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ  
ΤΟΥ «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ»

**58.** ΜΙΑ ΓΥΝΑΙΚΑ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΙΓΙΑ  
ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ  
Συνέντευξη της ναυπηγού Κ. Λυριτζή

**60.** Η ΑΦΘΑΡΤΗ ΤΕΧΝΗ  
Η έκθεση «Κλασικές μνήμες στη Σύγχρονη  
Ελληνική Τέχνη» στο Κοινοφελές Ίδρυμα  
Αλ. Σ. Ωνάση στη Νέα Υόρκη  
Του Τ. Μαυρωτά

**62.** MEMORIES  
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

**64.** ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ  
Του Ξεν. Αντωνιάδη

**66.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ

**70.** AIR NEWS

**72.** FORUM

**74.** ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

**77.** A DUTCH SUCCESS:  
A REVIEW OF RECENT DUTCH  
MARITIME POLICIES

**86.** ENGLISH SUPPLEMENT

## Αριθμός φύλλου 33

Δεκέμβριος 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: Λίτσα Μαρέζου Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος Art Director: Νίκος Αμψιανίτης Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλιανός Ειδικοί Συνεργάτες: Ξεν. 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 Ασκήππου 61, 106 80, Αθήνα τηλ. 36.36.497, 36.36.186, fax: 36.18.172 Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε Κατσάντων 3, Μεταμόρφωση τηλ. 28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ. Λοιπές χώρες 30.000 δρχ. Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ. Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ. Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7 185 35 Πειραιάς, τηλ. 42.27.111- fax: 42.26.719

e-mail: gratia@ath.forthnet.gr

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθούμε 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.



# Στη θάλασσα... τα πάντα μπορούν να συμβούν !



**Στην ασφάλεια σκαφών,  
σκέψου INTERAMERICAN !**

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

Η αστική ευθύνη σκαφών είναι πλέον υποχρεωτική.

Αυτό δε σημαίνει πως είναι και αρκετή !

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

ο Κλάδος Σκαφών Αναψυχής της INTERAMERICAN

συνεργάζεται με την INTERAMERICAN Υγείας και προσφέρει

δωρεάν με κάθε Ασφάλιση Σκάφους, τις εξής υπηρεσίες:

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

 **INTERAMERICAN**  
ΥΓΕΙΑΣ

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

- Ζημιές ή κλοπή σκάφους
- Αστική ευθύνη προς τρίτους.

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

 **INTERAMERICAN**  
ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ



**Πριν από μία εβδομάδα είχαμε επικοινωνήσει τηλεφωνικά με τον Παντελή Σφηνιά και κατά τη διάρκεια της ολιγόλεπτης συζήτησής μας, τίποτα δεν προμήνυε αυτό που συνέβη μερικά εικοσιτετράωρα αργότερα.**

**Το κινητό του τηλέφωνο (0945-545.000) δεν θα ξανααπαντήσει ποτέ, για ν' ακούσουμε μ' εκείνη τη χαρακτηριστική γνώριμη φωνή του, πόσο συντετριμμένος ήταν από το τραγικό ναυάγιο, αλλά και από τη μεταχείριση της οποίας έτυχε από μια μερίδα του Τύπου, κυρίως αυτή των ηλεκτρονικών ΜΜΕ.**



**προ**





# Το χρονικό ενός αναγγεληθέντος θανάτου...

του Χάρη Παυλίδη

Ωστόσο, όσοι μιλούσαν μαζί του είχαν αντιληφθεί εδώ και καιρό ότι ο Παντελής Σφηνιάς που είχαν γνωρίσει, αυτός ο σκληρός αλήθαι και συγχρόνως ρομαντικός χαρακτήρας, είχε χαθεί εκείνη την τραγική νύχτα στην Πάρο. Όπως μας έλεγε, δέχονταν την κριτική και την αγανάκτηση των ανθρώπων που έχασαν τους δικούς τους, αλήθαι τον έπνιγε η αδικία και η «συσσώρευση ευθυνών στο πρόσωπό μου». Μάλιστα στην τελευταία συνομιλία μας είχε πει: «Το μόνο που με ενδιαφέρει είναι οι άνθρωποι που χάθηκαν και ο πόνος όσων έμειναν πίσω να τους θυμούνται...».

Δεν το έλεγε αλήθαι ήταν εμφανές ότι ήταν πικραμένος από τη στάση που κράτησαν απέναντί του πολιτικοί με τους οποίους διατηρούσε στενές σχέσεις, μέτοχοι της MFD, αλήθαι και στελέχη της μητρικής εταιρείας που από νωρίς είχαν φροντίσει να κρατήσουν αποστάσεις... ασφαλείας.

Το πείσμα όμως που πάντα τον διέκρινε, δεν χρωμάτιζε πλέον τη φωνή του, και αυτό μπορούσαν να το αντιληφθούν μόνον όσοι έζησαν από κοντά τους χειρισμούς του για το «κτίσιμο» της αυτοκρατορίας MFD. Παρ' όλα αυτά κανείς δεν μπορούσε να προβλέψει αυτό που συνέβη, κυρίως τον τρόπο με τον οποίο έδωσε τέλος στη ζωή του, που ήταν εντελώς αντίθετος με τον χαρακτήρα του και την οπτική γωνία από την οποία αντίκρινε τη ζωή. Ασφαλώς η κοινωνική πίεση που ασκήθηκε, σε πολλές περιπτώσεις με υπερβολικό τρόπο, τους τελευταίους δύο μήνες, μας έκανε όλους να ξεχάσουμε ότι άνθρωποι με στοιχειώδη ευαισθησία και συνείδηση βρίσκουν το «κουράγιο», έστω και μ' αυτό τον τρόπο, να εκθέτουν όλους όσοι εμμέσως ή αμέσως τον είχαν καταδικάσει σε θάνατο, όπως εύστοχα παρατήρησε ο πρώην Υπουργός Χρήστος Ροκόφυλλος.

Οι τύψεις λοιπόν οδήγησαν τον αντιπρόεδρο της MFD και πρόεδρο της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας στην αυτοκτονία; Κι αν η απάντηση είναι καταφατική, τότε πώς δικαιολογούνται όλοι όσοι τον παρουσίαζαν ως στυγνό επιχειρηματία, που στόχο του είχε μόνο το κέρδος έναντι παντός τιμήματος; Αν πάλι η απάντηση είναι αρνητική, ποιο ρόλο έπαιξαν όλοι όσοι προσπάθησαν να «επενδύσουν» σε μια τραγωδία, πολιτικά και οικονομικά, πριν ακόμα η Δικαιοσύνη προχωρήσει στο έργο της και καταλήξει στους ενόχους του τραγικού ναυαγίου; Σ' αυτά τα ερωτήματα δυστυχώς η «αδηφάγος» ενημέρωση δεν προλαβαίνει να απαντήσει, γιατί περιμένει στη σειρά η επόμενη εξέλιξη. Μπορεί όμως να απαντήσει η «τηλεοπτική κοινωνία» που ούτως ή άλλως ορίζει τους κανόνες του παιχνιδιού και καθορίζει τους πρωταγωνιστές του. Αυτή, λοιπόν, η «τηλεοπτική δημοκρατία» που κατασκευάζει «καλούς» και «κακούς» «ανθρώπους» και «υπάνθρωπους», το επόμενο διάστημα θα απαντήσει με τις ίδιες μεθόδους με τις οποίες, υποκαθιστώντας τη συνηθισμένη πολιτεία, είχε δώσει στην «τηλεοπτική κοινωνία» αυτό που ζητούσε: τον «ένοχο».

Τα «N.X.», από την πρώτη στιγμή, δεν ακολούθησαν τον εύκολο και ανέξοδο δρόμο της ισοπεδωτικής κριτικής, αναγνωρίζοντας ωστόσο τις ευθύνες της κυβέρνησης στο γιγαντισμό της MFD. Είχαμε μάλιστα επισημάνει ότι τα όσα ακολούθησαν της τραγωδίας, ουσιαστικά απαξίω-

ναν την ελληνική ναυτιλία και υπονόμειαν το κύρος της χώρας διεθνώς. Ίσως δεν είναι η κατάλληλη στιγμή να αναφέρουμε ποιοι έδρασαν ως «κυνηγοί κεφαλών» εκείνη την περίοδο και ποιοι εκμεταλλεύθηκαν το χαμό 80 συνανθρώπων μας για να πετύχουν τους στόχους τους. Είναι όμως, δυστυχώς, η «κατάλληλη» στιγμή, με αφορμή την τραγική κατάληξη του ανθρώπου που συνέδεσε το όνομά του με τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής ακτοπλοΐας, να επισημάσουμε ότι εύκολοι αφορισμοί δεν πλήττουν μόνο τους οικονομικούς δείκτες αλήθαι και τους ανθρώπους. Ασφαλώς σ' ένα ναυάγιο, και μάλιστα όπως αυτό που είχε 80 θύματα, το χρέος της κυβέρνησης είναι να διευκολύνει το έργο της Δικαιοσύνης και επιπλέον να διαμορφώσει μηχανισμούς που κατά το δυνατόν θα ελαχιστοποιήσουν τις πιθανότητες ανάλογων γεγονότων στο μέλλον. Το χρέος της αντιπολίτευσης πρέπει να είναι η άσκηση κριτικής και ελέγχου της εξουσίας, με τρόπο που θα διασφαλίζονται τα εθνικά μας συμφέροντα και ο σεβασμός των θεμελιωδών δικαιωμάτων του πολίτη έστω κι αν... πρόκειται για επιχειρηματία. Και τέλος, χρέος δικό μας, του Τύπου, είναι η αντικειμενική και έγκυρη ενημέρωση και η αυστηρή τήρηση των κανόνων της δημοσιογραφικής δεοντολογίας. Αλήθεια, τι απ' όλα αυτά έγινε στην περίπτωση του «Εξπρές Σαμίνα»; Και πόσοι αισθάνονται σήμερα την υποχρέωση να υπερβούν τον κυνισμό της πολιτικής γραμμής και να προσεγγίσουν το θέμα από την ανθρώπινη διάστασή του, πέρα από τα τυπικά που λέγονται σ' αυτές τις περιπτώσεις; Η πορεία του ανακριτικού έργου θα κρίνει τους πρωταγωνιστές και τους κομπάρσους αυτής της ιστορίας και είναι βέβαιο ότι θα αποδώσει σε όλους τις ευθύνες που τους αναλογούν. Ο φόβος όμως, πλέον, να επιρριφθούν όλες οι ευθύνες σε κάποιον που διαδραμάτισε πρωταγωνιστικό ρόλο αλήθαι δεν είναι πλέον ανάμεσά μας, είναι ορατός και αυτό θα πρέπει να κάνει προσεκτικότερους όλους όσοι θα συνεχίσουν να αναζητούν την αλήθεια. Το τραγικό τέλος του Π. Σφηνιά, δύο ημέρες μετά τη συμπλήρωση δύο μηνών από το τραγικό ναυάγιο, αποτελεί την κορυφαία στιγμή ενός δράματος που πρέπει να οδηγήσει στον καθαρισμό. Όπως και να έχει, καλώς ή κακώς, δικαίως ή αδικώς, η κυβέρνηση οφείλει πλέον να αποδεχθεί τις ευθύνες της έστω και με αναδρομική ισχύ. Σε κάθε περίπτωση είναι βέβαιο ότι, κι αν δεν υπήρχε, τώρα υπάρχει πολιτικό θέμα και η κυβέρνηση είναι υποχρεωμένη να το αντιμετωπίσει αργά ή γρήγορα. Το να κρύβεται πίσω από το «δάκτυλό» της - για πόλλο το ίδιο «δάκτυλο» που έδειχνε το δρόμο στην ανάπτυξη της MFD - ίσως δεν είναι ό,τι καλύτερο για την ίδια αλήθαι και για την Ελληνική Ναυτιλία γενικότερα. Μια ναυτιλία που και πάλι δοκιμάζεται. Ας ελπίσουμε ότι η «φυγή προς τα μπρος», που εξαγγείλε ο πρώθυπουργός για την κυβέρνησή του, δεν συνιστά «άλλη στο κενό». Αρκεί αλήθαι και μια μικρή βόλτα στο διεθνή Τύπο και στα site του διαδικτύου, για να καταλάβει κανείς ότι πλέον ουδείς μπορεί να υπεκφύγει των ευθυνών του.

Τα «N.X.» βρίσκονταν ήδη επί του πιεστηρίου όταν συνέβη το τραγικό τέλος του Παντελή Σφηνιά αντιπρόεδρου της MFD και προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.



## Αναμένουμε τα αποτελέσματα (1)

**Η μόνη εθνική δραστηριότητα για την οποία η Ελλάδα είναι γνωστή παγκοσμίως είναι η ναυτιλία. Μία δραστηριότητα για την οποία η χώρα μας είναι και σεβαστή, βεβαίως, διότι υπάρχουν και δραστηριότητες που μας έχουν κάνει παγκοίμως γνωστούς μεν, αρνητικά δε.**

Θα θέλαμε οι επιδόσεις μας στον ακτοπλοϊκό χώρο, με αφορμή το ναυάγιο του «Σαμίνα», να μην ανήκαν στη δεύτερη κατηγορία.

Τώρα που έχει περάσει αρκετός χρόνος και μπορεί κανείς να δει τα πράγματα πιο νηφάλια -όσο αυτό είναι δυνατό μετά ένα ατύχημα με τόσα θύματα- μπορούμε να πούμε ότι το να βυθίζονται ελληνικά πλοία κατά τον τρόπο που βυθίστηκε το «Εξηρές Σαμίνα», και μάλιστα μέσα σε μία κλειστή θάλασσα, είναι το ίδιο άδικο και συγχρόνως προσβλητικό για το εθνικό μας γόντρο κατά την ίδια έννοια που οι κάτοικοι μιας ναυτικής χώρας, όπως η δική μας, δεν ξέρουν να κολυμπούν, πνίγονται και δεν έχουν καμία κορυφαία αθλητική επίδοση στο κολύμπι ή γενικώς στα

θαλάσσια σπορ. (Ι.σ. ένας «κούκος» Κακλαμανάκης ή ένας Εσκιτζόγλου πριν από τριάντα τόσα χρόνια δεν φέρνουν καμία άνοιξη. Όπως, π.χ., οι Αμερικανοί σαρώνουν τα μετάλλια στο στίβο, θα έπρεπε να είχαμε την απαίτηση η ναυτική Ελλάδα να πρωταγωνιστεί και στα θαλάσσια σπορ.)

Ύστερα από αυτήν την παρένθεση, οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι καλώς ή κακώς, πέραν των όποιων ευθυνών του πλοιοάρχου 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 **πολυετείς ευθύνες** του ευρύτερου διοικητικού φορέα της ναυτιλίας για την κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα.

## Αναμένουμε τα αποτελέσματα (2)

**Επί του συγκεκριμένου θέματος 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 μόνο της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και της παγκοσμίου.**

Αντιθέτως στην ακτοπλοΐα, μπορεί να είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται τα ελληνικά επιβατηγά πλοία προς τους κανόνες ασφάλειας 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 προφανώς έχουν απαντήσει όλοι οι αναγνώστες εφημερίδων και περιοδικών που ασχολήθηκαν επί τόσες ημέρες με το ναυάγιο έξω από την Πάρο.

Γι' αυτό άπληστε προκαλεί και έκπληξη το γεγονός για ποιο λόγο θα έπρεπε να βγει η αιφνίδια και για τα μάτια του κόσμου απόφαση ακινητοποίησης περισσότερων από εξήντα επιβατηγών σκαφών, μετά το τραγικό ναυάγιο και τους νεκρούς που θρηνήσαμε.

Αυτό ερμηνεύθηκε από τον κόσμο ως μία βροντώδης ομολογία ότι μέχρι σήμερα τα σκάφη αυτά ταξίδευαν, παρά το γεγονός ότι δεν πληρούσαν τα ευρωπαϊκά κριτή-

ρια ασφαλείας και ότι πιθανώς θα εξακολουθούσαν να ταξιδεύουν αν δεν συνέβαινε το τραγικό ναυάγιο του «Σαμίνα», που φόβισε για τα χειρότερα το αρμόδιο υπουργείο. Αυτό δεν συμπεραίνει ο απλός πολίτης διαβάζοντας τη σχετική αιφνίδια απόφαση;

Επομένως, το τραγικό συμβάν πρέπει να αποτελέσει την αφορμή για να διερευνηθούν τα εξής. Εκτός από τις ευθύνες γι' αυτό καθαυτό το γεγονός του τραγικού ναυαγίου, θα πρέπει να επανεξετασθεί το όλο πλαίσιο λειτουργίας του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας, στην οποία υπάγεται βεβαίως και η ακτοπλοΐα, δεδομένου ότι αποδείχτηκε ότι κάτι δεν λειτούργησε σωστά στο φορέα αυτόν.

Και που η συγκεκριμένη δυσλειτουργία του πιθανώς να ισχύει εδώ και πολλή χρόνια, συνέπεια τελικώς να συμβάλει η Διοίκηση της ναυτιλίας μας, όταν συμβαίνουν τέτοια τραγικά γεγονότα, στη συκοφάντηση της μόνης διεθνούς δραστηριότητάς μας για την οποία μάλιστα θα έπρεπε να επαιρόμαστε.



## Όχι λύσεις στο πόδι

Θα περιμέναμε μία πιο  
εμπεριστατωμένη πρόταση  
από το κόμμα της αξιωματικής  
αντιπολιτεύσεως  
όσον αφορά στο θεσμικό πλαίσιο  
της ναυτιλίας και ειδικότερα  
αυτού που διέπει την ακτοπλοΐα.

Και τούτο διότι δεν αρκεί ένα κόμμα να δείχνει άμεσα την ευαισθησία του έπειτα από ένα ατύχημα, αλλά και να υποβάλει προτάσεις εφικτές, οι οποίες συγχρόνως θα αντιμετωπίζουν όχι το πρόβλημα που δημιουργείται σε μικρό χρονικό ορίζοντα αλλά σε πιο μακροπρόθεσμη βάση. Άλλωστε, τέτοιες προτάσεις για την ακτοπλοΐα -και όχι απλώς προτάσεις αλλά ολόκληρες μελέτες- επί σειρά ετών εκπονούσε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, από τις αρχές της δεκαετίας του '50 και παρ' όλη αυτά το ζήτημα των εσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών δείχνει ακόμη ότι κωλιάει.

Η Νέα Δημοκρατία με την πρότασή της για τη ναυτιλία (το σχετικό δελτίο προφανώς αναφέρεται στην ακτοπλοΐα και μόνον) ζήτησε άμεση θεσμοθέτηση του πλαισίου απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας, με έναρξη εφαρμογής του την 1η Οκτωβρίου του 2001.

Το πλαίσιο αυτό, κατά τη Ν.Δ., θα επιβάλλει την κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας και την ελεύθερη είσοδο στις ακτοπλοϊκές γραμμές, στο σύνορο του ελληνικού χώρου, σε όλους τους ενδιαφερομένους, εφόσον τα πλοία τους τηρούν συγκεκριμένες αυστηρές προδιαγραφές ασφαλείας, με παράλληλη κατάργηση του ρόλου που έχουν σήμερα ο υπουργός Ναυτιλίας και η γνωμοδοτική επιτροπή ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στη ρύθμιση των δρομολογίων και στις τιμές των εισιτηρίων.

Για τα μικρά νησιά και τις άγονες γραμμές θα γίνει δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, με επιδότηση του εισιτηρίου και με αυστηρούς όρους για τη συνέχιση των δρομολογίων χειμώνα-καλοκαίρι.

Η υιοθέτηση αρχών της ελεύθερης αγοράς από τη μία ημέρα στην άλλη ενέχει σοβαρούς κινδύνους. Και αυτό βεβαίως δεν ανατρέπει τα πλεονεκτήματα του ανταγωνισμού σε πλαίσιο ελεύθερης οικονομίας. Όμως εκείνο που χρειάζεται είναι πρώτα η θεσμοθέτηση πλαισίου λειτουργίας μιας ελεύθερης αγοράς και μετά η απελευθέρωσή της. Διαφορετικά,

θα γίνει η ακτοπλοΐα ζούγκλα, όπως ο καθένας μπορεί να υποπτευθεί, λαμβάνοντας υπ' όψιν είτε τους πυροβολισμούς και τις απόπειρες κατά της ζωής, που είχαμε στο παρελθόν, είτε τις απειλητικές προειδοποιήσεις κορυφαίου διοικητικού στελέχους μεγάλης ακτοπλοϊκής εταιρείας κατά του πλοιοκτήτη άλλης, που ενδιαφερόταν για τη δρομολόγηση πλοίου του στη γραμμή που μονοπωλούσε η εταιρεία του απειλούντος.

Και πώς άλλωστε θα ήταν δυνατό να μην είχε καμία δυνατότητα παρέμβασης ο διοικητικός φορέας της ναυτιλίας τη στιγμή που οι επιδοτήσεις για τις άγονες γραμμές και τα μικρά νησιά είναι κρατικές και δεν είναι βέβαιο ότι στις γραμμές αυτές που δεν είναι προσοδοφόρες θα έσπευδε κανείς να μετάσχει σε μειοδοτικό διαγωνισμό. Εκτός και αν δρομολογούσε τα σπαγκάραβό του.

Δεν είναι εξάλλου τυχαίο το γεγονός ότι οι γραμμές-«φιλέτα» παραχωρούνται με αντίστοιχες υποχρεώσεις για προσεγγίσεις και σε άγονες γραμμές και σε μικρά νησιά. Καθώς ή κακώς, δεν είναι σε θέση να ασκήσει πολιτική ο ιδιωτικός τομέας και μάλιστα εξωτερική προκειμένου περί των ακριτικών νησιών, τα οποία δεν εξυπηρετούνται όπως πρέπει, και για το λόγο αυτόν οι Τούρκοι πολλής φορές έχουν προτείνει -με προφανείς στόχους- να τα εξυπηρετήσουν, ξεκινώντας από την ηλεκτροδότηση και την υδροδότηση.

Όσον αφορά τη σταδιακή μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων για την απόσυρσή τους, οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι είναι σε προφανή αντίφαση με την επίσης προτεινόμενη άμεση άρση του cabotage, δεδομένου ότι τα ευρωπαϊκά πλοία, εφόσον είναι ασφαλή, δεν περιορίζονται από κάποιο όριο ηλικίας και τέτοια υπερήλικα πλοία θα κατακλύσουν τις ελληνικές θάλασσες.

Επομένως, το ζητούμενο είναι να μην αναζητηθούν λύσεις που τελικώς θα μειώσουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου από πλευράς κόστους, στο όνομα των εντυπώσεων και μόνον.



## Ας φτιάξουν ό,τι κατήγγειλαν

Οι παραπάνω επισημάνσεις δεν είναι άσχετες προς τη διαπίστωση ότι, όπως και στο ζήτημα της τουριστικής βιομηχανίας και της υποδομής της, έτσι και στο θέμα των εσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών -που και αυτές αποτελούν υπό ευρεία έννοια τουριστική υποδομή- η κατάσταση δεν είναι ιδανική. Βεβαίως το πρόβλημα της ακτοπλοΐας είναι ευρύτερο και αντανακλάται στον πατροπαράδοτο όσο και έντονο επιχειρηματικό ανταγωνισμό των ακτοπλοίων εφοπλιστών.

Από την άλλη πλευρά, οι όποιες επισημάνσεις για την κατάσταση στην ακτοπλοΐα αποτελούν μια θεμιτή κριτική προς όλες τις κατευθύνσεις, διότι σημασία έχει να εξηγηθούν το επιβατικό κοινό και το νησιωτικό σύμπλεγμα, διότι κάποια ώρα θα προθυμοποιηθούν, επαναλαμβάνουμε, οι Τούρκοι να εξηγηθούν τις συγκοινωνίες στο Αιγαίο, όπως κατά καιρούς προθυμοποιήθηκαν είτε να δίνουν νερό σε άνδρα νησιά είτε να αναλάβουν τη διάσωση, επειδή υποτίθεται ότι εμείς μειονεκτούσαμε! Θα θέλαμε να υπενθυμίσουμε ερώτηση που είχαν καταθέσει προ καιρού βουλευτές του ΠΑΣΟΚ, πολύ πριν γίνει το ναυάγιο του «Σαμίνα» και ανακύψει και πάλι προβληματισμός για την ακτοπλοΐα. Δεν γνωρίζουμε αν η ερώτηση αυτή τότε ήταν αποτέλεσμα της ευαισθησίας τους για την καθιερωμένη ταλαιπωρία σε περιόδους αιχμής του επιβατηγού κοινού ή υπέκρυπτε άλλης σκοπιμότητες πολιτικές και μη φύσεως.

Το ζήτημα είναι ότι το περιεχόμενο της ερωτήσεως αυτής εξέφραζε μία πραγματικότητα που κανείς δεν μπορεί να αρνηθεί. Και η πραγματικότητα αυτή, μέσα από την ερώτηση που είχε κατατεθεί, έδειχνε ότι υπήρχαν ακτοπλοϊκές εταιρείες που κατά τους ίδιους τους κυβερνητικούς βουλευτές είχαν δημιουργήσει μονοπωλιακές καταστάσεις και δεν σέβονταν ούτε τους νόμους ούτε το επιβατικό κοινό και επέβαλλαν στην Πολιτεία τους δικούς τους όρους.

Ασφαλώς δε τις συνθήκες αυτές δεν ήταν δυνατόν να τις δημιουργήσει από μόνος τους ένας επιχειρηματίας, αλλιώς πρέπει να υπάρχει, όπως είναι αυτονόητο, συνένοχη αρμόδια κρατική αρχή! Στην ίδια ερώτηση

επισημαινόταν ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες έχουν υποβαθμισθεί, ότι υπάρχει παντελής έλλειψη συντονισμού στα δρομολόγια και δραματική υποβόθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στα νησιά. Όπως επίσης και έλλειψη αγαθών στα νησιά εξαιτίας της πλημμελούς και έγκαιρης επικοινωνίας με αυτά. Κάτι που ισχυροποιεί την παρατήρηση την οποίαν κάναμε πιο πάνω, ότι ειδικά για τις άγονες γραμμές και τα μικρά νησιά δεν είναι δυνατόν να ισχύσει καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού χωρίς κρατική παρέμβαση. Τους ταξιδιώτες, Έλληνες και ξένους, καθώς και τους κατοίκους των νησιών, ουδόλως τους ενδιαφέρει ποιος είναι τελικά ο υπεύθυνος.

Εκείνο που ενδιαφέρει είναι αν υπάρχει πολιτική και κυρίως πολιτική βούληση για να εφαρμοσθεί. Οφείλουμε δε να υπενθυμίσουμε ότι παλαιότερα -και αναφερόμαστε στις δεκαετίες του '50 και του '60- όταν σε κάθε πολιτική που εφαρμοζόταν υπήρχε προηγούμενος ένας έντονος προβληματισμός και η πολιτική αυτή ήταν αντικείμενο επισταμένων μελετών, το ζήτημα της ακτοπλοΐας, σε μία εποχή μάλιστα που δεν ήταν τόσο ανεπτυγμένος ο τουρισμός προς τη χώρα μας, βρισκόταν μόνιμως στο επίκεντρο της ναυτιλιακής πολιτικής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Και μπορεί μεν να μην επιτυχανόταν η καλύτερη οργάνωση των εσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών, γινόταν όμως μεγάλη προσπάθεια και το κυριότερο εδίδετο η πρόνοια σημασία στη σύνδεση της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα. Αυτά βεβαίως συνέβαιναν τότε. Σήμερα απλώς έχουμε μείνει με ερωτήματα τα οποία ζητούν πειστικές απαντήσεις.

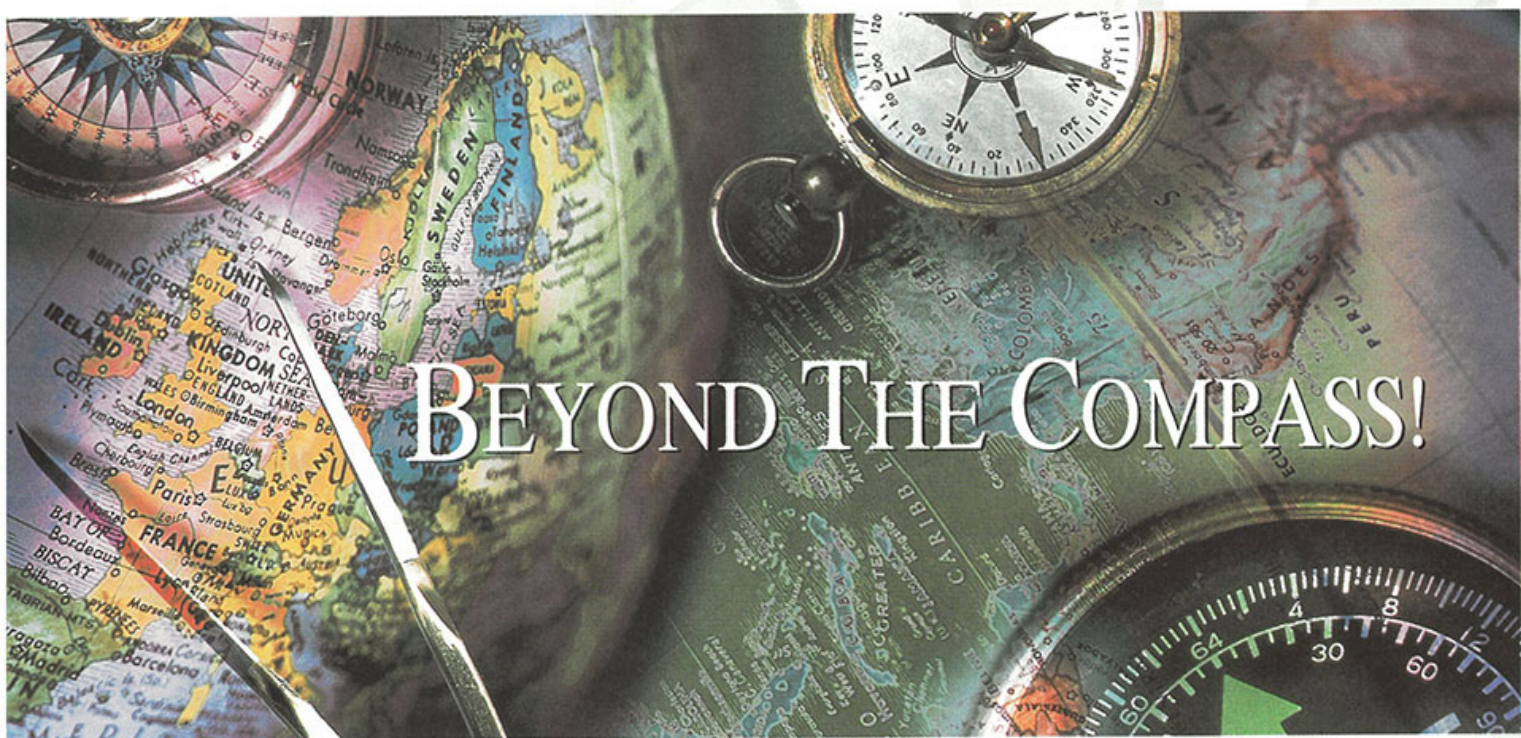
# ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

**ΣΤΗ ΡΑΔΑ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

**Τηλ.: (0721) 82.426, 82.671**

**Mobile: 0972/557800**





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



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

*Lavinia fix their course up to your needs!*

*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.



## Τι τρέχει στον ΟΛΠ;

Κάτι πρέπει να συμβαίνει στον ΟΛΠ. Άλλωστε, όπου υπάρχει καπνός υπάρχει και φωτιά.

Η σύμβαση της διοίκησης με την Intrasoft του Σωκράτη Κόκκαλη μπήκε πλέον για τα καλά στο μικροσκόπιο της εισαγγελικής αρχής.

Όρκο δεν παίρνω, όμως, όπως μου ψιθύρισαν από τον ΟΛΠ, άνθρωποι που γνωρίζουν πρόσωπα και πράγματα στο λιμάνι, κάποιοι θα πουν το κώνιο.

Ποιοι θα είναι αυτοί;

Ο χρόνος θα δείξει...

Το πεπρωμένο φυγείν αδύνατον.

## Το πήρε κατάκαρδα

Έχει σχεδόν εξαφανιστεί από προσώπου πειραιϊκής γης, ο Σταύρος Σουμάκης.

Τόσο το πήρε κατάκαρδα, πρώτα με τη βουλευτική εκλογή και μετά με το ναυάγιο του «Εξηπρές Σαμίνα», και έχει χαθεί από όλα τα πειραιϊκά στέκια.

Αλλά ο τέως υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας δεν πρέπει να ξεχνά ότι είναι εκλεγμένος του πειραιϊκού λαού και δεν επιτρέπεται να... εξαφανίζεται.

Αυτό έχει η πολιτική ζωή άλλωστε, χαρές και λύπες.

Στις λύπες θα πρέπει να είσαι περισσότερο δυνατός και να μπορείς να αντεπεξέρχεσαι...

Έτσι δεν είναι;

## Τρέχουν και δεν φτάνουν...

Τρέχει και δεν φτάνει η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, μετά τις ποινικές διατάξεις του εισαγγελέα Πειραιά Γρ. Πεπονή για το δρομολόγιο της 18ης Ιουλίου του «Εξηπρές Σαμίνα». Κακουργήματα, πλημμελήματα, ηθικές αυτουργίες, και δεν ξέρω τι άλλο. Ένα έγγραφο-φωτιά του Δ. Δουμάνη «εγκλήωβισε» την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ. Ας περιμένουμε να δούμε την εξέλιξη της δικαστικής έρευνας...

## Ας ακούσω τη μιλιά του!...

Τι κακό έχει βρει όλους τους ναυτιλιακούς συντάκτες με τον γενικό γραμματέα του υπουργείου, Γ. Χαλβατζόγλου!

Όχι, δεν τους ενοχλεί η ποδοσφαιρική συμπάθειά του προς τον ΠΑΟΚ.

Αλλά να, βλέπουν ένα «θηρίο», δύο μέτρα, με τα μουστάκια του, τα μαγουλάκια του, όμως δεν ξέρουν αν έχει φωνή!..

Στόμα έχει και μιλιά δεν έχει αυτός ο άνθρωπος.

Σε όλες τις συνεντεύξεις τύπου του Χρ. Παπουτσά είναι παρών, όμως ούτε μιλάει ούτε λαλάει...

Άντε, έστω και μέσα στον Πειραιά, πες μια φορά «ΠΑΟΚ»...

Να ακούσουμε για λίγο τη φωνή σου, γενικέ μου!..

## Κολωνάκι και Πασαλιμάνι...

Θα μου πείτε τώρα τι δουλειά έχει το «Κολωνάκι» και τι το «Πασαλιμάνι»... Αμέσως, να σας τη ρύσω την απορία. Επισκεφθείτε, όσοι βέβαια μπορείτε, τον 4ο όροφο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όπου στεγάζονται ο Χρήστος Παπουτσής και οι συνεργάτες του, και θα καταλάβετε. Θα πρέπει βεβαίως να έχετε επισκεφθεί όλους τους άλλους ορόφους του υπουργείου.

Άγιε μου Νικόλα, τι γραφεία έχει φτιάξει ο κ. Παπουτσής!

Ήρθαν... οι Βρυξέλλες και το Κολωνάκι στον Πειραιά, σας ήλω...

Μιλάμε ότι ντρέπεσαι να περπατάς ακόμα και στους διαδρόμους του 4ου ορόφου.

Για τέτοια χλιδή μιλάμε.

Ό,τι καλύτερο μπορούσε να συμβεί στους... επόμενους υπουργούς.

Οι προηγούμενοι ας ζητήσουν μία φωτογραφία του νέου γραφείου του κ. ΥΕΝ.

## Θα μείνει ή θα φύγει;

Τι δώρο θα φέρει στον Χρήστο Παπουτσά, ο Αϊ-Βασίλης;

Θα παραμείνει στη Γρ. Λαμπράκη και το 2001 ή θα κατεβαίνει πλέον στον Πειραιά για ψαράκι στον ΝΟΕ και στην Πειραιϊκή; Πολλά ακούγονται τις τελευταίες ημέρες με το φημολογούμενο ανασχηματισμό.

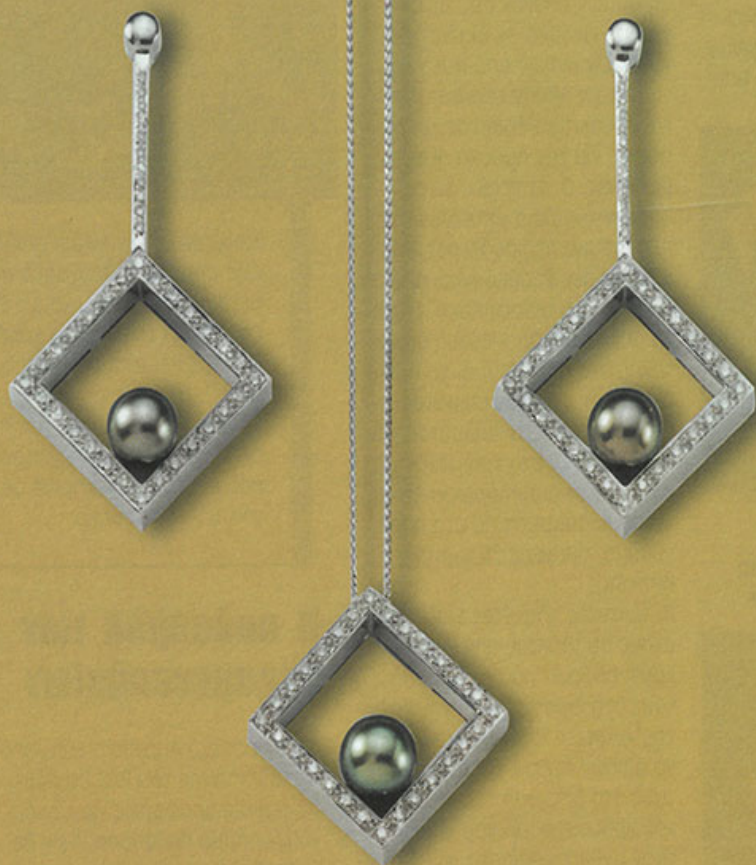
Ο υπουργός θα ήθελε αναβάθμιση και προβήπει προς το Ανάπτυξης.

Ο κ. Σημίτης, όμως, τι σκέφτεται;

Νεότερα σε λίγες ημέρες...

Ο Σωκράτης Κόκκαλης





**M.I. Armaos**

**ΕΚΘΕΣΕΙΣ:** Κηφισίας 265, ΚΗΦΗΣΙΑ Τηλ.: 80.10.246 • Ακαδημίας 22, ΑΘΗΝΑ Τηλ.: 36.31.600

**ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ:** Λεωφ. Βουλιαγμένης 341, Τηλ.: 97.17.129 Fax: 97.53.312

[www.armaos-jewellery.gr](http://www.armaos-jewellery.gr)



## Απονομή βραβείων AMVER

**Α**πό το 1992 το Propeller Club σε συνεργασία με την αμερικανική πρεσβεία και την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών οργανώνει την απονομή των βραβείων AMVER. Αυτή τη χρονιά στην απο-



**Οι κ. Χρ. Παπουτσής και Νικόλας Μπερνς παραδίδουν το βραβείο AMVER στην εκπρόσωπο της CARDIFF**



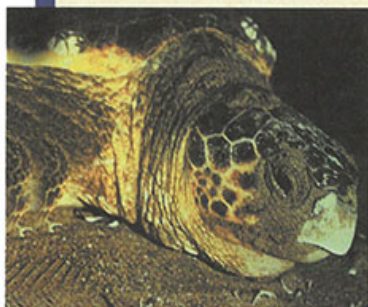
**Ο κ. Μάρμος Φόρος, γενικός διευθυντής της International Cruises και πρόεδρος της επιτροπής AMVER, με την τιμηθείσα αδελφή του αποβιώσαντος ανθυποπλοιάρχου Δημ. Μάλαμα, κ. Σοφία Μάλαμα**

νομή μετείχαν 120 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, με 499 πλοία που μετέχουν στο πρόγραμμα AMVER. Τα βραβεία ανένειμαν ο υπουργός Χρήστος Παπουτσής και ο πρεσβευτής των Ηνωμένων Πολιτειών Νικόλας Μπερνς. Το σύστημα AMVER ιδρύθηκε το 1958, χορηγείται από την αμερι-

κανική ακτοφυλακή και καλύπτει ολόκληρο τον κόσμο. Αξιοποιώντας την αυτόματη προειδοποίηση μέσω δορυφόρου, τόσο τα εμπορικά σκάφη όσο και τα κρουαζιερόπλοια έχουν τη δυνατότητα να γνωρίζουν τη θέση άλλων πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο σε ακτίνα 200 ναυτικών μιλίων από αυτά και να αποστέλλουν τεχνικά μέσα και προσωπικό έρευνας και διάσωσης για την παροχή άμεσης βοήθειας. Οι εταιρείες των οποίων τα πλοία μετέχουν στο πρόγραμμα περισσότερες από 128 ημέρες βραβεύονται από την αμερικανική ακτοφυλακή. Μετά τη συμπλήρωση 1 έτους συμμετοχής στο πρόγραμμα, το πλοίο δικαιούται σημαία χρώματος μπλε, μετά 5 έτη χρώματος χρυσού, μετά 10 έτη χρώματος μοβ και μετά τη συμπλήρωση 15 και 20 ετών συμμετοχής στο πρόγραμμα, απονέμεται τιμητική πλάκα.

Οι τιμητικές πλάκες επιδόθηκαν στους συλλόγους αλιέων Πάρου και Αντιπάρου για τη συμβολή τους στη διάσωση των ναυαγών του «Express Σαμίνα», στο σύλλογο αλιέων Νάξου για τη συμβολή τους στη διάσωση των ναυαγών του κρουαζιερόπλοιου «Ζεύς» και στον ανθυποπλοίαρχο του Λιμενικού Σώματος Δημήτρη Μάλαμα, ο οποίος απεβίωσε κατά τη διάρκεια συντονισμού των προσπάθειών διάσωσης των ναυαγών του «Express Σαμίνα».

## Η ΕΕΕ βραβεύει τη MEDASSET



Το βραβείο που απονεμήθηκε η ΕΕΕ από κοινού με το Ίδρυμα Γεωργίου Π. Λιβανού παρέδωσε, κατά τη διάρκεια ειδικής εκδήλωσης, ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Γ. Λύρας στην κ. Λίλη Βενιζέλου, πρόεδρο της οργάνωσης MEDASSET - Μεσογειακός Σύνδεσμος για τη Σωτηρία των Θαλάσσιων Χελωνών.

Το βραβείο των είκοσι χιλιάδων δολλαρίων απενεμήθη για τα έως σήμερα επιτεύγματα της οικολογικής αυτής οργάνωσης, μεταξύ των οποίων και το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο για την προστασία της Καρέτα-καρέτα στη Ζάκυνθο.

Η HELMEPA, είπε ο κ. Λύρας, είναι έμπνευση και έργο του Γεωργίου Π. Λιβανού, εις μνήμην του οποίου και το απονεμηθέν βραβείο. Υπήρξε η πρώτη, προερχόμενη από τη βιομηχανία, διεθνής οργάνωση προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που ανέλαβε να στηρίξει με κάθε τρόπο το ελληνικό πλοίο και τον Έλληνα ναυτικό.

## Η απόσυρση των δεξαμενοπλοίων

**Τ**ον προσεχή Απρίλιο η Επιτροπή Περιβάλλοντος του IMO θα λάβει τις τελικές αποφάσεις για το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος. Οι αποφάσεις θα συνοδεύονται από πρόσθετα μέτρα για την εξασφάλιση της ποιότητας των πλοίων καθώς και των συνθηκών ασφαλείας ναυσιπλοΐας.

Στη 45η σύνοδο της Επιτροπής, που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα, διαμορφώθηκε το γενικό πλαίσιο απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων, στο διάστημα από 2003 μέχρι και 2017. Σε αυτή τη 15ετία υπολογίζεται να αποσυρθούν 2.367 τάνκερ (τα 278 με ελληνική σημαία) μονού τοιχώματος, συνολικής χωρητικότητας περίπου 190 εκατ. τόνων. Ειδικότερα, τα δεξαμενόπλοια που σήμερα υπάγονται στις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης MARPOL







και έχουν ναυπηγηθεί πριν από το 1982 θα αποσυρθούν σταδιακά μέχρι το τέλος του 2007, όταν θα έχουν ηλικία μεταξύ 25 και 30 ετών. Όσα έχουν ναυπηγηθεί μεταξύ 1982 και 1996 θα αποσυρθούν μέχρι το 2015 και ενδεχομένως το 2017, τα περισσότερα σε ηλικία 25 ετών και τα ναυπηγηθέντα πιο πρόσφατα σε μικρότερη ηλικία μέχρι και 19 ετών. Την ίδια περίοδο θα αποσυρθούν και τα μικρότερα δεξαμενόπλοια, τα κάτω των 20.000 τόνων και μέχρι 5.000 τόνων, τα οποία σήμερα δεν καλύπτονται από τη σύμβαση της MARPOL. Τα ναυπηγηθέντα πιο πρόσφατα πλοία της κατηγορίας αυτής θα αποσυρθούν σε ηλικία 22 ετών ή και μικρότερη. Αυτό το χρονοδιάγραμμα μειώνει τη διάρκεια ζωής των δεξαμενόπλοιων σε σχέση με τις ισχύουσες απαιτήσεις της MARPOL, θεωρείται όμως περισσότερο ελαστικό από εκείνο που είχε προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Σημειώνεται ότι το χρονοδιάγραμμα του IMO αποτελεί συγκερασμό διαφορετικών απόψεων και εκτιμήσεων και ανταποκρίνεται στην απαίτηση για βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών πετρελίων με ελαχιστοποίηση των συνεπειών μιας εσπευσμένης μαζικής απόσυρσης τάνκερ.

Τα στοιχεία που αντιστάθμισαν την ισχυρή πολιτική πίεση για άμεσα και δρακόντεια μέτρα (μετά την περίπτωση του «Ερικό»

στις γαλλικές ακτές) ήταν η αδυναμία των ναυπηγείων και των διαλυτηρίων να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις της περιόδου των καταληκτικών ημερομηνιών και ο κίνδυνος της διαταραχής της ομαλής παροχής πετρελίου στις αγορές λόγω έλλειψης πλοίων.

του Νάσου Πουλιakίδου

## Ασφαλής φόρτωση

**Κ**ατά τη σύνοδο της ολομέλειας της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (ΟΚΕ) στις Βρυξέλλες, στις 19 Οκτωβρίου, υιοθετήθηκε ομόφωνα η πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αναφορικά με τις απαιτήσεις για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου. Η πρόταση που ενεκρίθη, στη βάση της εισηγητικής εκθέσεως της Δρος Άννας Μπρεδέμα-Σαββοπούλου, εκπροσώπου της ΕΕΕ, με εμπειρογνώμονα τον κ. Γ. Παπαγόπουλο, έχει σκοπό να εξασφαλίσει καλύτερη προστασία της ασφάλειας των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην που προσεγγίζουν σε τερματικούς σταθμούς της Ευρωπαϊκής Ενώσεως για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην.

Η πρόταση ορίζει απαιτήσεις καταλληλότητας γι' αυτά τα πλοία και τους τερματικούς σταθμούς,

καθιερώνει διαδικασίες συνεργασίας και επικοινωνίας μεταξύ των πλοίων και των τερματικών σταθμών και περιγράφει το ρόλο των αρμοδίων αρχών. Επίσης, η πρόταση επιδιώκει να θεσπίσει νομικό πλαίσιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την εναρμονισμένη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του Κώδικα Πρακτικής για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην (κώδικα BLUE), που υιοθετήθηκε από τον IMO το Δεκέμβριο του 1997. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι περισσότερα από 5.000 πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, που δραστηριοποιούνται ανά τον κόσμο, μεταφέρουν το 30% των φορτίων υπό σκληρές συνθήκες αγοράς και με υψηλές

λειτουργικές απαιτήσεις.

Ο αντίκτυπος των εργασιών φορτο/εκφορτώσεως είναι εν δυνάμει ζημιογόνος, όταν το πλοίο έρθει αντιμέτωπο με τη δυναμική δράση του κύματος εν πλώ. Μια τυχαία καταπόνηση ή ζημιά κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση μπορεί να οδηγήσει σε καταστροφικές αλλοιώσεις των κατασκευαστικών στοιχείων και απaráδεκτη απώλεια ανθρώπινων ζωών. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εξάλλου, υπάρχουν περίπου 100 λιμένες-τερματικοί σταθμοί που χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση ή εκφόρτωση φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή πιστεύει ότι με την εφαρμογή της οδηγίας αυτής θα ενισχυθεί η ασφάλεια των φορτηγών πλοίων στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, ενώ θα δοθεί ένα ισχυρό μήνυμα για την υποστήριξη από τα κράτη-μέλη των μέτρων που έχουν υιοθετηθεί σε διεθνές επίπεδο (IMO και έχουν προαιρετική εφαρμογή), περιορίζοντας τον κίνδυνο στρεβλώσεως του ανταγωνισμού μεταξύ των τερματικών σταθμών. «Η συμπληρωματική δράση που θεσπίζεται με την οδηγία (υποχρέωση των τερματικών σταθμών να εφαρμόζουν ένα σύστημα διαχείρισης της ποιότητας) -υποστηρίζει η ΟΚΕ- θα εξασφαλίσει την ενδεδειγμένη ισορροπία μεταξύ υποχρεώσεων και συμφερόντων πλοίων και τερματικών σταθμών».





## Γνωμοδότηση περί ασφάλειας

Στην ίδια σύνοδο της Οικουμενικής και Κοινωνικής Επιτροπής στις Βρυξέλλες, υιοθετήθηκε ομόφωνα η γνωμοδότηση περί της ασφάλειας των δεξαμενοπλοίων

δυνατόν ασφαλέστερη μεταφορά στα ευρωπαϊκά ύδατα.

- Να βασίζονται στο γεγονός ότι τα ύδατα αυτά πρέπει να παραμείνουν ανοικτά και χωρίς διακρίσεις σε κάθε πλοίο που τηρεί τα διεθνή πρότυπα.

Η ΟΚΕ εξέφρασε τη λύπη της για το γεγονός ότι δεν έχει κυρωθεί ακόμη από όλα τα κράτη-μέλη της

μενο αποκλεισμό τους από τους κοινοτικούς λιμένες, αν και κατά την άποψή της, κάθε πλοίο ασχέτως ηλικίας του οποίου έχει εμποδιστεί ο απόπλους περισσότερο από δύο φορές τους προηγούμενους 24 μήνες, πρέπει να αποκλείεται από τους κοινοτικούς λιμένες. Ο αριθμός των επιθεωρητών θα πρέπει να είναι αρκετά υψηλός,

διηλού τοιχώματος χρειάζεται τεχνική αιτιολόγηση. Κρίνει ότι οι συνέπειες του προαναφερόμενου μέτρου πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπ' όψιν.

Τα διηλή τοιχώματα δεν αποτελούν πανάκεια και, μοιλονότι είναι αποτελεσματικά σε περίπτωση συγκρούσεων ή προσάρξεων μικρής έντασης, δεν συμβαίνει το ίδιο σε περίπτωση που η ένταση είναι μεγάλη. Ο χώρος ανάμεσα στα δύο τοιχώματα θα πρέπει να είναι αρκετός, ώστε να είναι δυνατές οι επιθεωρήσεις χωρίς να διατρέχει κίνδυνο το προσωπικό ελέγχου. Ως προς το καθεστώς σταδιακής αποσύρσεως των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, που συμφωνήθηκε σε διεθνές επίπεδο στον ΙΜΟ το 1992 μέσω της MARPOL, η ΟΚΕ πιστεύει ότι θα πρέπει να γίνει το συντομότερο δυνατόν αναθεώρηση των διατάξεων στο πλαίσιο του ΙΜΟ.

Συνεπώς, η ΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να συντονίσει τη θέση των κρατών-μελών εντός του ΙΜΟ, με σκοπό την ολοκλήρωση της αναθεωρήσεως της MARPOL ώστε να καταστεί εφικτή η ρεαλιστική και πρακτική επιτάχυνση του τρέχοντος χρονοδιαγράμματος σταδιακής αποσύρσεως. Η ΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί παρόμοια συμφωνία στο πλαίσιο του ΙΜΟ εγκαίρως, θα καταστεί αναπόφευκτη η αναγκαστική περιφερειακή λύση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

ύστερα από εισήγηση του Γάλλου εκπροσώπου κ. D. Retureau και της συνεισνητήριας Δρος Άννας Μπρεδέρμα-Σαββοπούλου. Πρόκειται για γνωμοδότηση που απηχεί σε μεγάλο βαθμό τις ελληνικές θέσεις, βάσει των οποίων οι ευρωπαϊκοί κανόνες ασφαλείας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος θα πρέπει να βασίζονται στις ακόλουθες αρχές:

- Να συμβάλλουν στην όσο το

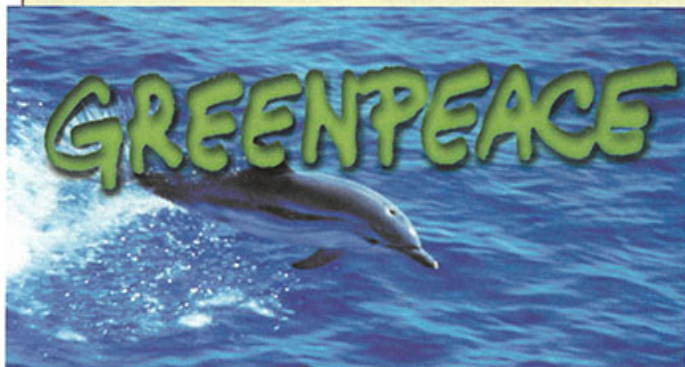
Ε.Ε. η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη, τη διαχείριση και τη συνενεργασία στον τομέα της πετρελαιοειδούς ρυπάνσεως (OPRC, 1990), που υποχρεώνει τα κράτη να θεσπίσουν εθνικό σύστημα ταχείας και αποτελεσματικής αντιμετώπισης των πετρελαιοκηλίδων και επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής για «τον αυστηρότερο έλεγχο των πλοίων που σαφώς δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα αληθ και τον ενδεχό-

ώστε να αναλογεί στον αριθμό και τη φύση των πλοίων που καταπλήθουν σε κάθε λιμένα». Επίσης, η ΟΚΕ επικροτεί την προτεινόμενη οδηγία για τους νηογνώμονες που προορίζεται να βελτιώσει τις διενεργούμενες επιθεωρήσεις με την εξασφάλιση αυστηρότερης εποπτείας των νηογνώμωνων. Η ΟΚΕ κρίνει ότι η πρόταση της Επιτροπής περί κανονισμού για τα δεξαμενόπλοια

## Αθώοι οι 12 ακτιβιστές της Greenpeace για την υπόθεση της ΛΑΡΚΟ

Από το Μονομελές Πλημμελειοδικείο Αταλάντης αθωώθηκαν τα 12 μέλη της Greenpeace που κατηγορούνταν για τη δράση τους στις εγκαταστάσεις της ΛΑΡΚΟ στη Λάρυμνα τον Νοέμβριο του 1998. Οι 12

ακτιβιστές της Greenpeace (11 Έλληνες και ένας Ισπανός) συνελήφθησαν στις 7-11-1998, κατά τη διάρκεια εξαήμερης κατάληψης των εγκαταστάσεων της ΛΑΡΚΟ, στη Λάρυμνα, επειδή η εν λόγω εταιρεία ποντίζει εκατομμύρια τόνους τοξικών ακουριών στο Β. Ευβοϊκό (η μόνη που επιμένει στην απαράδεκτη αυτή πρακτική στο χώρο της Μεσογείου). Οι ακτιβιστές της Greenpeace κατηγορούνταν για «παράνομη βία και διατάραξη οικιακής ειρήνης κατά συναισθηματικότητα», κατηγορίες που τους αποδόθηκαν επειδή εμπόδισαν φορτηγίδα της ΛΑΡΚΟ να απορρίψει τοξικά στη θάλασσα. «Το δικαστήριο κατέληξε τελικά στο αυτονόητο. Στην αναγνώριση του δικαιώματος των πολιτών να υπερασπίζονται το περιβάλλον», τόνισε ο Στέλιος Ψωμάς, διευθυντής του ελληνικού γραφείου της Greenpeace. «Η Greenpeace πιστεύει ότι ο περιβαλλοντικός εκσυγχρονισμός της ΛΑΡΚΟ, όχι μόνο θα προστατεύσει το περιβάλλον, αλλά θα συμβάλει και στην οικονομική εξυγίανση του εργοστασίου και θα διασφαλίσει τις θέσεις εργασίας».







# 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



## Ανοδική η πορεία του ΟΛΠ

**Α**ύξηση της τάξης του 21,5% σε σχέση με πέρυσι παρουσιάζει η εμπορευματική κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά, ενώ θετική είναι και η πορεία των οικονομικών του ΟΛΠ για το 2000.

Το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού ενέκρινε πρόσφατα τον προϋπολογισμό του 2001, ο οποίος προβλέπεται να είναι πλεονασματικός. Για το τρέχον έτος τα έσοδα του ΟΛΠ είναι αυξημένα κατά 2 δισ. δραχμές των αρχικά προϋπολογισθέντων, ενώ για το 2001 το πλεόνασμα από την επιχειρησιακή δραστηριότητα



το αναμένεται σε 3,9 δισ. δρχ. Όπως ανακοινώθηκε από τη διοίκηση του Οργανισμού, για το 2001 προβλέπονται επενδύσεις σε λιμενικά έργα, μηχανολογικό και άλλων εξοπλισμό, ύψους 15,6 δισ. δρχ.

Οι επενδύσεις του ΟΛΠ είναι αυξημένες κατά 13,5% σε σχέση με το 2000 και αφορούν:

- Σε λιμενικά, κτιριακά και οδικά έργα 8,7 δισ. δρχ.
- Σε νέα μηχανήματα, μηχανολογικό εξοπλισμό και τεχνικές εγκαταστάσεις 3,7 δισ.
- Σε μεταφορικά μέσα 1,4 δισ. δρχ.
- Σε λογισμικά και άλλα οργανωτικά προγράμματα 1,4 δισ. δρχ.
- Σε μελέτες, έρευνες εκτέλεσης

## Σύντομες ειδήσεις από την ΕΕΕ

### Σύμβαση για τους εργαζομένους

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και ο Σύνδεσμος Πρακτορειακών και Ναυτικών Υπαλλήλων Ελλάδος υπέγραψαν για πρώτη φορά εθνική σύλλογική σύμβαση εργασίας, για τους όρους αμοιβής και εργασίας των εργαζομένων σε διαχειριστικές εταιρείες ποντοπόρων πλοίων. Διευκρινίζεται ότι η σύμβαση αφορά τους εργαζομένους σε διαχειριστικές εταιρείες ποντοπόρων πλοίων του αναγκαστικού νόμου 89 του 1967 με σχέση εξαρτημένης εργασίας και είναι ασφαλισμένοι στο ΙΚΑ ή και στο ΤΑΝΠΥ.

### Αξιολόγηση συστημάτων

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέθεσε σε ειδικούς φορείς να αξιολογήσουν τα συστήματα ναυτικής εκπαίδευσης που ισχύουν και λειτουργούν σε τρίτες μη κοινοτικές χώρες και κυρίως σε αυτές που εφοδιάζουν με ναυτεργατικό δυναμικό τα πλοία κοινοτικών συμφερόντων. Ήδη ολοκληρώθηκε η διαδικασία αυτής της αξιολόγησης των εκπαιδευτικών συστημάτων Κίνας, Ινδίας, Ινδονησίας, Φιλιππίνων, Ρωσίας, Ουκρανίας, Πολωνίας, Κροατίας, Εσθονίας και Λιθουανίας.

### Τα πλοία στους λιμένες τρίτων χωρών

Έρευνα διενεργεί η Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα (CSG) αναφορικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία κατά την πρόσβαση των πλοίων και των φορτίων που μεταφέρουν διεθνώς σε λιμένες τρίτων χωρών. Η ΕΕΕ, με εγκύκλιο στα μέλη της, ζητεί να διευκολυνθεί η έρευνα αυτή με την προσκόμιση συγκεκριμένων στοιχείων, προκειμένου να αναληφθούν πρωτοβουλίες από τη ναυτιλιακή συμβουλευτική ομάδα για την

επίλυση προβλημάτων που κατά καιρούς ανακύπτουν.

### Η θεώρηση διαβατηρίων στη Νιγηρία

Προξενική θεώρηση απαιτούν οι Αρχές της Νιγηρίας και για τα άτομα που φθάνουν στη χώρα με εμπορικά πλοία και είναι εφοδιασμένα με διαβατήριο, ακόμα και στην περίπτωση που παραμένουν στο πλοίο και δεν αποβιβάζονται στη στεριά. Διευκρινίζεται ότι η απαίτηση αυτή των Αρχών της Νιγηρίας δεν αφορά τους κατόχους ναυτικών φυλλοαδίων, αλλά αυτούς μόνον που ταξιδεύουν επί πλοίων με διαβατήριο.

### Σύστημα πληροφοριών για τα κοινοτικά πλοία

Από τον παρελθόντα Μάιο άρχισε να λειτουργεί ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών για την ποιτική ναυτιλία (European Quality Shipping Information System-EQUASIS) με έδρα το Σεν Μαλό της Γαλλίας. Η ανάπτυξη και η λειτουργία του συστήματος αυτού με την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ανταποκρίνεται στο αίτημα όλων των κλάδων της ναυτιλίας να καταστεί

περισσότερο εφικτή η πρόσβαση σε πληροφορίες που αναφέρονται στην ποιότητα των πλοίων και στη γενικότερη συμπεριφορά του διαχειριστή τους. Το σύστημα αυτό παρέχει τη δυνατότητα πρόσβασης στο Internet σε πληροφορίες δημοσίων αρχών που ασκούν έλεγχο πλοίων και φορτίων της ναυτιλίας. Για την πρόσβαση στο σκέλος του EQUASIS Website, που αφορά πληροφορίες για τα πλοία, απαιτείται εγγραφή των ενδιαφερομένων μετά την οποία χορηγείται κωδικός χρήστη για ελεύθερη πρόσβαση. Σε σχετική εγκύκλιο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών προς τα μέλη της τονίζεται ότι λόγω των σοβαρών επιπτώσεων για το πλοίο που μπορεί να έχει η δημοσιοποίηση και αξιοποίηση ανακριβών πληροφοριών, συνιστάται οι εταιρείες μετά την εξασφάλιση πρόσβασης στο EQUASIS να ελέγχουν την ακρίβεια των στοιχείων και, εφόσον διαπιστώσουν ανακρίβειες, να προβαίνουν αμέσως σε ενδεδειγμένες ενέργειες.

### Για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

Η Διεθνής Ναυτική Ομοσπονδία (ISF) εξέδωσε φυλλάδιο που συντάξε ειδική ομάδα εργασίας με





έργων και έπιπλο 320 εκατ. δραχμές.

Στα νέα λιμενικά έργα περιλαμβάνονται και τα ακόλουθα: Η κατασκευή του προβλήτα 3 στον εμπορευματοκταθμό Νέου Ικονίου, που θα αυξήσει σημαντικά τη δυνατότητα εξυπηρέτησης κοντέινερ. Έργα ανακαίνισης και διαμόρφωσης των περιοχών Βασιλειάδη και Παλατάκι. Κατασκευή επιβατικού σταθμού στο Παλατάκι για τους επιβάτες των κρουαζιεροπλοίων. Ακόμα, έργα αναβάθμισης της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος.

Στο μηχανολογικό εξοπλισμό περιλαμβάνονται δύο νέες γερανογέφυρες κοντέινερ, ανυψωτικά μηχανήματα στοιβασίας και μετα-

φοράς κοντέινερ, πούλμαν τα οποία θα χρησιμοποιούνται στη μεταφορά επιβατών, βυτιοφόρα, νοσοκομειακά, τράκτορες και ρυμουλκούμενα οχήματα. Το διοικητικό συμβούλιο ενέκρινε τα σχέδια των συμβάσεων που έχουν υποβληθεί με βάση την απόφαση της διυπουργικής επιτροπής αποκρτικοποιήσεων και άμεσα θα δρομολογηθούν οι διαδικασίες μετοχοποίησης του Οργανισμού. Να σημειωθεί ότι σύντομα θ' αρχίσει και η αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων του ΟΛΠ. Ο προϋπολογισμός του Οργανισμού για το 2001 είναι ο πρώτος που καταρτίζεται σε ευρώ.

του Νάσου Πουλιakίδα

σκοπό την προαγωγή και την ενθάρρυνση όλων όσων ασχολούνται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, για την ανάπτυξη περαιτέρω πρωτοβουλιών που θα μπορούσαν να συμβάλουν στη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας της ναυσιπλοΐας.

### Επίσκεψη κινεζικής αντιπροσωπείας

Κατά τη διάρκεια δείννου που παρέθεσε στις 2 Νοεμβρίου στον Ναυτικό Όμιλο, ο πρόεδρος Γιάννης Κ. Λύρας και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, προς τιμήν της κινεζικής αντιπροσωπείας που επισκέπτεται την Ελλάδα, έγινε ευρεία ανταλλαγή απόψεων για θέματα ναυτιλίας, εμπορίου και ναυπηγήσεων που ενδιαφέρουν τις δύο χώρες. Επικεφαλής της κινεζικής αντιπροσωπείας ήταν ο υφυπουργός Εξωτερικού Εμπορίου και Οικονομικής Συνεργασίας Zhou Keren, συνοδευόμενος από υψηλόβαθμους αξιωματούχους του υπουργείου του. Από ελληνικής πλευράς στο γεύμα παρακάθισαν ο γ.γ. του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Γεώργιος Χαλβατζόγλου, ο αρχηγός του Α.Σ. Ανδρέας Συ-

ρίγος, ο εμπορικός ακόλουθος της ελληνικής πρεσβείας στο Πεκίνο Φώτης Μανουσάκης, μέλη του διοικητικού συμβουλίου της ΕΕΕ, καθώς και τα μέλη της ΕΕΕ που ναυπηγούν πλοία στην Κίνα. Στο πλαίσιο των συζητήσεων, που διεξήχθησαν σε ιδιαίτερα φιλικό κλίμα, υπογραμμίσθηκε από τις δύο πλευρές ο σημαντικός ρόλος των οποίων διαδραματίζει η Κίνα στους τρεις ζωτικούς τομείς ναυτιλίας, εμπορίου και ναυπηγείων καθώς και ο πρωτεύων ρόλος της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό έργο. Επισημάνθηκε, επιπροσθέτως, το υψηλό επίπεδο ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών με επίκεντρο τις ελληνικές παραγγελίες νέων πλοίων, τις επισκευές στην Κίνα, τον εφοδιασμό ναυτιλιακού εξοπλισμού καθώς και τη χρησιμοποίηση ναυτικών της χώρας αυτής σε ελληνικά πλοία. Και οι δύο πλευρές εξέφρασαν την επιθυμία να αναπτυχθεί περαιτέρω η συνεργασία σε τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος και συγκεκριμένα στις ναυπηγήσεις, στις ναυλώσεις, στα joint ventures, στην εκπαίδευση ναυτικών και ιδιαίτερώς στα διεθνή ναυτιλιακά fora και κυρίως στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).



# CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

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

## Shipbrokers

## Sale + Purchase,

## New buildings,

## Repairs + Conversions

青島北海船厂修船分厂

QINGDAO BEIHAI  
SHIPYARD

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD  
SHANGHAI LIXIN S/Y

广州修船中心

GUANGZHOU  
SHIPREPAIR CENTRE



HITACHI ZOSEN  
JAPAN



HITACHI ZOSEN  
SINGAPORE



COLOMBO DOCKYARD  
SRI LANKA



DORBYL MARINE  
DURBAN



EAST LONDON S/Y  
SOUTH AFRICA



DORBYL MARINE  
CAPE TOWN



NAVITEC MARINE  
SERVICES LTD,  
ANTWERP



D. VAN DE WETERING  
ROTTERDAM



BARTHEL & LUEDERS  
BLOHM + VOSS  
HAMBURG



TRIDENT B.V.  
HOLLAND



NOVOROSSIYSK  
SHIPYARD



MHI SHIPREPAIR  
AND SERVICES,  
NORFOLK



IRVING SHIPBUILDING  
CANADA



HALIFAX SHIPYARD  
CANADA



TRINIDAD



## Αυξήσεις 7-8% για το 2001 ζητεί η ΠΝΟ

Ενιαία συλλογική σύμβαση εργασίας ζητεί η διοίκηση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας για όλους τους εργαζομένους από το 2001 σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.



Ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ Γιάννης Χαλάς

Η ΠΝΟ απέστειλε και στις έξι εφοπλιστικές ενώσεις εξώδικα, λόγω καταγγελίας των συλλογικών συμβάσεων. Μία ένωση, αυτή της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, έκανε αποδεκτό το αίτημα των ναυτικών για ενιαία σύμβαση.

«Το πρώτο μέρος της ενιαίας ΣΣΕ θα περιλαμβάνει τους γενικούς όρους συνθηκών εργασίας καθώς και αμοιβής για όλα τα πλοία, ενώ το δεύτερο τους ειδικούς όρους για την κάθε κατηγορία πλοίων», αναφέρεται στα εξώδικα της ΠΝΟ. Σύμφωνα με τον γενικό γραμματέα της ΠΝΟ Γιάννη Χαλά, στόχος είναι η καλύτερη και πληρέστερη λειτουργία των διαπραγματεύσεων μεταξύ της Ομοσπονδίας και των εκπροσώπων των εφοπλιστικών ενώσεων.

Για το 2001 η ΠΝΟ διεκδικεί αυξήσεις από 7 έως και 8% και επιθυμεί οι διαπραγματεύσεις να τελειώνουν το γρηγορότερο δυνατόν και όχι όπως τις προηγούμενες χρονιές, οπότε οι υπογραφές «έπεφταν» ακόμα και τον Αύγουστο, με αποτέλεσμα να εξανεμίζονται οι αυξήσεις.

Η ΠΝΟ ζήτησε οι αυξήσεις να προσδιοριστούν σε ευρώ (γύρω στις 341 δρχ.), ενώ από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διεκδικεί:

- Αύξηση σε ποσοστό 8% στους βασικούς μισθούς αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων. Ζητείται σταδιακή εξομάλυνση στη μισθολογική διαφορά αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων, αφού τελευταία η «ψαλίδα» ανοίγει υπέρ των πρώτων.
- Από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊας αυξήσεις μισθών κατά 7% και να περιληφθεί στη συλλογική σύμβαση εργασίας διάταξη με την οποία να προβλέπεται ότι θα έχει εφαρμογή και στα υδροπτερυγο-καταμαράν.
- Από την Ένωση των Κρουαζιεροπλοίων αύξηση 8% και το ίδιο

## Έριξαν «άγκυρα» τα μέτρα της ποντοπόρου ναυτιλίας

Έδωσαν για τα καλά στο συρτάρι του γραφείου του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή τα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας. Το ναυόγιο του «Εξηρές Σαμίνα», η παρέμβαση του εισαγγελέως Πειραιώς και το υλικό που απέστειλε στον πρόεδρο της Βουλής, οι ποινικές διώξεις και η συνεχής αντιπαράθεση με το κόμμα της αξιωματικής αντιπολίτευσης έχουν αναγκάσει τον κ. Παπουτσή να «φρενάρει» τη δέσμη μέτρων για την ποντοπόρο. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στα μέσα Οκτωβρίου είχε αναγγείλει ότι εντός του Νοεμβρίου θα παρουσιάσει στο Υπουργικό Συμβούλιο τη δέσμη μέτρων για την ποντοπόρο ναυτιλία. Για τις συζητήσεις και τις θέσεις των επιτροπών που είχαν συγκροτηθεί, με εκπροσώπους του υπουργείου, των εφοπλιστών και της ΠΝΟ, ο κ. Παπουτσή είχε τονίσει: «Σε ορισμένες από τις επιτροπές για την ποντοπόρο ναυτιλία έγινε ουσιαστική δουλειά και μπορώ να πω ότι είμαι ικανοποιημένος. Σε άλλες, όχι. Τι εννοώ όταν λέω ότι δεν είμαι ικανοποιημένος; Σε ορισμένες περιπτώσεις είδα ότι δεν υπήρχε διάθεση και από τις δύο πλευρές να προσεγγίσουν, να βρουν έναν κοινό τόπο. Όμως ο καθένας κατέγραψε τις θέσεις του και κατέγραψε και τα περιθώρια που έχει για τη διαφοροποίηση των θέσεων αυτών». Σημειώνεται ότι η φετινή χρονιά μπορεί να χαρακτηριστεί ως άνοιξη για το ελληνικό νηολόγιο, αν υπολογιστεί ότι μετά το 1996 μόνο φέτος σταμάτησε η «αιμορραγία» του. Από την αρχή του 2000 έως και το τέλος Οκτωβρίου ύψωσαν την ελληνική σημαία 121 πλοία και την υπέστειλαν 71. Εκτός από την αύξηση των 50 πλοίων κατά 900.000 κόρους, έχει αυξηθεί και η χωρητικότητα του ελληνικού στόλου το τρέχον έτος. Όταν θα παρουσιάσει τη δέσμη μέτρων για την ποντοπόρο ναυτιλία ο κ. Παπουτσή, μεταξύ αυτών, σύμφωνα με πληροφορίες, θα είναι η μείωση της φορολογίας των πλοίων, η επαναφορά φοροαπαλλαγών για τους ναυτικούς, η αναβάθμιση της εκπαίδευσης, τα ποσοστά που καταβύλλονται στο NAT κ.ά.

ποσοστό και από την Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών. - Αυξήσεις 7% ζητούνται από την Ένωση Πηλοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων και από την Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού.

Η διοίκηση της ΠΝΟ επανέρχεται και στο θέμα των συντάξεων, ζητώντας αναπροσαρμογή ανάλογα με τις αυξήσεις οι οποίες χορηγούνται στους εν ενεργεία ναυτικούς. του Νάσου Πουθακίδα

## Υποδοχή των πρωτοετών σπουδαστών

Στις εγκαταστάσεις της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Ηπείρου, στην Πρέβεζα, πραγματοποιήθηκε στις 10 Νοεμβρίου ο καθιερωμένος αγιασμός για την υποδοχή των πρωτοετών σπουδαστών.

Στην τελετή του αγιασμού χοροστάτησε ο σεβασμιώτατος μητρο-



πολίτης Νικοπόλεως και Πρεβέζης κ. Μελέτιος.

Ακολούθησε η ημερησία διαταγή του διοικητή αντιπλοιο-

άρχου Α.Σ. Γεωργίου Νάκου και στη συνέχεια παρατέθηκε δεξίωση προς τιμήν των επισήμων προσκεκλημένων, των πρωτοετών και των συγγενών τους.

Τις εκδηλώσεις παρακολούθησαν ο νομάρχης και ο δήμαρχος Πρεβέζης Δημ. Τσουμάνης και Κ. Παπαγεωργίου, αντίστοιχα, εκπρόσωποι των στρατιωτικών αρχών και των Σωμάτων Ασφαλείας, πολιτικές αρχές, εκπρόσωποι των οργανώσεων ΠΕΠΕΝ και ΠΕΜΕΝ κ.ά.





**DOLPHIN 1 Co. Ltd.**  
**SHIPYARD**  
**VARNA - BULGARIA**



 **ADLER**  
MARINE S.A.

**SHIPYARDS - REPRESENTATIONS**  
**MARINE CONSULTANTS**

**HEAD OFFICE PIREAUS: TEL.: (+301) 4522454-6, FAX: (+301) 4524295**

**TLX.: 213052 ADLER GR, E-mail: [adlermar@internet.gr](mailto:adlermar@internet.gr)**

**OFFICE IN SHIPYARD: TEL.: (+35952) 483166 - 601319 - 601320**

**FAX: (+35952) 483464 - 483166**





Οι εκδότες των «Ναυτικών Χρονικών» υποδέχονται στο περίπτερο του περιοδικού τον υπουργό Μεταφορών Χρήστο Βερεγγή

## «Μεταφορές 2000»

Με επιτυχία ολοκληρώθηκαν οι εργασίες της 1ης έκθεσης «Μεταφορές 2000», η οποία και αποτέλεσε ευκαιρία για συναντήσεις επιχειρηματιών που συζήτησαν τις τρέχουσες εξελίξεις και προοπτικές των ναυτιλιακών μεταφορών, τις επιπτώσεις από την προώθηση των ιδιωτικοποιήσεων λιμένων της χώρας, την πορεία των έργων σε λιμάνια και βασικούς οδικούς άξονες.

Παράλληλα με την έκθεση διενεργήθηκε συνέδριο όπου αναπτύχθηκαν σημαντικές απόψεις παραγόντων και φορέων του χώρου με ιδιαίτερη βαρύτητα στον αναπτυσσόμενο τομέα των logistics.

Στη διάρκεια της έκθεσης σημαντική ήταν η παρουσία των «Ναυτικών Χρονικών», ενώ το περίπτερο του περιοδικού επισκέφθηκαν πολλοί επώνυμοι επιχειρηματίες του κλάδου των μεταφορών και ανώνυμοι επισκέπτες.

Την έκθεση τίμησε με την παρουσία του ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Βερεγγής.

## Δωρεά του Ιδρύματος Ωνάση στο Πυροσβεστικό Σώμα

Το διοικητικό συμβούλιο του Κοινοφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης παρέδωσε στο υπουργείο Δημόσιας Τάξεως για τις ανάγκες του Πυροσβεστικού Σώματος και ειδικότερα για τη χρήση των Ειδικών Δυνάμεων Αποκατάστασης Καταστροφών (ΕΜΑΚ):

— Δύο οχήματα ειδικώς σχεδιασμένα και πλήρως εξοπλισμένα με μηχανήματα και εργαλεία για τη διάσωση των ανθρωπίνων ζωών και την αντιμετώπιση λοιπών υλικών καταστροφών συνεπεία σεισμών.

— Λεωφορείο μεταφοράς πυροσβεστικού προσωπικού 30 θέσεων. Το γεγινός κόστος του εξοπλισμού αυτού ανέρχεται σε περίπου 140.000.000 δρχ. και είναι μέρος της δωρεάς των 340.000.000 δρχ.

## ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

### «Ακάληπτοι οι εφοπλιστές από τα Clubs»

Κ. Διευθυντά,

Συνέβη ένα ναυάγιο το έτος 1994. Χάθηκαν 17 ναυτικοί. Ο εφοπλιστής είχε κάλυψη από το Club Newcastle. Το Club πτώχευσε και στη συνέχεια το διάδοχο Club North of England δυστροπεί στην πληρωμή των οφειλών.

Τίθενται 2 σοβαρά ερωτήματα:

- 1) Τι γίνεται με τις οφειλές των πλοιοκτητών όταν κάποια Clubs πτωχεύουν (π.χ. Ocean Marine-Newcastle), πώς δηλαδή καλύπτονται οι εφοπλιστές;
- 2) Ποια δικαιώματα έχει ο εφοπλιστής κατά του Club όταν, ενώ εκείνος επιθυμεί συμβιβασμό από την αρχή της υπόθεσης (σε ένα συμβολικό ποσό), το Club επιθέγει τους δικαστικούς αγώνες και ύστερα από 6 χρόνια αντιδικιών χάνει όλες τις υποθέσεις (ποινικές και αστικές) εκθέτοντας σε σοβαρούς κινδύνους τον αμέτοχο εφοπλιστή, αφού καλείται πλέον αντί για ένα συμβολικό ποσό να πληρώσει δια·;

Έπειτα από όλα αυτά ανακύπτει το εύλογο ερώτημα εάν έχουν λόγο υπάρξεως τα Clubs καθώς και ένα τεράστιο θέμα δεοντολογίας: Εάν αυτά πραγματικά καλύπτουν τον εφοπλιστή (δηλαδή εάν εφαρμόζουν στην πράξη την έννοια της ήξεως «Protection») ή τον εγκαταλείβουν στην τύχη του.

Με τιμή, Γεώργιος Τρανταλίδης

του Ιδρύματος Ωνάση προς το ελληνικό Δημόσιο μετά τον καταστροφικό σεισμό το Σεπτέμβριο του 1999. Το υπόλοιπο ποσόν κατεβλήθη έκτοτε στον ειδικό τραπεζικό λογαριασμό, που ανοίχτηκε για την αποκατάσταση των σεισμοπαθών.





*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 —**



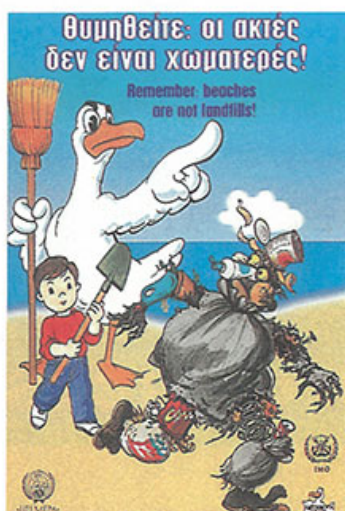
**safety equipment —**





## Νέο Δ.Σ. στην Παιδική HELMEPA

Στις 10 Νοεμβρίου τα μέλη της παιδικής HELMEPA εξέλεξαν, στην Αθήνα, το νέο τους προεδρείο το οποίο απαρτίζεται: Πρόεδρος Ελένη Χαϊδευτού (Θάσος), αντιπρόεδρος Μαρία Κρητικού (Αττική) και γραμματέας Παναγιώτα Μπενέκου (Ναύπλιο). Τα 8 παιδιά του 7ου συμβουλίου αντι-



προσώπων εξέδωσε ψήφισμα-μήνυμα όπου, μεταξύ άλλων, αναφέρουν:

«Η καθημερινή μας αδιαφορία, η απάθειά μας, η ανοχή μας δεν είναι τίποτε άλλο από τη συνοχή μας στο δρόμο του περιβάλλοντος.

Κάθε πράξη μας, φιλική ή εχθρική, προς το περιβάλλον έχει επίδραση στη ζωή μας και στο μέλλον μας. Οι μελλοντικές γενιές έχουν το ίδιο δικαίωμα με εμάς για καθαρό αέρα, καθαρές θάλασσες και καθαρή φύση.

Σας παρακαλώ, κρατήστε τα σκουπίδια μακριά από τη θάλασσα και το περιβάλλον.

Η θάλασσα είναι ένα διαμάντι. Ας τη

βοηθήσουμε να μη χάσει τη λάμψη της. Ελπίδα μας είναι τα παιδιά και τα εγγόνια μας να έχουν το ίδιο δικαίωμα με μας για καθαρό αέρα, καθαρά νερά και πράσινα δάση.

Σύμφωνα μ' έναν αρχαίο μύθο, η ζωή βγήκε από τη θάλασσα. Σήμερα η θάλασσα εξακολουθεί να είναι πηγή ζωής για τον πλανήτη μας. Κάθε σκουπίδι μας, κάθε σταγόνα πετρέλαιο, κάθε μια βρομιά που χύνεται στη θάλασσα είναι και μια μαχαίρι στην ζωή. Θα καταδικάσουμε λοιπόν τη θάλασσα σε θάνατο.»

## Ημερίδα για την ανταγωνιστικότητα του ελληνόκτητου πλοίου

Πραγματοποιήθηκε στις 23 Νοεμβρίου, στο Ναυτικό Όμιλο Ελλήδος, η ημερίδα που οργάνωσε η Women's International Shipping And Trading Association (Wista Hellas) με θέμα την ανταγωνιστικότητα του ελληνόκτητου πλοίου.

Ομιλητές της ημερίδας ήταν ο πρόεδρος του NAT Σπυρίδων Αλεξανδράτος, οι κ. Γεώργιος Γουρδομικάλης, διευθύνων σύμβουλος της Gourdomichalis Naftiki Eteria S.A. και της Free Ships S.A., Στέλιος Ζαμπετάκης, διευθύνων σύμβουλος της ANEK, και συντονιστής ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιά Α. Μ. Γουλιέλμος.

Η πρόεδρος της Wista Hellas κ. Χάρης Κιοσέογλου, καλωσορίζοντας τα μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας που παρευρέθησαν, τόνισε μεταξύ άλλων:

«Η αυτοτέλεια του ελληνόκτητου πλοίου κατόρθωσε να διατηρηθεί και να επιβιώσει σε όλα τα ύψη και βάρη της νεότερης ναυτιλιακής ιστορίας χάρη στη δαιμόνια ελληνική ευστροφία και ικανότητα».

Ο κ. Σπυρίδων Αλεξανδράτος υπογράμμισε ότι υπάρχουν στον ελληνικό χώρο περί τα 835 ναυτιλιακά γραφεία στα οποία βρίσκουν απασχόληση περί τα 12.000 άτομα.

Ο κ. Α. Μ. Γουλιέλμος αναφέρθηκε στη φυγή των πλοίων, η οποία υποδηλώνει την αποτυχία της ναυτιλιακής πολιτικής σε σχέση με την προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία.

Ο κ. Γ. Γουρδομικάλης αναφέρθηκε στον ιστορικό ερωτικό δεσμό με την ελληνική θάλασσα που διατηρείται αναλλοίωτος εδώ και 4.000 χρόνια.

Μετά τις ομιλίες ακολούθησε δεξίωση.

Χορηγοί της εκδήλωσης ήταν οι εταιρείες De Witt Stern Imperatore, New York και The Oil Shipping Group.

## Νικόλαος Βερνίκος Ευγενίδης



Στις 7 Νοεμβρίου η ναυτιλιακή κοινότητα έχασε ένα από τα πιο εκλεκτά μέλη της, τον Νικόλαο Βερνίκο Ευγενίδη.

Ο Νικόλαος Βερνίκος Ευγενίδης γεννήθηκε στη Σίφνο στις 14 Απριλίου 1920. Τελείωσε τις εγκύκλιες σπουδές του στον Πειραιά, αποφοιτώντας πρώτος με βραβείο από τους

δήμους Αθηνών και Πειραιώς. Μετά την αποφοίτησή του, το 1938, περνάει τις εξετάσεις σε πανεπιστήμιο της Αγγλίας στη σχολή Αγγλικής Φιλολογίας. Ένα χρόνο αργότερα ο νονός του Ευγένιος Ευγενίδης, με την άδεια της οικογενείας του, τον καλεί στη Σουηδία προκειμένου να εργαστεί για τις επιχειρήσεις του.

Εκεί, εργαζόμενος και σπουδάζοντας συγχρόνως, παρά το γεγονός ότι η γνώση της σουηδικής γλώσσας ήταν σχεδόν ανύπαρκτη, τελείωσε το οικονομικό πανεπιστήμιο του Gothenburg.

Αργότερα αναπτύσσει το εμπόριο ξυλείας μεταξύ Σκανδιναβίας και χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, διακρίθεις με πολλή εύσημα.

Ο Ευγένιος Ευγενίδης, αναγνωρίζοντας τις ικανότητές του, τον κρίνει άξιο συνεχιστή των εμπορικών και ναυτιλιακών εταιρειών του. Από το 1954, οπότε ανέλαβε το γκρουπ Ευγενίδη, εγκαθι-

σταται στο Vevey της Ελβετίας -από όπου διευθύνει τα ανά τον κόσμο γραφεία του- αναπτύσσοντας ποικίλες δραστηριότητες, διευρύνοντας τον οργανισμό και δίνοντας θέσεις εργασίας σε χιλιάδες εργαζομένους.

Αυτό που διέκρινε τον Νικόλαο Βερνίκο Ευγενίδη ήταν η σεμνότητα και η προσπάθειά του να περνά απαρατήρητος από τα φώτα της δημοσιότητας. Είναι γνωστή η αγάπη που έτρεφε για το νησί του και για τους Σίφνιους, λέγοντας με υπερηφάνεια ότι και η νέα γενιά της Σίφνου είναι έντιμη, ηθική, εργατική και προσπαθεί να αναβαθμίσει το νησί που τόσο απλόχερα βοήθησε όλα αυτά τα χρόνια.

Ο ανιψιός του Λεωνίδας Δημητριάδης Ευγενίδης είναι ο άξιος συνεχιστής των επιχειρήσεών του.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν τα συλλυπητήριά τους στην οικογένεια του εκλιπόντος.

## Καπετάν Φίλιππος Α. Καρατζόγλου

Έφυγε στις 28 Οκτωβρίου ο καπετάν Φίλιππος Α. Καρατζόγλου, ο οποίος τα τελευταία 27 χρόνια εργαζόταν στην εταιρεία του John Giavridis INC. Τον διέκρινε η ακεραιότητα, η τιμιότητα στις συναλλαγές του και η ανθρωπιά.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» συλλυπούνται θερμά τους οικείους του.



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



## Η ANEK αποκλείει συνεργασία με τις Μινωικές Γραμμές

**Μ**ε κατηγορηματικό τρόπο η διοίκηση της ANEK Lines απέκλεισε ενδεχόμενο συνεργασίας με τις Μινωικές Γραμμές, ενώ έδωσε στη δημοσιότητα θεαματικά αποτελέσματα για το εννεάμηνο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου.

Ταυτόχρονα ανακοίνωσε ότι η ANEK βρίσκεται σε επαφές με ναυπηγεία για την αγορά ταχυπλοίων που θα εκτελούν τη διαδρομή Πειραιά-Χανίων σε λιγότερο από 4 ώρες!

Ο διευθύνων σύμβουλος της ANEK Στ. Ζαμπετάκης, κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου, σε ερώτηση αν υπάρχει προοπτική συνεργασίας με τις Μινωικές, υποστήριξε: «Ενδεχόμενο συνεργασίας με τις Μινωικές Γραμμές δεν υπάρχει σε κανένα επίπεδο, ούτε για το εσωτερικό ούτε για δρομολόγια εξωτερικού».

Ο κ. Ζαμπετάκης τόνισε ότι η φετινή χρονιά θα ήταν χρονιά-σταθμός για την εταιρεία αν δεν υπήρχαν οι συνεχείς αυξήσεις της τιμής των καυσίμων και η φρενήρης κούρσα του δολαρίου. Αυτοί οι δύο παράγοντες έχουν «γονατίσει» όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες που, ενώ έχουν θεαματικά αποτελέσματα στη διακίνηση επιβατών και τροχοφόρων, τα κέρδη δεν είναι τα αναμενόμενα.



Η ANEK Lines το εννεάμηνο του 2000 διακίνησε σε όλες τις γραμμές 1.448.000 επιβάτες έναντι 1.027.000 πέρυσι. Η αύξηση είναι της τάξης του 40%, όπως 40% αύξηση σημειώθηκε και στη μεταφορά Ι.Χ. (228.275 φέτος έναντι 161.930 πέρυσι) και 30% στα φορτηγά. Πέρυσι με τα πλοία της ANEK μεταφέρθηκαν 98.213 φορτηγά ενώ φέτος 130.233. Θεαματική αύξηση -έως και 60%- στη διακίνηση επιβατών και τροχοφόρων σημειώθηκε στις γραμμές Πειραιά-Κρήτης και στις γραμμές της Αδριατικής, ενώ τα καθαρά κέρδη χωρίς αποσβέσεις και φόρους ανήλθαν σε 2,7 δισ. δραχμές. Σημειωτέον ότι το α' εξάμηνο του 2000 η εταιρεία είχε εμφανίσει ζημίες 2,6 δισ. δραχμών.

Η θεαματική αύξηση, όπως υπογράμμισε ο κ. Ζαμπετάκης, οφείλεται στην εκμετάλλευση των νέων πλοίων «Σοφοκλής Βενιζέλος» και «Λευκά Όρη» καθώς και στο εξαιρετικό δίκτυο πωλήσεων στην Ευρώπη, λόγω αναδιοργάνωσής του. Η ANEK Lines με την προσθήκη του «Οδύσσειου Τσάμπιον» και του αδελφού πλοίου από το νέο χρόνο ελπίζει σε μεγα-

λύτερο μερίδιο αγοράς, ενώ ο διευθύνων σύμβουλος απέδωσε σε χρηματιστηριακή συγκυρία τη μικρή σημερινή αποτίμηση της μετοχής. «Σύντομα θα φανεί η πραγματική αξία της μετοχής μας», είπε χαρακτηριστικά ο κ. Ζαμπετάκης.

Από το 2001 η διοίκηση της χανιώτικης εταιρείας έκρινε πως το «Κρήτη 1» θα αποδώσει πολύ περισσότερα με τη δρομολόγησή του στην ιταλική γραμμή Ραβένα-Κατάνια, ενώ το «Κρήτη 2» θα ενισχύσει τις γραμμές των Τεργέστης (2 φορές εβδομαδιαίως) και Ανκόνα (μία φορά). Για την είσοδο των Επιχειρήσεων Αττικής στα Χανιά, ο κ. Ζαμπετάκης υποστήριξε ότι η «πίτα» είναι μόλις 7,5 δισ., τα περιθώρια επιτυχίας ελάχιστα, ενώ ο ανταγωνισμός είναι πλέον δρόμος αντοχής.

## Αναιρένει τα σχέδια της ΔΑΝΕ η απόφαση της ΓΕΑΣ

**Σ**το ταμπλό της Σοφοκλέους σύντομα θα επαναδιαπραγματεύεται η μετοχή της ΔΑΝΕ πιστεύουν εκπρόσωποί της. Στο φάκελο προς συζήτηση στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς συμπεριελήφθη πριν από λίγες ημέρες ο φορολογικός έλεγχος και έτσι ολοκληρώθηκε η διαδικασία. Όμως, πριν από δύο εβδομάδες, την ώρα που οι Επιχειρήσεις Αττικής και Strintzis Lines εξέφραζαν την ικανοποίησή τους για τις νέες άδειες σκοπιμότητας που ενέκρινε η Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών για Κρήτη, Κυκλάδες και Δωδεκάνησα, «μουρμούρες» ακούγονταν από τον όμιλο της ANEK και συγκεκριμένα τη ΔΑΝΕ.

«Οι αποφάσεις της ΓΕΑΣ για άδεια σκοπιμότητας για τη γραμμή Πειραιά-Κω-Ρόδου με μία μόλις προσέγγιση την εβδομάδα σε άγονη γραμμή, μας προκαλεί πολλή ερωτημασία» τόνισε ο Δ. Κούκουλης, αντιπρόεδρος της ΔΑΝΕ, και συμπλήρωσε: «Βρισκόμαστε ένα βήμα πριν από την επαναδιαπραγμάτευση της μετοχής στο Χρηματιστήριο και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανατρέπει με τις αποφάσεις του το επιχειρηματικό σκεπτικό μας. Γιατί δεν περίμεναν να διαμορφωθεί το νέο θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα και μετά να εγκρίνουν ή να απορρίψουν τις αιτήσεις; Η ΓΕΑΣ εξέτασε αν βέβαια υποβλήθηκε από τις Επιχειρήσεις Αττικής οικονομοτεχνική μελέτη για την άδεια σκοπιμότητας για τη γραμμή των Δωδεκανήσων; Τόσα χρόνια εξυπηρετούσαμε τα άγονα νησιά και τώρα δίνουν άδεια με μία προσέγγιση σε άγονα. Η «πίτα» στα Δωδεκάνησα ανέρχεται σε 13 δισ. δραχμές και μέχρι τώρα τη μοιράζονταν δύο εταιρείες. Τώρα δημιουργούνται προβλήματα και δεν γνωρίζω τι θα πράξουμε με την αγορά νέου πλοίου που είχαμε αποφασίσει».

Από πηληράς της ANEK, εκπρόσωπος της εταιρείας με αφορμή τις άδειες που χορηγήθηκαν στις ΕΠΑΤΤ για Χανιά και Κω-Ρόδο (δηλαδή εκεί όπου δραστηριοποιούνται η ANEK και η θυγατρική της ΔΑΝΕ), ανέφερε: «Ανανεώνουμε το στόλο μας και εκσυγχρονίζομαστε. Ο ανταγωνισμός θα δείξει ποιος είναι ο καλύτερος».

• «Ο όμιλός μας ξεκινάει μία νέα αναπτυξιακή πορεία στις γραμμές εσωτερικού μετά την εξάπλωσή του στην Αδριατική και στις αγορές της Βόρ. Ευρώπης. Η χορήγηση νέων αδειών αποτελεί ένα ουσιαστικό βήμα πρόδου προς την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και τη σταδιακή μετάβασή της προς ένα σύστημα εναρμονισμένο με τις άλλες κοινοτικές αγορές», τονίζεται σε ανακοίνωση των ΕΠΑΤΤ. Ακόμα υπογραμμίζεται: «Η εξασφάλιση κανόνων υγιούς ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα συμβάλλει στη δημιουργία προϋποθέσεων για την αναβάθμιση των συγκοινωνιών των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, για την περαιτέρω ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών των νησιών μας και για τη δημιουργία θέσεων εργασίας στις ελληνικές ναυτιλιακές και ναυπηγικές μονάδες».

Από την πηληρά της, η Strintzis επισημαίνει ότι «οι αποφάσεις της ΓΕΑΣ επιβε-



βαιώνουν την απόφαση της Πολιτείας να εξασφαλίσει κανόνες υγιούς ανταγωνισμού σε όφελος του ταξιδεύοντος κοινού και τους κοινωνικού συνόλου».

• Στο θέμα ενεπλάκη και η Ν.Δ., και ο Γ. Παπαθανασίου υποστήριξε πως δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται προνομιακά εταιρείες. «Η κυβέρνηση του κ. Σημίτη έχει βεβαρημένο παρελθόν στην προνομιακή αντιμετώπιση επιχειρηματικών συμφερόντων. Ας μην επαναλάβει την ίδια τακτική».

## Μείωση ορίου ηλικίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο

**Μ**είζον θέμα για την πολιτική του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελεί η ηλικία των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μετά το ναυ-



άγιο του «Εξπρές Σαμίνα» το όριο ηλικίας ήρθε πάλι στο προσκήνιο, με αποτέλεσμα την απόφαση της κυβέρνησης, το όριο από 35 έτη που είναι σήμερα για τα ακτοπλοϊκά, από το 2006 να μειωθεί σε 30 έτη. Επειδή όριο ηλικίας στην ακτοπλοΐα δεν ισχύει στα άλλα κράτη-μέλη της Κοινότητας, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής απέστειλε στην αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Λ. ντι Παλάθιο επιστολή, με ημερομηνία 14 Νοεμβρίου, στην οποία μεταξύ άλλων αναφέρει: «Θα ήθελα να διατυπώσω εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης την πρόταση για την έναρξη ενός διαλόγου σε ευρωπαϊκό επίπεδο και σας ζητώ να εξετάσετε την ανάληψη νομοθετικής πρωτοβουλίας από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη συμπλήρωση του καθεστώτος ασφάλειας των επιβατικών μεταφορών στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τη θέσπιση ορίου ηλικίας των δρομολογούμενων επιβατηγών-οχηματογωγών πλοίων, μέσω της τροποποίησης της οδηγίας 98/18. Επίσης θα ήθελα να εξετάσετε το ενδεχόμενο λήψης σε ευρωπαϊκό επίπεδο ειδικών λειτουργικών μέτρων για τα επιβατηγό-οχηματογωγά, όπως είναι ο περιορισμός δραστηριοποίησης λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών».

Κλείνοντας την επιστολή, ο κ. Παπουτσής τονίζει πως πεποίθησή του είναι ότι αυτές οι προτάσεις θα τύχουν της υποστήριξης της κ. Ντι Παλάθιο και θα συμβάλουν στη διαρκή κοινή προσπάθεια για περισσότερο ασφαλείς, ανταγωνιστικές και ποιοτικές επιβατικές θαλάσσιες μεταφορές.

# At Argentina... HELLAS MAR S.A.

(Est. in 1965)

1127 San Martin Street, Buenos Aires 1004 - ARG.

**SHIP AGENTS**  
**STEVEDORING**  
**OFFSHORE SALVAGE**  
**BUNKERING**  
**REPAIRS - SURVEYS**

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

**CHAIRMAN, CHIEF EXECUTIVE: CONST. VALAOURIS**

**AOH: 54(11)43271371 - 43270226**  
**Telex: 26621 HELLAS AR.**  
**Cables: HELLASMAR BAIRE**

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

**E-MAIL [HELLAS@FIBERTEL.COM.AR](mailto:HELLAS@FIBERTEL.COM.AR)**

**ATTENDING ALL ARGENTINE/URUGUAY PORTS**



ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

# Οι διαμαρτυρίες υποκρύπτουν οικονομικές και πολιτικές σκοπιμότητες

*Αποφασισμένος δηλώνει ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσής ότι είναι να συνεχίσει τη μάχη για απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. Κατηγορηματικά, μάλιστα, τονίζει ότι δεν πρόκειται να διαχειριστεί ένα τέλμα!*

συνέντευξη στον Νάσο Πουλακίδα

**Ο** Χρ. Παπουτσής αναφέρεται στην πρόσφατη άδεια σκοπιμότητας στις Επιχειρήσεις Αττικής, που ξεσήκωσε θύελλα διαμαρτυριών στα Δωδεκάνησα, απαντά στη Ν.Δ. για τους ίδιους και καθαρούς όρους ανταγωνισμού, υποστηρίζει ότι κυρίαρχος στόχος είναι να υπάρξει τακτική και απρόσκοπτη σύνδεση με ολόκληρη τη νησιωτική Ελλάδα, ενώ αναλύει και τις προσπάθειες της κυβέρνησης σε κοινοτικό επίπεδο, μετά το τραγικό ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα».

**Κύριε υπουργέ, έχετε δηλώσει ότι η ακτοπλοΐα θα γυρίσει νέα σελίδα. Καθημερινά, όμως, στήνονται καινούργια εμπόδια. Θα τα ξεπεράσετε; Θα γυρίσει τελικά νέα σελίδα στον ακτοπλοϊκό χώρο;**

Η νέα σελίδα για την ακτοπλοΐα έχει γυρίσει από το καλοκαίρι με μικρές και μεγάλες παρεμβάσεις σ' όλη τα επίπεδα. Δυστυχώς, την περίοδο όπου είχαν προγραμματιστεί να ξετυλιχτούν όλες οι μεγάλες αλλαγές, συνέβη το τραγικό ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα» που μας συγκλόνισε όλους και βύθισε στο πένθος τη χώρα, φωτίζοντας όμως μια κατάσταση που νοσούσε για πολλά χρόνια. Σ' ό,τι με αφορά είμαι αποφασισμένος να συνεχίσω αυτή τη μεγάλη μάχη, από τη μια να φωτιστούν τα αίτια του ναυαγίου και από την άλλη να προχωρήσει η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, διασφαλίζοντας τον υγιή ανταγωνισμό και το δημόσιο συμφέρον.

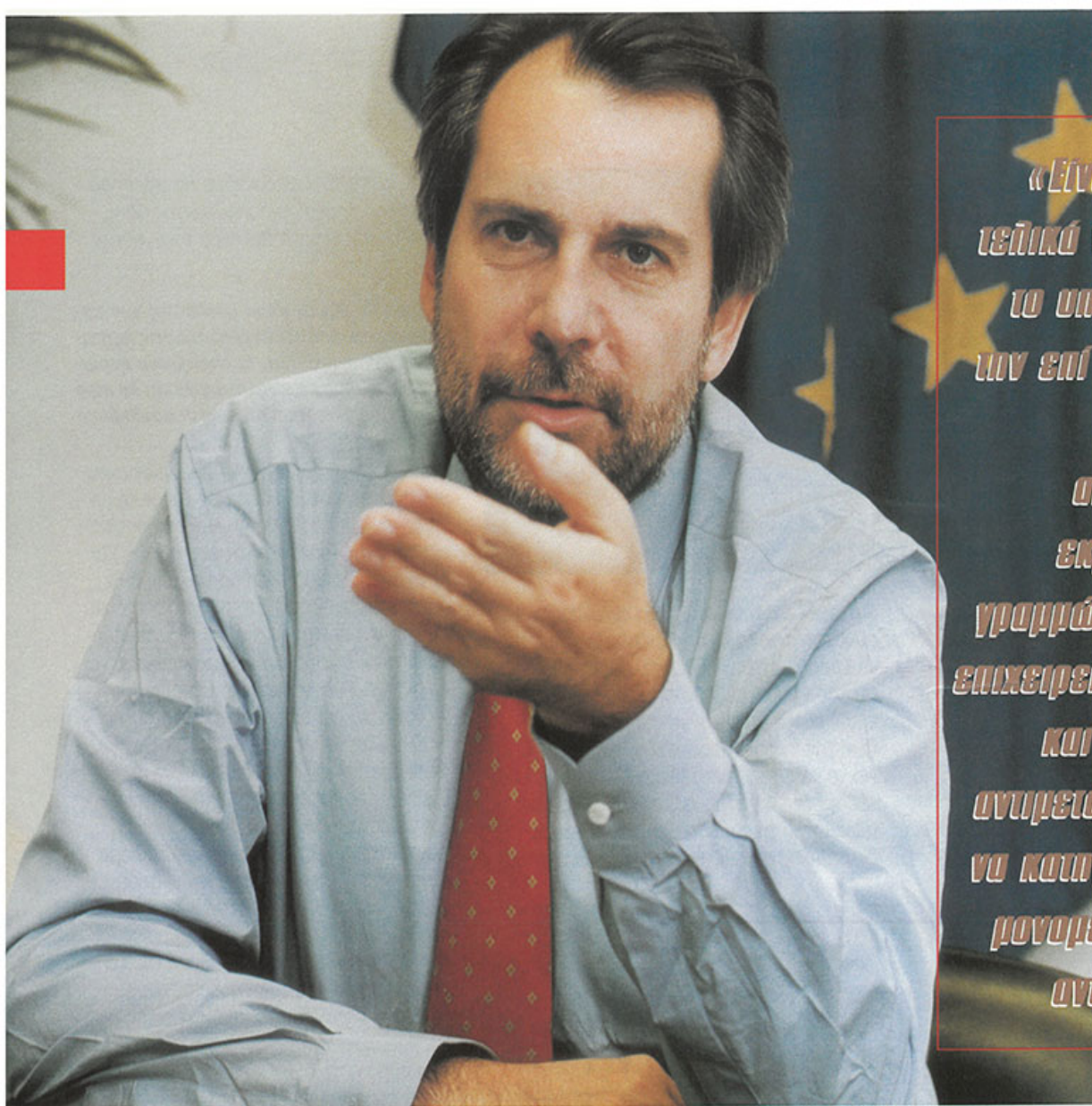
Όταν πρωτοανέλαβα το υπουργείο δήλωσα ότι δεν πρόκειται να διαχειριστώ το τέλμα. Συμφωνώ μαζί σας ότι συνεχίζουν να υπάρχουν εμπόδια και προβλήματα κι αυτό γιατί οι νοοτροπίες, οι πρακτικές και αντιλήψεις σ' όλους τους εμπλεκόμενους στο ναυτιλιακό χώρο είναι πολύ δύσκολο να αλλάξουν. Δεν υπάρχει πουθενά στον κόσμο αυτοματισμός, μακάρι τα πράγματα να αλλάζαν μέσα σε μια μέρα και θα ήταν ευχής έργον να μπορούσαν όλοι να αντιληφθούν ότι η εποχή άλλαξε. Γι' αυτό και δίνουμε καθημερινές μάχες. Ξέρετε, πολλές φορές, πολλά προβλήματα δημιουργούνται και από παρεξηγήσεις που οφείλονται είτε στην άγνοια ενός πολύπλοκου συστήματος διαχείρισης και αποφάσεων είτε σε σκοπιμότητα. Η απελευθέρωση των εσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών είναι μία μεγάλη πρόκληση. Ο ανταγωνισμός θα φέρει και καλύτερες υπηρεσίες και μείωση τιμών. Νομίζω ότι οι μάχες οπισθοφυλλικών και οι ψυχολογικού τύπου ανασφάλειες δεν ωφελούν κανέναν.

**Αρκετός θόρυβος προκλήθηκε με τη χορήγηση άδειας σκοπιμότητας σε συγκεκριμένη εταιρεία για τα Δωδεκάνησα. Τηρήθηκαν όλες οι νόμιμες διαδικασίες από πλεούρας ΥΕΝ;**

Για το θέμα αυτό έχουν γίνει επίσημες ανακοινώσεις από την υπηρεσία και βέ-

βαια όλες οι νόμιμες διαδικασίες τηρήθηκαν αυστηρά και απαρέγκλιτα. Η κυβέρνηση αποφάσισε να προωθηθούν άμεσα όλες οι αιτήσεις για άδειες σκοπιμότητας που είχαν υποβληθεί και εκκρεμούσαν. Ο μόνος γνώμονάς μας είναι η είσοδος νεοτευκτών ή μικρής ηλικίας πλοίων στη γραμμή, η διασφάλιση του ανταγωνισμού και η εξυπηρέτηση των νησιών. Δεν υπάρχουν όμως πλέον κλειστές γραμμές αποκλειστικής εκμετάλλευσης, και στις αποφάσεις που λαμβάνονται, δεν μπορεί να ισχύουν δύο μέτρα και δύο σταθμά. Θεωρώ ότι πολλές κινήσεις και διαμαρτυρίες πίσω από τέτοια θέματα υποκρύπτουν οικονομικές ή πολιτικές σκοπιμότητες. Δεν θέλω μ' αυτό να κατηγορήσω κανέναν και ειδικά εκπροσώπους τοπικών κοινωνιών, αλλά εκτιμώ ότι πριν εκφραστεί μια οποιαδήποτε διαμαρτυρία θα πρέπει να έχουμε λίγο «βασανίσει» το θέμα, να έχουμε εξετάσει όλες τις πτυχές. Γιατί αλλιώς πέφτουμε μέσα στις παγίδες που οι άλλοι στήνουν. Είμαι πάντα ανοιχτός στο διάλογο με τους τοπικούς φορείς. Είμαι σίγουρος ότι θα θυθούν οι όποιες παρεξηγήσεις γιατί ο στόχος όλων είναι κοινός, η καλύτερη συγκοινωνιακή σύνδεση, η τουριστική ανάπτυξη και η ποιότητα στις υπηρεσίες που προσφέρονται. Είμαι πάντως αποφασισμένος να μην επιτρέψω κανενός είδους προστατευτισμό στην ακτοπλοΐα. Το δημόσιο συμφέ-





**«Είναι οξύμωρο  
τελικά να βάλλεται  
το υπουργείο για  
την επί σειρά ετών  
ανοχή στην  
αποκλειστική  
εκμετάλλευση  
γραμμών και μόλις  
επιχειρεί το άνοιγμα  
και την ισότιμη  
αντιμετώπιση όλων  
να κατηγορείται για  
μονομερή ευνοϊκή  
αντιμετώπιση»**

ρον θα το προστατεύσει το κράτος και όχι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες. Κι αυτό είναι σαφές μήνυμα προς όλους. Η συγκεκριμένη άδεια σκοπιμότητας δόθηκε με βάση την αίτηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας και η ΓΕΑΣ την υποχρέωσε, στο πλαίσιο που επιτρέπουν οι νόμοι, να κάνει και κάποιες επιπλέον προσεγγίσεις για την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών. Είναι οξύμωρο τελικά να βάλλεται το υπουργείο για την επί σειρά ετών ανοχή στην αποκλειστική εκμετάλλευση γραμμών και μόλις επιχειρεί το άνοιγμα και την ισότιμη αντιμετώπιση όλων να κατηγορείται για μονομερή ευνοϊκή αντιμετώπιση. Πρόκειται για παραλογισμό, στον οποίο δεν εννοώ να ενδώσω.

**Η Ν.Δ. υποστηρίζει «ότι χρειάζονται καθαροί και ίσοι όροι ανταγωνισμού». Όχι προνόμια. Πώς σχολιάζετε αυτήν τη θέση;**

Η πολιτική της κυβέρνησης αποσκοπεί στην ενίσχυση του ανταγωνισμού και στην κατάργηση των προνομίων. Δυστυχώς για την ποιότητα

της πολιτικής ζωής της χώρας, η Ν.Δ. υποστηρίζει θεωρητικά αυτή τη θέση αλλά διορθώνεται όλο και περισσότερο στο λαϊκισμό, με την άκριτη και βεβιασμένη αποδοχή κάθε διαμαρτυρίας που μπορεί να της προσφέρει αντιπολιτευτικό περιεχόμενο δράσης. Πρόκειται για μια υποκριτική και δημαγωγική τακτική, η οποία καταδικάζεται συνεχώς από το λαό τα τελευταία χρόνια, μέσω της ψήφου του. Η Ν.Δ. ανακάλυψε την ακτοπλοία μέσα από το ναυάγιο τους «Εξπρές Σαμίνα». Στο πρόγραμμα της αφιέρωσε μόλις τέσσερις σειρές στη ναυτιλία και μια γραμμή όλη και όλη για την ακτοπλοία. Έχω προσκαλέσει τη Ν.Δ. πολύ καιρό τώρα να καταθέσει τις απόψεις της για την απελευθέρωση της ακτοπλοίας, να καταθέσει προτάσεις για το μέλλον της ναυτιλίας. Δεν έχω λάβει καμία απάντηση. Η γύμνια επιχειρημάτων και προτάσεων είναι προφανής. Κρίμα γιατί διαθέτει κάποιους βουλευτές που προέρχονται κυρίως από τη νησιωτική Ελλάδα, οι οποίοι έχουν μεγάλη

γνώση των θεμάτων της ναυτιλίας και σημαντική δράση.

**Τα πολιτικά κόμματα έχουν καταθέσει τις θέσεις τους για την ακτοπλοία;**

Το ΚΚΕ τις έχει καταθέσει εδώ και καιρό. Και εκτιμούμε το ενδιαφέρον του, αν και οι προτάσεις του βρίσκονται σε μία τελείως διαφορετική φιλοσοφία και αναφέρονται σε μια τελείως διαφορετική πραγματικότητα, η οποία δεν ισχύει. Το κράτος δεν μπορεί να γίνει εφοπλιστής, ούτε και ναυτιλιακός πράκτορας.

Όσο για τα άλλα κόμματα, κατά καιρούς και κυρίως πρόσφατα, μετά το ναυάγιο, έχουμε πληροφορηθεί από τον Τύπο διάφορες σκόρπιες και αποσπασματικές δηλώσεις κορυφαίων και μη στελεχών τους. Προσωπικά, έχω ζητήσει επανειλημμένως από τα κόμματα μια συνοδική τοποθέτησή τους σχετικά με τη ναυτιλία.

**Ο κόσμος των Δωδεκανήσων αλλά και όλων των νησιών -ακόμα και του**



**«Δεν πρόκειται  
να διαχειριστώ  
ένα τέλημα!»**



**πιο μικρού- αγωνιά για τακτική συγκοινωνία. Σ' αυτή την παράμετρο οφείλονται κατά μεγάλο ποσοστό και οι όποιες αντιδράσεις φορέων και κατοίκων. Το ΥΕΝ εγγυάται για τακτική συγκοινωνία, για αναβαθμισμένες υπηρεσίες, για καλύτερες τιμές;**

Ο στόχος μας είναι να υπάρξει τακτική και απρόσκοπτη σύνδεση με ολόκληρη τη νησιωτική Ελλάδα. Η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ κάνει μια τεράστια προσπάθεια για την οικονο-

μική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών. Η σύνδεση όλων των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα αποτελεί θέμα ύψιστης προτεραιότητας για την κυβέρνηση, αφού συνδέεται εκτός των άλλων και με την εθνική ασφάλεια της χώρας. Προσπαθούμε με κάθε μέσο για το καλύτερο αποτέλεσμα. Στις προσεχείς εβδομάδες θα παρουσιάσουμε το θεσμικό πλαίσιο για την απελευθερωμένη αγορά της ακτοπλοΐας και εκεί θα υπάρχουν συγκεκρι-

μένες ασφαλιστικές δικλίδες για την πρόσ-  
οψη του δημοσίου συμφέροντος αλλή  
και την απρόσκοπτη σύνδεση των νησιών.

**Από την πρώτη μέρα ανάληψης των καθηκόντων σας αναφερθήκατε στις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες στα περισσότερα λιμάνια είναι ανεπαρκείς. Σε ποιο σημείο βρίσκονται σήμερα οι προσπάθειές σας;**

Στον τομέα των λιμενικών υποδομών έχουμε καθυστερήσει. Είναι κοινός τόπος ότι οι λιμενικές υποδομές θα συμβάλουν αποφασιστικά στην ανάπτυξη της ακτοπλοΐας και στον ανταγωνισμό. Ήδη προχωρούμε σε άμεσες παρεμβάσεις στο πλαίσιο του δυνα-  
τού για την επίλυση κάποιων χρόνιων προβλημάτων. Επίσης, έχουμε αναθέσει στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης να κάνει μια μελέτη για την κατάσταση των λιμένων και τις ανάγκες παρεμβάσεων, ώστε το υπουργείο να εκδώσει μια λευκή βιβλιο για τις προδιαγραφές των λιμανιών. Ταυτόχρονα, προωθείται η διαμόρφωση των αντικειμενικών κριτηρίων για το χαρακτηρισμό των λιμένων σε εθνικής σημασίας, οι οποίοι θα μετατραπούν σε ανώνυμες εταιρείες, και σε τοπικής σημασίας, οι οποίοι θα υπαχθούν στην ευθύνη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Όλα αυτά σε συνδυασμό με την ίδρυση στο υπουργείο της Γενικής Γραμματείας Λιμένων θα δώσουν μια νέα ώθηση στη λιμενική υποδομή της χώρας. Πρέπει να σημειώσω ότι τώρα για να εκδοθεί μια απόφαση για ένα έργο σε λιμάνι, χρειάζονται 16 υπογραφές. Πρόκειται για ένα γραφειοκρατικό δαίδαλο, που θα αντιμετωπίσει άμεσα και καταλυτικά η Γενική Γραμματεία Λιμένων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

**Σε κοινοτικό επίπεδο, μετά το ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα», ποιες είναι οι τελεუ-  
ταίες πρωτοβουλίες σας για τα επιβατηγά-  
οχηματαγωγά;**

Την προηγούμενη εβδομάδα απέστειλα στην αρμόδια επιτροπή Μεταφορών και στους λοιπούς συναδέλφους μου υπουργούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιστολή με την οποία υποβάλλω και επίσημα την πρόταση που διατύπωσα στο τελευταίο Συμβούλιο Υπουργών για τη θέσπιση ορίου ηλικίας των επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θεωρώ ότι είναι οξύμωρο, και αν θέλετε και υποκριτικό, η Ευρώπη να επιδιώκει τόσο αυστηρές προδιαγραφές για τα δεξαμενό-πλοια και να μην ενισχύει συνεχώς τις προδιαγραφές ασφάλειας για τα επιβατηγά, με τα οποία διακινούνται τόσο άνθρωποι καθημερινά. Πιστεύω ότι η πρότασή μας θα τύχει θετικής αποδοχής από όλα τα κράτη-μέλη. Ήδη τα πρώτα μηνύματα είναι ενθαρρυντικά...



**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.

Contact:  
Lindsay Gordon, Managing Director  
Captain Peter Giles

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

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



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**

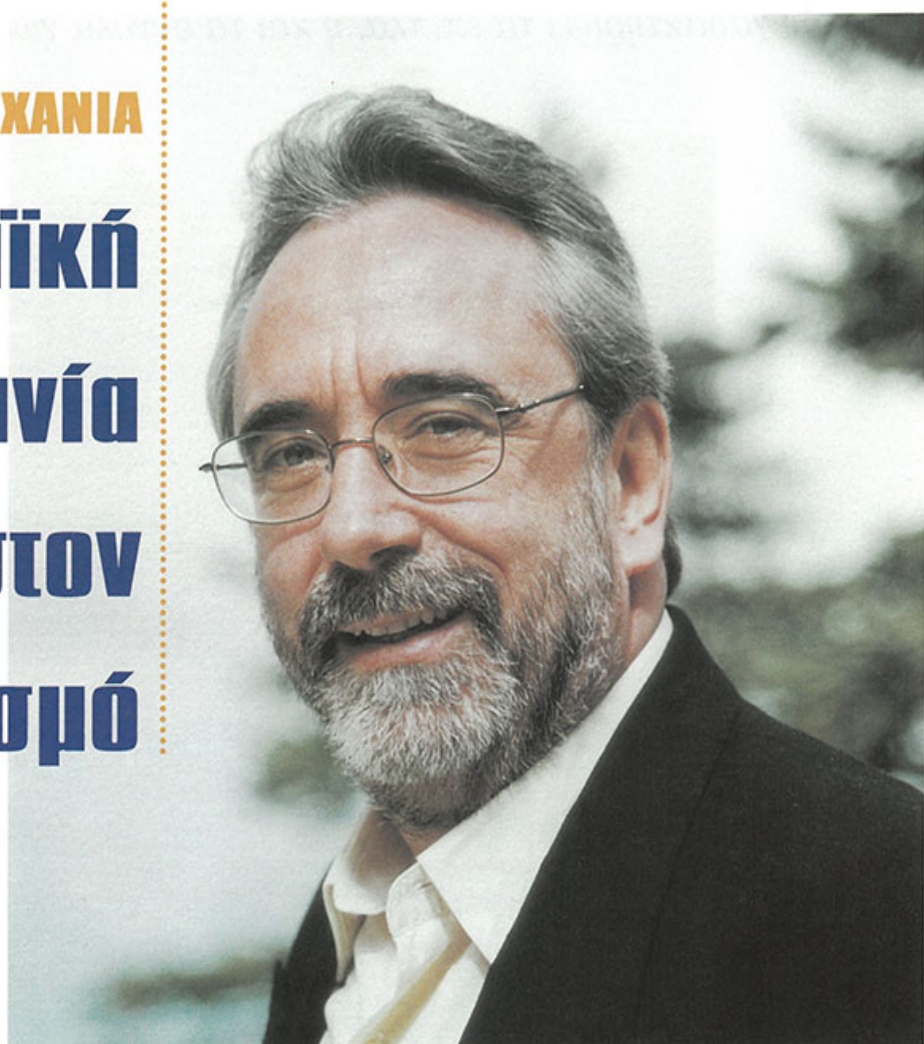
ΕΚΘΕΣΗ: ΚΗΦΙΣΙΑΣ 119 ΜΑΡΟΥΣΙ ΤΗΛ: 6127161, FAX: 6127098  
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ: ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΠΕΝΤΗ 73, ΤΗΛ: 4813012, FAX: 4816174  
<http://www.syrigos.gr>



**ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

# Ευρωπαϊκή αμνηχανία απέναντι στον ανταγωνισμό

του υφυπουργού Ανάπτυξης  
Αλέξανδρου Καλαφάτη



**Α**νέκαθεν ο ανταγωνισμός στις οικονομικές εξελίξεις μιας κοινωνίας, ή σε τοπικό - εθνικό ή διεθνικό επίπεδο, ήταν ο καθοριστικός παράγοντας διαμόρφωσης των συνθηκών ανάπτυξης. Τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός είναι οδυσώπητος, διαπερνώντας όχι μόνο τις οικονομικές σχέσεις αλλά και κάθε έκφραση της προσωπικής ή κοινωνικής ζωής. Οι συνθήκες που διαμορφώνονται είναι εξαιρετικά έντονες, ψυχρές, αλλοι και ρευστές. Ολόκληροι κλάδοι της οικονομίας αλλοιάζουν πορεία «εν μια νυκτί» ως αποτέλεσμα του διεθνούς ανταγωνισμού και της ούτως ή άλλως παγκοσμιοποιημένης αγοράς.

Οι συνέπειες αυτών των δραματικών αλλαγών πλήττουν και τη χώρα μας αναγκαστικά και αναπόφευκτα. Ένας κλάδος της οικονομίας μας που επλήγη και πλήττεται ακόμη είναι η αλλοτε κραταιά ναυπηγική βιομηχανία. Πρέπει ωστόσο να τονιστεί πως το φαινόμενο δεν αφορά μόνο την Ελλάδα αλλά όλο το εύρος των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι γεγονός πως οι επιχειρήσεις του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιμετωπίζουν τα τελευταία χρόνια σοβαρά προβλήματα μείωσης παραγγελιών,

που οφείλεται σε δύο κυρίως λόγους. Πρώτον, λόγω της γενικότερης μείωσης παραγγελιών σε παγκόσμιο επίπεδο για τέτοιου είδους εργασίες και, δεύτερον, λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού που ασκείται από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ανταγωνίστριες χώρες θεωρούνται η Ιαπωνία, οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας, η Τουρκία, η Κορέα, ενώ συνεχώς ανεβαίνει η ανταγωνιστική πίεση από την Κίνα, που κάνει τολημηρή πολιτική στον τομέα αυτόν.

## **Σε αμνηχανία η Ευρωπαϊκή Ένωση**

Ιδιαίτερως το πρόβλημα με την Κορέα εντοπίζεται στις τιμές dumping που εφαρμόζει. Βεβαίως γίνονται ενέργειες από πολλές χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ και με τη συμμετοχή και άλλων σημαντικών δυνάμεων της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας να διευθετηθεί το θέμα. Παρ' όλα αυτά η κατάσταση χειροτερεύει με περαιτέρω βελτίωση της θέσης της Κορέας εις βάρος της Ιαπωνίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ένα από τα συνηθισμένα ζητήσεων στα τραπέζια των συνόδων της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το πώς θα αντιμετωπισθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός της μακρινής αυτής χώρας.

Από τα μέχρι τούδε επιτευχθέντα μπορεί αβίαστα να ισχυρισθεί κάποιος πως η Ευρωπαϊκή Ένωση βρίσκεται σε αμνηχανία. Δεν έχει βρει τρόπους να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά το πρόβλημα. Παράλληλα, στο εσωτερικό της Ένωσης υπάρχει διχογνωμία σε σχέση με την πολιτική στήριξης της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας. Ως γνωστόν, το καθεστώς ενισχύσεων αυτού του βιομηχανικού κλάδου λήγει την 31η Δεκεμβρίου του 2000. Η δε Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει ξεκαθαρίσει τι θα γίνει από την επόμενη χρονιά. Υπάρχουν κράτη-μέλη που υποστηρίζουν την άποψη να μην υπάρξει νέο καθεστώς ενισχύσεων, ενώ υπάρχουν και τα κράτη που υποστηρίζουν τη συνέχιση του καθεστώτος ενισχύσεων για να μπορέσει η Ένωση να αντιμετωπίσει το διεθνές ανταγωνισμό. Το θέμα ταλανίζει την πολιτική της Ε.Ε. καθώς δεν έχει ξεκαθαρίσει. Πάντως, ούτως ή άλλως, μέχρι τέλους του χρόνου θα αποσαφηνισθεί η θέση της Ένωσης.

## **Η θέση της Ελλάδας**

Σε όλες τις συνόδους της Ευρωπαϊκής Ένωσης η θέση της χώρας μας πάνω σε αυτό το πρόβλημα είναι ξεκάθαρη και δεδομένη. Στη-



ρίζουμε την άποψη που θέλει να συνεχιστεί και μετά το 2000 το καθεστώς ενισχύσεων στη ναυπηγική βιομηχανία, γιατί πιστεύουμε πως μόνον έτσι θα μπορέσει να κρατηθεί αυτή η κλαδική βιομηχανία. Επιπροσθέτως, πρέπει η Ένωση και οι άλλες πληττόμενες χώρες να εξεύρουν δραστικούς τρόπους συνεισμού των χωρών εκείνων που χρησιμοποιούν τον σθέμιτο ανταγωνισμό.

Η ελληνική πολιτική είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη στον τομέα αυτό, γιατί είμαστε μια κατεχόμενη ναυτική χώρα με ιστορία 3.000 χρόνων, είμαστε η πρώτη ναυτική δύναμη στον κόσμο και έχουμε χιλιάδες ναυτικούς. Η ναυτική βιομηχανία στην Ελλάδα έχει τις δικές της ιστορικές ρίζες, πλην όμως και αυτή έχει πληγεί τα τελευταία χρόνια, ελπίζω όχι ανεπανόρθωτα. Οι ναυπηγικές και επισκευαστικές εργασίες έχουν μειωθεί αισθητά, ενώ οι εργαζόμενοι που απασχολούνται σε αυτές τις επιχειρήσεις έχουν και αυτοί μειωθεί.

Το τελευταίο διάστημα, πάντως, υπάρχει η αίσθηση πως κάτι καλύτερο γίνεται, υπάρχει ένας φρέσκος αέρας στον κλάδο. Παρ' όλα αυτά επιγραμματικά θα τόνιζε κανείς πως ο κλάδος αντιμετωπίζει τα εξής προβλήματα: Δεν είναι ανταγωνιστικός, έχει χαμηλή παρα-

γωγικότητα και κακή οργάνωση, δεν προωθείται η καινοτομία, δεν γίνεται αναδιάρθρωση παραγωγής.

#### Το καθεστώς ενισχύσεων

Η Ελλάδα εναρμονίζει την πολιτική της στον τομέα της ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας με την πολιτική που χαράζεται ευρύτερα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι οδηγίες της Ένωσης ενσωματώνονται στο Ελληνικό Δίκαιο με κυβερνητικές αποφάσεις. Σήμερα ισχύει ο υπ' αριθμόν 1540/98 κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος αναμένεται να γίνει νόμος της χώρας μας με την υπό έκδοση κοινή υπουργική απόφαση των υπουργών Ανάπτυξης και Εθνικής Οικονομίας. Στην ως άνω ΚΥΑ προβλέπονται μεταξύ άλλων και τα εξής:

- Λειτουργικές ενισχύσεις: Για όσες συμβάσεις έχουν υπογραφεί μέχρι 31/12/2000 και αφορούν τη ναυπήγηση ή μετατροπή (εμπορικού) πλοίου προβλέπεται ανώτατο όριο ενίσχυσης 9% επί της υπογραφείσας σύμβασης.
- Ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση των προβληματικών επιχειρήσεων που περιλαμβάνουν εισφορές στο κεφάλαιο, διαγραφές χρεών, επιδοτήσεις δανείων, κάλυψη ζημιών υπό την προϋπόθεση η επιχείρηση να μην έχει

λάβει στο παρελθόν παρόμοια ενίσχυση.

- Ενισχύσεις για καινοτομία. Το ποσοστό ενίσχυσης για καινοτόμες δράσεις σε υφιστάμενες μονάδες φθάνει το 10% του καινοτόμου σχεδίου.

- Ενισχύσεις για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων που το ποσοστό φθάνει το 22,5% της συνολικής ενισχυόμενης δαπάνης.

- Ενισχύσεις για την υλοποίηση σχεδίων έρευνας και ανάπτυξης που το ποσοστό φθάνει στο 25% του κόστους του επενδυτικού σχεδίου.

- Ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος που το ποσοστό φθάνει και αυτό στο 25% του κόστους της ενισχυόμενης επένδυσης.

- Ενισχύσεις για το μερικό ή ολικό κλείσιμο μονάδων που κρίνονται μη βιώσιμες με το υπάρχον σχήμα.

Είναι προφανές πως όλα τα ανωτέρω αναφερθέντα αφορούν δράσεις της ναυπηγικής βιομηχανίας που έχουν σχέση μόνο με την εμπορική ναυτιλία.

Τέλος, η προσδοκώμενη επιτυχής ιδιωτικοποίηση των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά αναμένεται να δώσει νέα δυναμική στον ευαίσθητο αυτό κλάδο της ελληνικής βιομηχανίας.

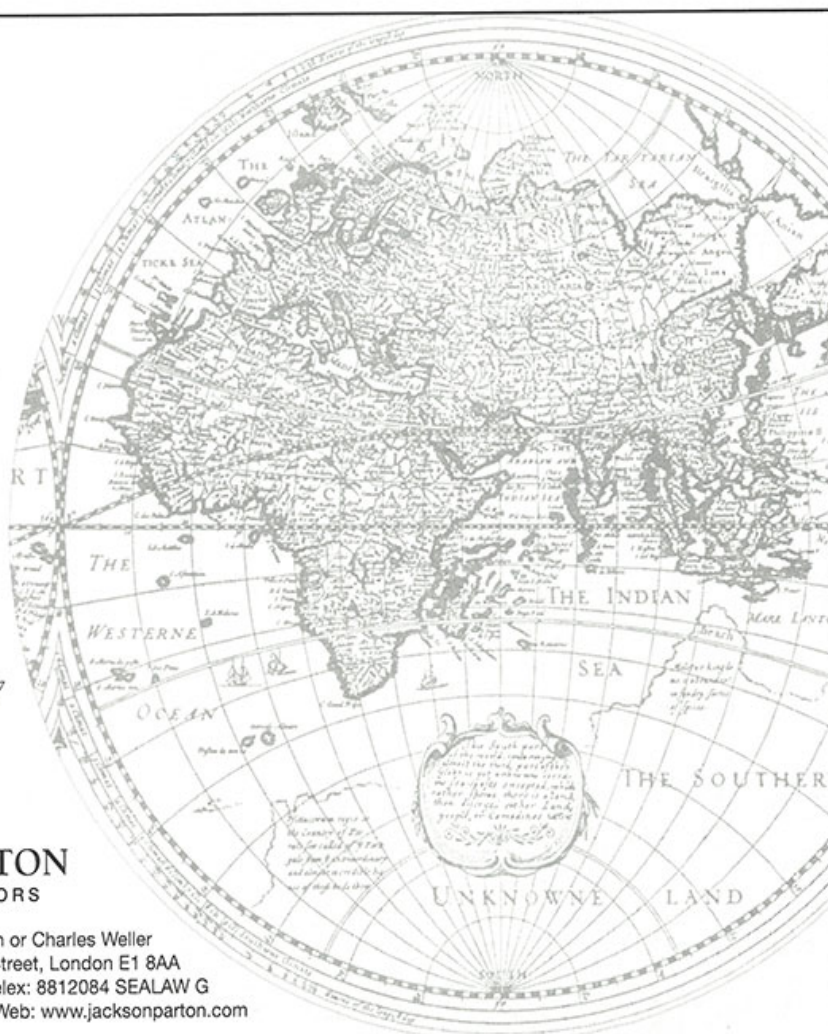
*Increasingly well known for  
Speed of response  
Excellence of product  
Sensible fees*



**JACKSON PARTON**  
SHIPPING SOLICITORS

Contact: Nick Parton, Philip Bush or Charles Weller  
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: mail@jacksonparton.com Web: www.jacksonparton.com





**ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ** Ευρωβουλευτής της Ν.Δ.

## Το «διπλό τοίχωμα» δεν είναι η μαγική λύση

συνέντευξη στον Χάρη Παυλίδη

Το διπλό τοίχωμα δεν είναι πανάκεια, επισημαίνει ο ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας Κωστής Χατζηδάκης, αναγνωρίζοντας ωστόσο τη σωστή κατεύθυνση του μέτρου. Σε μια ενδιαφέρουσα συνομιλία που είχαμε, ο πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών αναφέρεται στο λεγόμενο πακέτο «Ερικά 1» και στις προσπάθειες που έγιναν ώστε να αλλάξουν οι αρχικές προτάσεις της Κομισιόν, μετά την παραπομπή στον ΙΜΟ. Ο Κ. Χατζηδάκης εξηγεί τι άλλαξε στις αρχικές προτάσεις, οι οποίες θα είχαν αρνητικές συνέπειες στην ελληνική ναυτιλία, μιλά για τα τάνκερ που δεν καλύπτονται από τη συμφωνία Marpol και ουσιαστικά μας προετοιμάζει για το νέο πακέτο θαλάσσιας ασφάλειας, το λεγόμενο «Ερικά 2», το οποίο αναμένεται να ακολουθήσει. Στην ίδια συνέντευξη μεταφέρει τις εντυπώσεις που δημιούργησε το τραγικό ναυάγιο στις Βρυξέλλες και πόσο αυτές επηρέασαν αρνητικά το κλίμα στην υπόθεση των δεξαμενοπλοίων.

**Κ**ύριε Χατζηδάκη, πριν από μερικές ημέρες το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ύστερα από πρόταση της Επιτροπής Μεταφορών, της οποίας είστε πρόεδρος, ενέκρινε μια σειρά από μέτρα για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών. Τεληικά τι σημαίνουν αυτές οι ρυθμίσεις;

Όπως γνωρίζετε, το λεγόμενο πακέτο «Ερικά 1» αποτελείται από μία δέσμη τριών προτάσεων-οδηγιών, τις οποίες υπέβαλε η Κομισιόν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Σύμφωνα με την πρώτη πρόταση οδηγίας, η ίδια η Κομισιόν θα αναλάβει την αναγνώριση των νηογυμνώνων με κριτήρια τις επιδόσεις τους στους τομείς της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης. Επίσης, σε περίπτωση ατυχήματος, η οικονομική ευθύνη θα αναγνωρίζεται πλέον σε κοινοτικό επίπεδο και όχι από τα κράτη-μέλη. Η δεύτερη πρόταση οδηγίας αποσκοπεί στην καθιέρωση ελέγχων ενιαίου χαρακτήρα στην Ε.Ε.

Συγκεκριμένα, πέρα από την απαγόρευση της εισόδου σε κοινοτικά λιμάνια πλοίων των οποίων ο απόπλους έχει απαγορευθεί πάνω από δύο φορές τα τελευταία δύο χρόνια, ζητήθηκε η υποχρεωτική εγκατάσταση «μαύρων κουτιών» σε όλα τα πλοία που εισέρχονται σε κοινοτικά λιμάνια και η απαγόρευση εισόδου όλων ανεξαιρέτως των πλοίων που φέρουν σημαία κράτους που περιλαμβάνεται στη λεγόμενη «μαύρη λίστα». Η τρίτη πρόταση κανονισμού, την οποία είχα την τιμή να εισηγηθώ, αφορά τη σταδιακή αντικατάσταση δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος με δεξαμενοπλοία διπλού κύτους.



**Γνωρίζουμε ότι οι αρχικές προτάσεις της Κομισιόν για την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων με μονό τοίχωμα θα είχαν αρνητικές συνέπειες στην ελληνική ναυτιλία...**

Η αρχική πρόταση της Κομισιόν χώριζε τα πλοία σε τρεις κατηγορίες και προέβλεπε τη μείωση των ορίων ηλικίας που όριζε η συμφωνία Marpol. Ειδικότερα για τα πλοία που παραδόθηκαν προ της συμφωνίας Marpol, η Κομισιόν όριζε ενιαίο όριο ηλικίας στα 23 έτη και τελική απόσυρση έως το 2005. Σε αυτή την περίπτωση, μόνο το 2003 θα έπρεπε να αποσυρθούν 61 ελληνικά τάνκερ. Η δεύτερη κατηγορία περιελάμβανε τα after-Marpol τάνκερ για τα οποία υπήρχε τελική προθεσμία απόσυρσης έως το 2010. Μόνο αυτό το χρόνο θα έπρεπε να αποσυρθούν 47 ελληνικά τάνκερ. Για τα δε πλοία κάτω των μεγεθών της Marpol έθετε όριο ηλικίας τα 25 ή τα 30 έτη και όριο απόσυρσης τους 600 τόνους νεκρού φορτίου. Σε αυτή την περίπτωση θα έπρεπε να αποσυρθούν 141 ελληνικά τάνκερ. Συνολικά θα έπρεπε να αποσυρθούν 208 ελληνικά δεξαμενόπλοια έως το 2003. Αντιλαμβάνεστε ότι αν συνέβαιναν όλα αυτά οι επιπτώσεις για την ανταγωνιστικότητα, όχι μόνο της ελληνικής αλλή και της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, θα ήταν εξαιρετικά αρνητικές. Επιπλέον, κάτι τέτοιο θα δημιουργούσε σοβαρά προβλήματα στην τροφοδότηση της αγοράς με πετρέλαιο.

#### **Τι αλλιάζει με τις δικές σας προτάσεις;**

Κατ' αρχάς, απέφυγα να εξετάσω εν θερμώ τις προτάσεις της Κομισιόν. Γι' αυτό το λόγο περίμενα τα αποτελέσματα της Ομάδας Εργασίας του IMO, στον οποίο είχαν καταφύγει οι 15 χώρες της Ε.Ε. με πρωτοβουλία της γαλλικής προεδρίας. Οι προτάσεις που υπέβαλλε και ενέκρινε η Επιτροπή Μεταφορών βασίστηκαν στις προτάσεις της Ομάδας Εργασίας του IMO και συντομεύουν τη ζωή των τάνκερ από 4-11 χρόνια, ενώ οι αρχικές προτάσεις της Κομισιόν προέβλεπαν συντόμησης της ζωής των τάνκερ μέχρι και 15 χρόνια. Αποτέλεσμα αυτής της πρότασης είναι για pre-Marpol τάνκερ να υπάρχει μια σταδιακή απόσυρση έως το 2007. Κατ' αυτόν τον τρόπο το 2003 θα αποσυρθούν μόνο 10 τάνκερ από τα 61 που προέβλεπε η αρχική πρόταση της Κομισιόν. Όσον αφορά τα post-Marpol, η τελική προθεσμία απόσυρσης επεκτείνεται έως το 2015. Αυτό σημαίνει ότι το έτος 2010 θα αποσυρθούν μόνον 6 από τα 47 δεξαμενόπλοια που ήταν στην αρχική πρόταση της Κομισιόν.

#### **Για τα τάνκερ που δεν καλύπτονται από τη συμφωνία Marpol, τι πρόκειται να γίνει;**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην αρχική της πρόταση κάλυπτε πλοία έως και 600 τόνων, έφθανε δηλαδή και στα πολύ μικρά πλοία. Η Επιτροπή Μεταφορών με την έγκριση της έκθεσής μου αποφάσισε να υιοθετηθεί από το κοινοτικό δίκαιο η θέση του IMO για τα πλοία άνω των 5.000 τόνων και να συμπεριληφθούν στις σχετικές ρυθμίσεις και τα πλοία έως και 3.000 τόνους. Δεν υιοθέτησε δηλαδή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τους 600 τόνους. Αν γινόταν αυτό πολύ σύντομα θα έπρεπε να αποσυρθούν στην Ελλάδα σχεδόν όλα τα μικρά τάνκερ. Με τη συγκεκριμένη ρύθμιση θα αποσυρθούν μόνο 16 αντί των 141 που πρότεινε αρχικά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Πιστεύω ότι συνολικά οι προτάσεις που περιλαμβάνονται στην έκθεση είναι πιο ισορροπημένες από αυτές της Κομισιόν, συμβαδίζουν με τις προτάσεις της Ομάδας Εργασίας του IMO και συμβιβάζουν αφενός την ανάγκη για προστασία του περιβάλλοντος και της ασφάλειας στις μεταφορές και αφετέρου τις ανάγκες για μια ανταγωνιστική ναυτιλία και τον ομαλό εφοδιασμό της αγοράς με πετρέλαιο. Ειδικά για τη Ελλάδα, όπου τα μικρά τάνκερ εξυπηρετούν τις νησιωτικές περιοχές και στρατιωτικές μονάδες.

#### **Τελικά το διπλό τοίχωμα είναι η απάντηση σε όλα τα προβλήματα; Ο κίνδυνος περιβαλλοντικής καταστροφής μειώνεται πραγματικά;**

Δεν πιστεύω ότι η καθιέρωση του διπλού τοιχώματος είναι η μαγική λύση. Δυστυχώς, είδαμε ότι όταν το «Ievoli Sun» βυθίστηκε τον περ-

**«Είναι λογικό να τεθεί όριο ηλικίας και στα επιβατηγά πλοία. Δεν είναι δυνατό να υπάρχει όριο ηλικίας για πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο και να μην υπάρχει όριο ηλικίας σε πλοία που μεταφέρουν ανθρώπινες ζωές»**

σμένο μήνα στα ανοιχτά της Βρετάνης δεν αποφύγαμε την οικολογική καταστροφή παρά το ότι το πλοίο ήταν σχετικά νέο, μόλις 12 ετών, και με διπλό τοίχωμα. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι η καθιέρωση του διπλού τοιχώματος δεν είναι ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση.

#### **Πληροφορίες αναφέρουν ότι σύντομα θα ακολουθήσει και ένα δεύτερο πακέτο θαλάσσιας ασφαλείας. Μπορείτε να μας πείτε κάτι γι' αυτό;**

Το λεγόμενο πακέτο «Έρικα 2» θα ακολουθήσει μάλλον προς το τέλος του έτους. Θα περιλαμβάνει μια δέσμη τριών μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και της πρόληψης της ρύπανσης, για τη βελτίωση των ισχυόντων καθεστώτων ευθύνης και αποζημίωσης για ζημιές από ρύπανση καθώς και για τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού φορέα ασφαλείας στη θάλασσα.

#### **Να έρθουμε για λίγο και στην ακτοπλοία. Ποιες είναι οι εντυπώσεις που προκάλεσε στις Βρυξέλλες το ναυάγιο του «Σαμίνα»;**

Αντιλαμβάνεσθε ότι δεν προκάλεσε και τις καλύτερες εντυπώσεις. Και μάλιστα ήρθε να δυσκολέψει και τη δική μας προσπάθεια να ισορροπήσουμε τις εξαιρετικά αρνητικές προτάσεις της Κομισιόν για τα δεξαμενόπλοια. Πιστεύω ότι η αρνητική εικόνα δεν θα αντιστραφεί αν η Ελλάδα μονομερώς δεν θέσει αυστηρότερα standards ανεξάρτητα από το τι θα κάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Προσωπικά ζήτησα ο ίδιος ως πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών της Ευρωβουλής να σταματήσουν όλες οι εξαιρέσεις που υπάρχουν για την Ελλάδα, είτε για την οδηγία 98/18 είτε για το καμποτάζ, και δεύτερον, ζήτησα να υπάρξει συντόμηση του χρονοδιαγράμματος των μέτρων της οδηγίας 98/18 που σε ορισμένες περιπτώσεις φθάνει και μέχρι το 2010. Αυτές οι προτάσεις είναι πια και θέσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, καθώς υιοθετήσαμε γι' αυτόν το λόγο ένα ψήφισμα.

#### **Πιστεύετε ότι κάποια στιγμή θα τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση όριο ηλικίας και στα πλοία της ακτοπλοίας;**

Προς το παρόν οι συζητήσεις που γίνονται είναι σε αρχικό στάδιο. Προσωπικά πιστεύω ότι είναι λογικό να τεθεί όριο ηλικίας και στα επιβατηγά πλοία. Δεν είναι δυνατό να υπάρχει όριο ηλικίας για πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο και να μην υπάρχει όριο ηλικίας σε πλοία που μεταφέρουν ανθρώπινες ζωές. Παρά ταύτα, θεωρώ ότι όταν θα ανοίξει ο ανταγωνισμός και έρθουν ξένοι εφοπλιστές στην ελληνική ακτοπλοία δεν θα έρθουν με πλοία άνω των 35 ετών. Ουδείς έχει τη διάθεση να ταξιδεύει με παλιά πλοία, και ιδίως όταν το περιβάλλον είναι ανταγωνιστικό.



## Κίνηση σε υψηλά επίπεδα

Λίγες εβδομάδες πριν υποδεχθούμε τον καινούργιο χρόνο, διαπιστώνουμε ότι το 2000 μας αποχαιρετάει με το αμερικανικό δολάριο να ισχυροποιείται ακόμη περισσότερο έναντι όλων των άλλων νομισμάτων, με την οικονομία των ΗΠΑ να εισέρχεται στο 10ο χρόνο συνεχούς ανάπτυξης και με τις οικονομίες των χωρών της Άπω Ανατολής και της Δυτικής Ευρώπης να ανακάμπτουν τους τελευταίους έξι μήνες.

Έτσι και για το χρονικό διάστημα που διανύσαμε, η ναυτιλαγιά των πλοίων ξηρού φορτίου συνέχισε να κινείται με καλούς ρυθμούς και με ασήμαντες διακυμάνσεις.

Ο αριθμός των πωλήσεων κινήθηκε σε ικανοποιητικά επίπεδα, αν και οι τιμές των προς πώληση πλοίων παρέμειναν υψηλές.

Για πρώτη φορά ύστερα από αρκετούς μήνες έκαναν την εμφάνισή τους σενάρια πολιτικο-οικονομικών αναλυτών, σύμφωνα με τα οποία αρχίζει να διαφαίνεται αρκετά σοβαρή η πιθανότητα μιας ουσιαστικής μείωσης των τιμών του πετρελαίου στους επόμενους δυο-τρεις μήνες, έχοντας υπόψη ότι η ημερομηνία εγκατάστασης του νέου προέδρου των ΗΠΑ στο Λευκό Οίκο πλησίασε.

Προς το παρόν, η ναυτιλαγιά των δεξαμενόπλοιοι παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα, ενώ ο αριθμός των πωλήσεων ήταν περιορισμένος, αφού οι τιμές των προς πώληση δεξαμενόπλοιοι κρίνονται οικονομικά ασύμφορες από τους υποψήφιους αγοραστές.

Στον τομέα των διαλύσεων, οι τιμές παρέμειναν υψηλές. Για τα πλοία ξηρού φορτίου οι τιμές κινήθηκαν κατά μέσον όρο πάνω από τα 170 δολ. ΗΠΑ ανά τόνο, ενώ για τα πλοία υγρού φορτίου πολύ κοντά στα 180 δολ. ΗΠΑ ανά τόνο.

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



### BULK CARRIERS

| NAME                | D.W.T.  | DATE OF BUILT | PLACE OF BUILT | GEAR         | PRICE SOLD US\$                                           | BUYERS               |
|---------------------|---------|---------------|----------------|--------------|-----------------------------------------------------------|----------------------|
| ADAMAS (FRIENDSHIP) | 22,823  | 1978          | JAPAN          | CR 2 X 22 TS | 2,100,000 including 1 year TC at \$ 6,250 to «Millennium» | UNDISCLOSED          |
| GREEN RAINIER       | 23,878  | 1980          | JAPAN          | DR 5 X 25 TS | Region 2,900,000                                          | MAGNA/GREECE         |
| PAKARTI RAYA        | 29,111  | 1984          | JAPAN          | CR 4 X 25 TS | 5,000,000                                                 | GREEK BUYERS         |
| SEA MIRROR          | 42,025  | 1990          | JAPAN          | CR 4 X 30 TS | Region 11,750,000                                         | PETER DOEHLE         |
| EASTERN VENTURE     | 44,809  | 1995          | KOREA          | CR 4 X 25 TS | Region 15,000,000                                         | UNION MARINE         |
| PANORIA             | 61,124  | 1982          | JAPAN          | CR 4 X 25 TS | Region 5,5-5,600,000                                      | SEVEN MOUNTAIN/KOREA |
| PACIFIC ORIENT      | 67,478  | 1984          | JAPAN          | -            | Region 7,800,000                                          | MYKONOS SHIPPING     |
| ROYAL PILOT         | 70,165  | 1994          | JAPAN          | -            | Region 15,250,000                                         | IOLCOS/GREECE        |
| OINOUSSIAN LEADER   | 71,694  | 1997          | JAPAN          | -            | Region 18,500,000                                         | PETER DOEHLE         |
| ST-CERGUE           | 75,485  | 1983          | BRAZIL         | -            | Region 6,500,000                                          | A.M. NOMIKOS         |
| SAIKYO              | 149,475 | 1993          | CHINA          | -            | 23,000,000                                                | MALAYSIANS-NYK       |
| MAGELLAN MARU       | 171,931 | 1986          | JAPAN          | -            | 14,800,000                                                | POLEMBROS            |



## TANKERS

| NAME            | D.W.T.  | DATE OF BUILT | PLACE OF BUILT | FEATURES | PRICE SOLD US\$   | BUYERS               |
|-----------------|---------|---------------|----------------|----------|-------------------|----------------------|
| OLIB            | 6,406   | 1988          | SPAIN          | Chemical | Region 2,850,000  | TURKISH BUYERS       |
| TEAM VENUS      | 33,730  | 1982          | KOREA          | -        | Region 8,500,000  | FULLSHIP GROUP/ITALY |
| DIGNITY         | 41,461  | 1992          | JAPAN          | -        | Region 21,000,000 | TANKER PACIFIC       |
| OLYMPIC VENTURE | 44,000  | 1996          | -              | -        | Region 24,000,000 | INDIAN BASED BUEYRS  |
| MAERSK VIRTUE   | 110,296 | 1988          | JAPAN          | -        | Region 25,000,000 | CHINA SHIPPING GROUP |

## TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

| NAME             | TYPE      | D.W.T. | DATE OF BUILT | PLACE OF BUILT | GEAR/T.E.U.                                             | PRICE SOLD US\$                                                    | BUYERS             |
|------------------|-----------|--------|---------------|----------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------|
| ANTHONY          | MPP/TWEEN | 15,883 | 1981          | UKRAINE        | TEU: 451<br>CR 7 X 12 TS<br>DR 1 X 63 TS                | Region 1,450,000                                                   | UKRAINIAN BUYERS   |
| TAGAMAI          | MPP/TWEEN | 17,274 | 1982          | GERMANY        | TEU: 642<br>DR 1 X 125 TS,<br>DR 4 X 35 TS<br>4 X 10 TS | ENBLOC                                                             | UNDISCLOSED BUYERS |
| WADAI I          | MPP/TWEEB | 17,330 | 1983          | GERMANY        | TEU: 642<br>DR 1 X 125 TS,<br>DR 4 X 35 TS<br>4 X 10 TS | Region 6,500,000                                                   | UNDISCLOSED BUYERS |
| CATHERINE DELMAS | CONTAINER | 28,413 | 1983          | GERMANY        | TEU: 1,346<br>CR 3 X 40 TS<br>CR 1 X 20 TS              | 8,800,000                                                          | NIKKI/GREECE       |
| HOUSTON          | CONTAINER | 53,726 | 1985          | FRANCE         | TEU: 2,536                                              | Region 17,000,000<br>including 4 yrs TC back<br>at rgn \$ 14,000/d | PAPATHOMAS         |

## DEMOLITION

| NAME       | TYPE    | D.W.T.  | DATE OF BUILT | PLACE OF BUILT | PRICE US\$/LDT | BUYERS           |
|------------|---------|---------|---------------|----------------|----------------|------------------|
| HARRIER    | TANKER  | 276,069 | 1975          | JAPAN          | Region 190     | CHINA            |
| AGI        | TWEEN   | 14,478  | 1979          | KOREA          | Region 186     | U.S. CASH BUYERS |
| KRITI GOLD | TANKER  | 29,967  | 1972          | ITALY          | Region 186     | CHINA            |
| NYANZA     | TWEEN   | 16,923  | 1978          | JAPAN          | Region 171     | CHINA            |
| ALLEGRA    | BULKER  | 109,448 | 1980          | SPAIN          | Region 178     | BANGLADESH       |
| EVAN       | BULKER  | 26,500  | 1974          | JAPAN          | Region 175     | INDIA            |
| FULVIA     | SD14/15 | 14,611  | 1973          | BRAZIL         | Region 180     | INDIA            |



**Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Νοέμβριος 1999**

| 1. BULKCARRIERS NAME | D.W.T   | DATE OF BUILT | PLACE OF BUILT | PRICE SOLD US\$ | BUYERS      |
|----------------------|---------|---------------|----------------|-----------------|-------------|
| SANKO SPRUCE         | 26,500  | 1985          | JAPAN          | 6,500,000       | GREEKS      |
| LUNA VERDE           | 28,300  | 1986          | JAPAN          | 6,100,000       | -           |
| SEAHORSE ALPHA       | 28,960  | 1996          | JAPAN          | 14,300,000      | FAR EASTERN |
| CIELO DI GENOVA      | 32,500  | 1981          | JAPAN          | 6,000,000       | GREEKS      |
| SEA RIPLE            | 38,500  | 1984          | JAPAN          | 7,150,000       | GREEKS      |
| WESTERN TRUST        | 45,500  | 1982          | JAPAN          | 6,950,000       | GREEKS      |
| TAI PING HAI         | 47,000  | 1987          | CHINA          | 9,600,000       | APEX MARINE |
| EVLIMENI             | 64,700  | 1979          | JAPAN          | 2,700,000       | GREEKS      |
| EUTERPIA             | 165,000 | 1992          | POLAND         | 22,000,000      | GREEKS      |
| WORLD VALE           | 194,000 | 1982          | JAPAN          | 9,700,000       | GREEKS      |

| 2. TANKERS NAME | D.W.T   | DATE OF BUILT | PLACE OF BUILT | PRICE SOLD US\$ | BUYERS    |
|-----------------|---------|---------------|----------------|-----------------|-----------|
| SAINT NICHOLAS  | 32,234  | 1976          | BELGIUM        | 2,000,000       | GREEKS    |
| MELITA          | 84,630  | 1983          | POLAND         | EN BLOC         | CENTROFIN |
| METEORA I       | 86,430  | 1979          | JAPAN          | 13,500,000      | CENTROFIN |
| REGENT SEA      | 87,219  | 1985          | JAPAN          | 13,000,000      | TROODOS   |
| HOPE            | 89,000  | 1996          | RUMANIA        | 16,500,000      | GREEKS    |
| ARGONAFIS       | 134,000 | 1980          | SWEDEN         | 6,800,000       | TSAKOS    |

| 3. DEMOLITION NAME | TYPE   | D.W.T.  | DATE OF BUILT | PLACE OF BUILT | PRICE SOLD US\$ | BUYERS |
|--------------------|--------|---------|---------------|----------------|-----------------|--------|
| OLYMPIC FROST      | REEFER | 4,350   | 1972          | POLAND         | 136             | INDIA  |
| KOTA MACHAN        | TWEEN  | 8,453   | 1973          | AUSTRALIA      | 146             | INDIA  |
| AMIN               | B/C    | 35,000  | 1976          | SPAIN          | 132,5           | INDIA  |
| ISABELLA           | VLCC   | 275,000 | 1976          | JAPAN          | 129             | CHINA  |

**Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Νοέμβριος 1990**

| 1. BULKCARRIERS NAME | D.W.T  | DATE OF BUILT | PLACE OF BUILT  | PRICE SOLD US\$   | BUYERS           |
|----------------------|--------|---------------|-----------------|-------------------|------------------|
| GREEN ANGELES        | 23,916 | 1977          | KURUSHIMA       | 4,250,000         | TAIWANESE        |
| ROSIE D.             | 26,431 | 1977          | NAMURA          | 5,000,000         | GREEKS           |
| STABERG              | 27,540 | 1977          | AUSTIN & PICKS. | 5,000,000         | NORWEGIANS       |
| WESTERN FALCON       | 32,409 | 1983          | TSUNEISHI       | 8,900,000         | HONG KONG        |
| THALASSINI DOXA      | 39,402 | 1984          | HITACHI         | Excess 16,000,000 | -                |
| UNITED ACE           | 60,762 | 1982          | HITACHI         | 14,200,000        | ROPNER SHIPPI NG |
| TITUS                | 61,200 | 1981          | TSUNEISHI       | 14,100,000        | NORWEGIANS       |

| 2. TANKERS NAME | D.W.T   | DATE OF BUILT | PLACE OF BUILT | PRICE SOLD US\$ | BUYERS      |
|-----------------|---------|---------------|----------------|-----------------|-------------|
| IONIAN MARINER  | 11,812  | 1977          | KYOKUYO CHOFU  | 7,000,000       | FAR EASTERN |
| CONFIDENCE      | 37,000  | 1981          | KASADO         | 21,000,000      | ITALIANS    |
| POLYSUNRISE     | 64,380  | 1981          | MITSUMI CHIBA  | 23,600,000      | NORWEGIANS  |
| ALANDIA TRADER  | 102,913 | 1970          | ASTANO         | 8,250,000       | U.S. BUYERS |
| SEA PRINCE      | 275,000 | 1990          | HITACHI        | 81,500,000      | KOREANS     |

| 3. DEMOLITION NAME  | TYPE  | D.W.T.  | DATE OF BUILT | PRICE SOLD US\$ | BUYERS   |
|---------------------|-------|---------|---------------|-----------------|----------|
| IRAN NAHAD          | TWEEN | 16,580  | 1970          | 188             | PAKISTAN |
| AUSTRALIAN EXPORTER | CONT  | 27,978  | 1972          | 208             | INDIA    |
| SEA SUCCESS         | VLCC  | 402,009 | 1963          | 275             | CALCUTTA |



ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ 7:30 Π.Μ.

**ΤΩΡΑ ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΑ**

**ΠΑΡΟ-ΝΑΪΟ-ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ**

ΣΕ 4.00'

ΣΕ 5.00'

ΣΕ 7.15'

**ΚΑΙ ΣΥΡΟ-ΙΟ**

# Το Αιγαίο αηθάζει οριστικά!

ΝΕΟ ΟΛΟΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ Blue Star Ithaki

**20% ΕΚΠΤΩΣΗ**  
ΣΤΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

**25% ΕΚΠΤΩΣΗ**  
ΣΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ



**Blue Star Ferries®**  
STRINTZIS LINES

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑ ή ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ BLUE STAR FERRIES,  
Πειραιάς: Τηλ.: 414 1140, Αθήνα: Τηλ.: 823 6011, 322 6400, 331 1862.



# «ΓΟΝΙΜΕΣ»

του Χάρη Παυλίδη

**Α**υξημένες δαπάνες για τις άγονες γραμμές, ή καλύτερα για τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος, προβλέπει ο σχεδιασμός του υπουργείου Αιγαίου συγχρόνως με την αύξηση των επιδοτούμενων γραμμών από 28 που είναι σήμερα σε 31, καθώς και των δρομολογίων από 2.846 σε 3.054 ετησίως. Οι πιστώσεις, σύμφωνα με το φιλόδοξο πρόγραμμα που έχει καταθέσει στο Υπουργικό Συμβούλιο ο Ν. Σηφουνάκης, αναμένεται να ξεπεράσουν τα 3 δισ. δραχμές σε σχέση με τις αντίστοιχες προ πενταετίας που έφταναν τα 750 εκατ. δραχμές.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» σε αυτό το τεύχος ανοίγουν το «φάκελο των άγονων γραμμών», φιλοξενώντας τις ενδιαφέρουσες απόψεις των δημάρχων τεσσάρων νησιών (Τήλου, Αστυπάλαιας, Κάσου και Σύμης) και παρουσιάζοντας τις προτάσεις του υπουργού Αιγαίου για ένα θέμα, το οποίο κήληιστα θα μπορούσε να θεωρηθεί και να αξιοποιηθεί ως εθνικής σημασίας, άρα και άμεσης προτεραιότητας.

Οι προτάσεις του Νίκου Σηφουνάκη για τα δρομολόγια, οι στόχοι του για τη «μετα-cabotage» εποχή και η αγωνία του για τα ακριτικά νησιά ασφαλώς καταγράφονται στα θετικά μιας προσπάθειας, που αθόρυβα έχει ξεκινήσει πολύ καιρό πριν από τη ναυτική τραγωδία της Πάρου. Ωστόσο, πέραν των καλών προθέσεων πρέπει να επισημάνουμε και τις δυσκολίες που θα υπάρξουν, αφού δεν πρέπει να παραλείψουμε τον κρατικό μηχανισμό ο οποίος πολλές φορές αποτελεί τροχοπέδη σε οράματα και σχέδια. Αρκεί κάποιος να διαβάσει προσεκτικά τις απόψεις που καταθέτουν οι τέσσερις δήμαρχοι για να καταλάβει τι ακριβώς εννοούμε και πώς αντιμετωπίζει το «απρόσωπο» κράτος τις τοπικές κοινωνίες.

Η φράση του δημάρχου Κάσου, «η Κάσος αξίζει ένα λιμάνι!» (φανταστείτε ότι είναι νησί...), αποκαλύπτει με τον πλέον κατηγορηματικό τρόπο ότι, δυστυχώς, το ζητούμενο στην Ειληίδα είναι το αυτονόητο. Κάτι άληθινωτε (το αυτονόητο) που συναντάμε και στις προτάσεις των δημάρχων των άλλων νησιών, με αποτέλεσμα για τους κατοίκους αυτών των νησιών ο εκσυγχρονισμός της ελληνικής ακτοπλοΐας να είναι κυριολεκτικά ένα δρομολόγιο που ποτέ δεν πραγματοποιήθηκε. Φανταστείτε μόνον ότι στην Κάσο τα λιμενικά έργα συνεχίζονται επί 25 χρόνια...



# ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

## ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ





Το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του εκφράζει ο υπουργός Αιγαίου για την «επόμενη ημέρα» από την άρση του cabotage και ουσιαστικά προαναγγέλλει την υιοθέτηση της πρότασης που έχει καταθέσει στο Υπουργικό Συμβούλιο, και αφορά μεταξύ άλλων στη ναυπήγηση πλοίων ειδικών προδιαγραφών

η οποία θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί από εθνικούς

και κοινοτικούς πόρους.

Ο Νίκος Σηφουνάκης επισημαίνει ακόμα ότι πολύ σύντομα θα καταθέσει συγκεκριμένη πρόταση στην Ε.Ε. στο πλαίσιο του άρθρου 158 της συνθήκης του Άμστερνταμ, η οποία προβλέπει ειδικά μέτρα και ειδικές πολιτικές.

Όσο για το φλέγον θέμα των λιμενικών εγκαταστάσεων, ο υπουργός Αιγαίου αναφέρει ότι

προγραμματίζονται σε πολλά νησιά εργασίες βελτίωσης των λιμενικών υποδομών τους.





# Προετοιμαζόμαστε για την «επόμενη ημέρα»...

συνέντευξη στον Χάρη Παυλίδη

**Κ**ύριε υπουργέ η απελευθέρωση των θαλασσίων συγκοινωνιών έφερε στο προσκήνιο τα νησιά της λεγόμενης «άγονης γραμμής», όσον αφορά στη θέση που θα έχουν στο νέο ακτοπλοϊκό χάρτη. Θα έχουν «γόνιμη» αντιμετώπιση;

Θα ήταν υπερβολή αν υποστηρίζαμε ότι τα νησιά της λεγόμενης «άγονης γραμμής» ήλθαν στην επικαιρότητα από την επικείμενη απελευθέρωση των θαλασσίων συγκοινωνιών. Η αναβάθμιση ιδιαίτερα των μικρών νησιών του Αρχιπελάγους αποτελεί μια από τις βασικές προτεραιότητες του υπουργείου Αιγαίου. Για παράδειγμα, σας αναφέρω μόνον ότι το υπουργείο διέθεσε και διαθέτει το μεγαλύτερο μέρος των πόρων του για τη βελτίωση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων των νησιών, καθώς θεωρεί ότι οι μεταφορές και η συγκοινωνία αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξή τους.

Μόνο για το τρέχον έτος 2000 οι κύριες άγονες επιδοτούμενες γραμμές αυξήθηκαν από 22 που ήταν το 1999 σε 28, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης του 27,27%, ενώ για το προσεχές έτος, το 2001, προβλέπεται ότι θα φτάσουν στις 21 γραμμές. Ακόμη, τα δρομολόγια από 2.354 το 1999 αυξήθηκαν φέτος σε 2.846 και προβλέπεται να φτάσουν στα 3.054 το επόμενο έτος. Διαθέσαμε πιστώσεις για τις κύριες άγονες ακτοπλοϊκές γραμμές που μόνο για το τρέχον έτος ανέρχονται σε 2.400.000.000 δραχμές, έναντι 1.770.000.000 που ήταν το 1999, ενώ προβλέπεται σημαντική αύξηση των πιστώσεων για το επόμενο έτος που αναμένεται να ξεπεράσουν κατά πολύ τα 3.000.000.000 δραχμές.

Όπως αντιλαμβάνεστε, το μείζον και σοβαρό αυτό θέμα για την καθημερινή ζωή στα νησιά αντιμετωπίζεται με κάθε ευαισθησία από το υπουργείο Αιγαίου που έχει στόχους σε αυτό τον τομέα, την πλήρη σύνδεση των νησιών σε καθημερινή βάση και ένα πλήρες σύστημα ανταποκρίσεων ώστε να επιβλέγεται η γρηγορότερη διαδρομή.

**Πώς σκέφτεστε να ενισχύσετε αυτές τις γραμμές και ποια πολιτική προτιμάτε να ακολουθήσετε, ώστε να αντιμετωπιστούν οι ενδεχόμενες επιπτώσεις από τη μετάβαση σε ένα καινούργιο καθεστώς;**

Κοιτάξε, έχουμε αρχίσει εδώ και καιρό να προετοιμαζόμαστε συστηματικά για την «επόμενη μέρα» από την άρση του Cabotage, ώστε να αντιμετωπιστούν άμεσα και αποτελεσματικά ορισμένα θέματα που αφο-

ρούν στην ενδοεπικοινωνία των μικρών νησιών. Προς αυτή την κατεύθυνση στο Υπουργικό Συμβούλιο, όπου συζητήθηκαν τα θέματα ναυτιλίας, κατέθεσα μια ολοκληρωμένη πρόταση για την έγκαιρη λήψη πρόσθετων μέτρων, όπως η ναυπήγηση σύγχρονων ταχύπλοων ακτοπλοϊκών μέσων συμβατικού τύπου, επιβατηγών και οχηματογωγών. Επειδή τα πλοία θα είναι ειδικών προδιαγραφών και θα εξυπηρετούν κυρίως τα μικρά νησιά, είναι πιθανόν να μην υπάρξει ενδιαφέρον από ιδιωτικούς φορείς. Θα πρέπει λοιπόν με εθνικούς και κοινοτικούς πόρους να προχωρήσουμε στη ναυπήγηση τέτοιων πλοίων. Πάντως, προετοιμαζόμαστε και για την υποβολή του σχετικού προγράμματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ώστε να μπορέσει να ενισχυθεί η όλη προσπάθεια από ευρωπαϊκό πρόγραμμα.

**Στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχει πρόβλεψη να επιδοτείται η εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών. Πιστεύετε ότι το ύψος της επιδότησης θα προσεγγίσει το εμπορικό ενδιαφέρον ή θα χρειαστούν και επιπλέον κίνητρα;**

Όπως σας είπα προηγουμένως, ολοκληρώνουμε συγκεκριμένη πρόταση που θα καταθέσουμε σύντομα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μιας και στο πλαίσιο του άρθρου 158 της συνθήκης του Άμστερνταμ προβλέπονται ειδικά μέτρα και ειδικές πολιτικές. Η πρότασή μας έχει διττό χαρακτήρα μιας και θα αναφέρεται και στη ναυπήγηση των πλοίων και στο θέμα της επιδότησης των δρομολογίων. Είναι ένα ζήτημα που έχει λυθεί και μάλιστα με τη συνθήκη του Άμστερνταμ και την πρόβλεψη του άρθρου 158 περί εφαρμογής ειδικής πολιτικής, και καθιπτόμαστε ακόμη περισσότερο.

**Λαμβανομένου υπ' όψιν της ανύπαρκτης λιμενικής υποδομής στα περισσότερα λιμάνια, το υπουργείο Αιγαίου σε συνεργασία με άλλους συναρμόδιους «θα σκύψει» στο πρόβλημα;**

Καλό είναι να δούμε τα πράγματα στις πραγματικές τους διαστάσεις. Υπάρχει πρόβλημα μόνο για τα μεγάλα πλοία και εκείνα της νέας τεχνολογίας σε κάποια λιμάνια των νησιών. Ωστόσο, γίνονται και προγραμματίζονται σε πολλά νησιά εργασίες βελτίωσης των λιμενικών υποδομών τους.



Τα «Ν.Χ.» απευθύνθηκαν σε τέσσερις δημάρχους νησιών άγονης γραμμής με τις εξής ερωτήσεις:

**1. Κύριε δήμαρχε, το τελευταίο διάστημα συντελούνται σημαντικές αλλαγές στις θαλάσσιες συγκοινωνίες, οι οποίες αναπόφευκτα οδηγούν στον επανασχεδιασμό του ακτοπλοϊκού χάρτη. Ποια είναι η δική σας συμβολή σ' αυτό τον επανασχεδιασμό και αν οι προτάσεις σας ελήφθησαν υπ' όψιν του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας;**

**2. Θα υπάρξουν οφέλη για το νησί σας και τους κατοίκους του από την απελευθέρωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών ή, επί της ουσίας, το νέο «καθεστώς» δεν θα βελτιώσει τις υπάρχουσες συνθήκες;**

**3. Τα περισσότερα από τα ελληνικά νησιά δεν διαθέτουν την κατάλληλη λιμενική υποδομή για πλοία νέας τεχνολογίας. Υπάρχουν προτάσεις για βελτίωση της υποδομής στο λιμάνι του νησιού και τι κονδύλια απαιτούνται;**

**Οι απαντήσεις των δημάρχων δημοσιεύονται αλφαβητικά ανά νησί που εκπροσωπούν.**

## ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ

Δήμαρχος Αστυπάλαιας



**Ο**ι σημαντικές αλλαγές που συντελούνται το τελευταίο διάστημα στις θαλάσσιες συγκοινωνίες, με αφορμή δυστυχώς το τραγικό ατύχημα, σίγουρα είναι θετικές σε ό,τι αφορά την ασφάλεια και την ποιότητα των πλοίων. Σε ό,τι αφορά, όμως, την άμεση βελτίωση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των μικρών νησιών, πιστεύω ότι δίνεται η ευκαιρία στο υπουργείο Ναυτιλίας με την απελευθέρωση των αδειών σκοπιμότητας να βελτιώσει σημαντικά την υπάρχουσα κατάσταση, κάνοντας χρήση του ποσοστού εκτροπής. Μέχρι στιγμής, βεβαίως, δεν υπάρχουν κάποιες σοβαρές εξελίξεις. Αυτό που μας ανησυχεί, όμως, ιδιαίτερα είναι η μη γνωστοποίηση από την πλευρά του υπουργείου του σχεδιασμού για την αντιμετώπιση της κατάστασης μετά την άρση του καμποτάζ. Η μέχρι τώρα όποια για λιμάνια-κόμβους και συνδέσεις των νησιών με ανταποκρίσεις, δεν γνωρίζω εάν έχει εγκαταλει-

φθεί, όμως σε κάθε περίπτωση είναι απαραίτητο να ληφθεί υπ' όψιν η έλλειψη υποδομών στα λιμάνια-κόμβους, αλλά και καταλήθλων πλοίων που θα εξυπηρετήσουν την ακτινωτή σύνδεση. Αντιλαμβάνεστε ότι ο συγκεκριμένος σχεδιασμός χρειάζεται σοβαρή μελέτη και υποδομές (σε λιμάνια, αξιόπλοια πλοία) για να έχει πιθανότητες επιτυχίας και επί πλέον τη δημιουργία κινήτρων (εάν δεν μπορεί να υποχρεώσει) για την προσέγγιση πλοίων σε μικρά νησιά (μη κερδοφόρες αγορές).

Σε μια εποχή οπότε έχει αρχίσει επιτέλους να περνά η άποψη ότι τα νησιά αυτά αποτελούν πηγή πλούτου και έχουν μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης, αρκεί να υπάρξουν κάποιες προϋποθέσεις, ας τους διασφαλίσουμε λοιπόν τη σπουδαιότερη που είναι η συγκοινωνία και είναι βέβαιο ότι τα περισσότερα, σε σύντομο χρονικό διάστημα, θα καταστούν κερδοφόρες αγορές για την ακτοπλοία και δεν θα υπάρχει πλέον η ανάγκη θέσπισης κινήτρων για να τα προσεγγίζουν πλοία. Οι προτάσεις μας έχουν γίνει μέσα από το ΤΕΔΚ αλλά και την ΚΕΔΚΕ με ψήφισμα στο πρόσφατο συνέδριο.

Η υπάρχουσα λιμενική υποδομή στην Αστυπάλαια έχει προβλήματα που εντοπίζονται κυρίως στη δυσκολία πρόσδεσης μεγάλων πλοίων, όμως είναι σε φάση υλοποίησης το νέο λιμάνι στον Άγιο Ανδρέα, προϋπολογισμού 900.000.000 δραχμών, που θα παρέχει ασφάλεια από τις καιρικές συνθήκες αλλά και τη δυνατότητα ασφαλή πρόσδεσης σε μεγάλα σύγχρονα πλοία.





**Ο** δήμος Κάσου ανέκαθεν υπέβαλλε προτάσεις ζητώντας στοιχειώδη και ασφαλή ακτοπλοϊκή σύνδεση του νησιού με τον Πειραιά και τη Ρόδο. Ελπίζουμε ότι ο επανασχεδιασμός του ακτοπλοϊκού χάρτη στη χώρα μας θα περιέχει μέτρα ουσίας και δεν θα είναι «προπέτασμα καπνού» ως επακόλουθο του τραγικού ναυαγίου του «Εξηρές Σαμίνα». Θεωρούμε απαραίτητη προϋπόθεση για ένα βιώσιμο σχεδιασμό, να ληφθούν υπ' όψιν οι ιδιαιτερότητες και οι γεωφυσικές συνθήκες της περιοχής του Ν. Αιγαίου. Τα μικρά νησιά της λεγόμενης «άγονης γραμμής» πρέπει να έχουν ικανοποιητική ακτοπλοϊκή κάλυψη τουλάχιστον 4 φορές την εβδομάδα με το κέντρο του νομού και τον Πειραιά. Συγκεκριμένα, για το νησί μας ζητούμε: Τέσσερα δρομολόγια την εβδομάδα την καλοκαιρινή περίοδο και τρία τη χειμερινή περίοδο στη γραμμή Πειραιά-Μήθυλα (ή Σαντορίνης) - Αγίου Νικολάου-Στεγνιάς (ή Ηρακλείου)-Κάσου-Καρπάθου-Διαφάνι-Χάλκης-Ρόδου και επιστροφή. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει οι ναυτιλιακές εταιρείες, παράλληλα με τους μεγάλους και προσοδοφόρους προορισμούς, να προσεγγίζουν υποχρεωτικά στα μικρά λιμάνια. Η νέα συμφωνία YEN - πλοιοκτητών, είτε «σκοπιμότητα» είτε «δημοπρασία», ή όπως αλλιώς τιτλοφορηθεί, πρέπει να έχει υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες των μικρών νησιών.

● Θεωρούμε ότι η απειλευθέρωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών, αν δεν λάβει υπ' όψιν τα όσα προαναφέραμε ως «ιδιαιτερό-

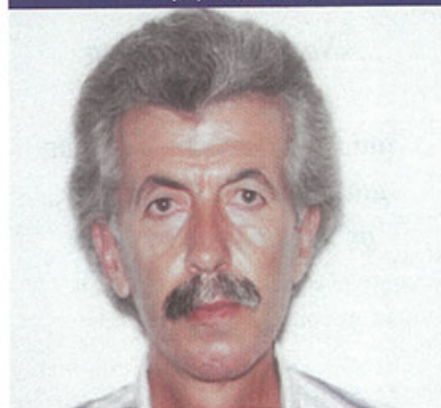
τητες των μικρών νησιών», δεν θα βελτιώσει την ακτοπλοϊκή μας σύνδεση.

● Δυστυχώς, η Κάσος δεν διαθέτει λιμάνι όχι για πλοία νέας τεχνολογίας, αλλά ούτε και για τα μικρότερα από τα θεωρούμενα συμβατικά πλοία. Συγκεκριμένα, το λιμενικό έργο της Κάσου άρχισε να μελετάται και να κατασκευάζεται πριν από περίπου 25 χρόνια. Φάσεις επί φάσεων, τροποποιήσεις μελετών, πτωχεύσεις αναδόχων εταιρειών, νέες μελέτες, συνεχείς ζημιές στο έργο, πιστώσεις επί πιστώσεων κ.λπ. κ.λπ. Ένα τέταρτο του αιώνα και η Κάσος δυστυχώς δεν απέκτησε λιμάνι. Τα πλοία σήμερα εξυπηρετούνται από μια πρόχειρη προβλήτα και ως εκ θαύματος μέχρι σήμερα δεν έχει συμβεί κάτι δυσάρεστο... Όλα τα στάδια του κρατικού μηχανισμού πλήρως ενημερωμένα. Κινητοποιήσεις των Κασιωτών με πρωτοβουλία του δήμου Κάσου, αρκετές. Αποτέλεσμα ουδέν! Τελευταία επιτυχία: Η άμεση ενημέρωση του πρωθυπουργού κ. Σημίτη από τον δήμαρχο Κάσου και η προεκλογική δέσμευσή του, στις 28 Μαρτίου στη Ρόδο, ότι το έργο θα αποπερατωθεί άμεσα. Αναμένουμε από τον δυσκίνητο κρατικό γραφειοκρατικό μηχανισμό να μη βγάλει ψεύτη τον κ. πρωθυπουργό! Για τη βελτίωση του λιμένα Κάσου (α' και β' φάση) υπάρχει πλήρης μελέτη της πρότασης στο Λιμενικό Ταμείο Δωδεκανήσου. Απαιτείται περίπου ποσό 3 δισεκατομμυρίων δραχμών.

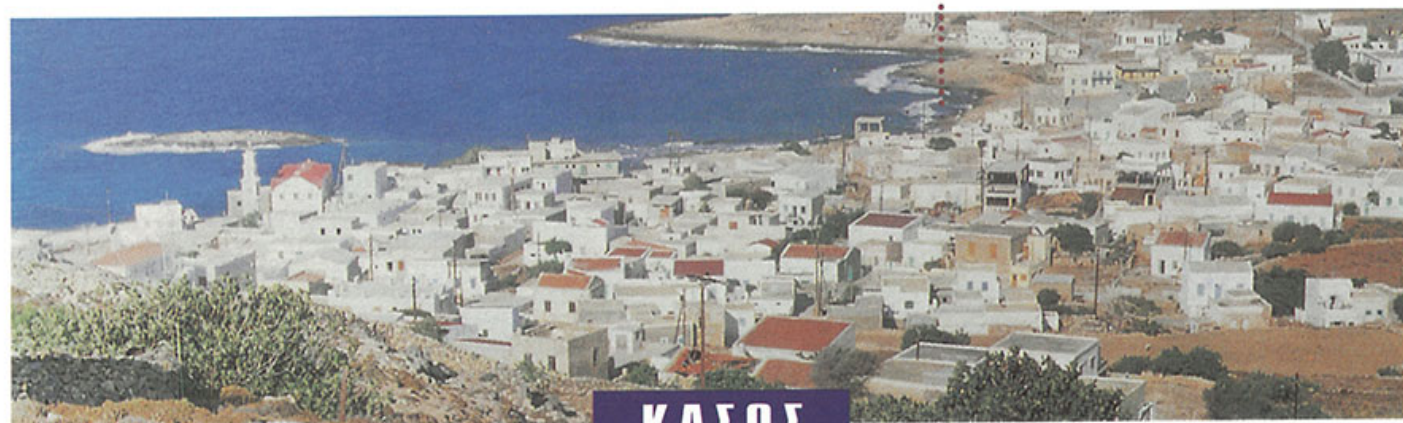
Η Κάσος αξίζει ένα λιμάνι!

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΚΟΜΑΝΩΛΗΣ**

Δήμαρχος Κάσου



*«Τα μικρά νησιά της λεγόμενης  
“άγονης γραμμής”  
πρέπει να έχουν ικανοποιητική  
ακτοπλοϊκή κάλυψη  
τουλάχιστον 4 φορές  
την εβδομάδα  
με το κέντρο του νομού  
και τον Πειραιά»*



**ΚΑΣΟΣ**





**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΣΑΡΡΗΣ**

Δήμαρχος Σύμης

**«Να κατασκευάσουμε  
με τις διαδικασίες  
του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου  
μία προβλήτα 130 μέτρων,  
σε νέα επιλεγμένη θέση»**

Όσον αφορά το νέο σχεδιασμό, τις οποίες ρυθμίσεις και τη συμβολή μας, σας γνωρίζουμε ότι έγκαιρα, μέσα από την ΤΕΔΚ Δωδεκανήσου, μέλος του Δ.Σ. της οποίας είμαι, προτείναμε την αγορά από τους ΟΤΑ μας με χρηματοδότηση του κράτους του F/B «Κάλυμνος» και ενός λίγο μεγαλύτερου και πιο γρήγορου πλοίου, ώστε το ένα να ανεβαίνει και το άλλο να κατεβαίνει σε όλα τα Δωδεκάνησα, μικρά και μεγάλα.

Ταυτόχρονα, όμως, χρειάζεται μία, δύο και τρεις φορές την εβδομάδα σε όλα τα νησιά, ανάλογα με τον πληθυσμό, να υπάρχει σύνδεση με Πειραιά για νταλίκες και μηχανήματα.

Πρέπει να παραδεχτούμε ότι θα ήταν ιδανικό, π.χ., και τα τρία δρομολόγια που έχουμε με σύνδεση Πειραιά να ήταν Πειραιάς-νησιά-Σύμη-Ρόδο-Σύμη-νησιά-Πειραιά, κάτι που μόνον η ΔΑΝΕ εφαρμόζει στο ένα της δρομολόγιο και το έχουμε ζητήσει από το ΥΕΝ, αλλά δεν γίνεται για αδιευκρίνιστους λόγους, με αποτέλεσμα οι νταλίκες και τα

μηχανήματα να μένουν αμανάτι για τρεις έως επτά ημέρες στο λιμάνι μας, δημιουργώντας ασφυξία.

● Αν η απελευθέρωση γίνει άμεσα και χωρίς κανόνες, τότε θα έλθουν προσωρινά αετονύχηδες, θα διαλύσουν όσους μέχρι σήμερα πιέσαμε να μας εξυπηρετούν χειμώνα-καλοκαίρι με κόστος, και μετά, ή θα φύγουν αφού θα κρίνουν τις γραμμές μη κερδοφόρες ή θα αυξήσουν τα κόμιστρα κάθετα, προκειμένου εκβιάζοντας να μείνουν.

● Τα λιμάνια ήταν κατασκευασμένα για πλοία μέχρι εκατό (100) μέτρων και για επιβάτες μόνο. Τώρα, πρυμνοδετούν F/B 120-135 μέτρων, μεταφέροντας βαριές νταλίκες και μηχανήματα, δημιουργώντας αφόρητες καταστάσεις.

Για τη Σύμη, έχουμε προτείνει και έχει γίνει αποδεκτό, να κατασκευάσουμε με τις διαδικασίες του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου μία προβλήτα περίπου 130 μέτρων, σε νέα επιλεγμένη θέση, ώστε να λυθεί οριστικά το πρόβλημα.







**YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD**

Marine Auxiliary Diesel Engines  
Marine Propulsion Diesel Engines



**TSUJI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD**

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



**NANIWA PUMP MFG. CO., LTD**

Marine Pumps, Spare Parts



**CONSILIUM US, INC.**

Metritape Tank Level Gauging Systems



**FRIEDRICH KOCKS GMBH**

Deck Machinery



**KYMA AS**

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



**YANMAR ENGINEERING CO., LTD**

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



**TSUJI MARINE SERVICES CO., LTD**

Supply of Tsuji Genuine Spare Parts  
& Service



**TANABE PNEUMATIC MACHINERY CO., LTD**

Marine Compressors, Spare Parts



**CONSILIUM SELESMA S.r.l.**

IBS, ARPA Radars & ECDIS



**SMIT GAS SYSTEMS B.V.**

Inert Gas Systems, Nitrogen Generators



**BMT SEATECH LTD**

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



**A FRANGOULIS COMPANY**

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



**ΤΑΣΟΣ ΑΛΙΦΕΡΗΣ**

Δήμαρχος Τήλου



*«Ειδικά μέτρα για νησιωτικές περιοχές με προτάσεις συνολικής εξυπηρέτησης της περιοχής με ελάχιστο όριο προσεγγίσεων από Πειραιά δύο φορές την εβδομάδα για κάθε νησί»*

**Π**ράγματι συντελούνται σημαντικές αλλαγές στις θαλάσσιες συγκοινωνίες, οι οποίες όμως δεν θα πρέπει να οδηγήσουν σε μονοπωλιακές καταστάσεις. Στην πολιτική δεν κρίνονται οι προθέσεις αλλά το αποτέλεσμα, και αν αυτό θα είναι η δραστηριοποίηση ενός στα Δωδεκάνησα, τότε υπάρχει πρόβλημα. Πιστεύω ότι σ' αυτά που ακούγονται και σχεδιάζονται για μια συνοδική απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών γραμμών, θα πρέπει να προστεθούν και να παρθούν υπόψη και οι πολιτικές αποφάσεις της Ε.Ε. για ειδικά μέτρα για νησιωτικές περιοχές.

Ο συνδυασμός αυτών των δύο αποφάσεων-πολιτικών μπορεί να δώσει και ικανοποιητικό αποτέλεσμα για τα νησιά της παραμεθρίου μικρού μεγέθους όπως το δικό μας. Αν εφαρμοσθεί πρώτα η πολιτική της απελευθέρωσης, τότε κάποιος θα ωφεληθεί με τις γραμμές «φιλέτο» εγκαταλείποντας τα μικρά νησιά, τον πιο ευαίσθητο εθνικό χώρο, και θα δημιουργηθούν τραγικά αδιέξοδα. Ο κύριος υπουργός είναι πάνω απ' όλα γνώστης των ευρωπαϊκών κανόνων και προγραμμάτων αλλά και αρκετά έξυπνος για να συνδυάσει όλες αυτές τις πολιτικές και να μην πληττιστούν λίγοι και χαθεί η πατρίδα.

● Θα πρέπει να αποκλειστεί παντελώς η αποκοπή των μικρών νησιών με τον Πειραιά και η

λειτουργία επαφής μέσω τοπικών ανταποκρίσεων με τις γραμμές «κορμό». Ακόμη και στις αρχές του αιώνα, όταν οι συγκοινωνίες ήταν με τα μέσα εκείνης της εποχής, γινότουσαν ταξίδια απ' τα νησάκια μας στον Πειραιά. ΓΙΑΤΙ Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ.

Όποιος δεν το ξέρει ας το μάθει, καθώς και τι σημαίνει αυτό, αλλιώς θα καταδικάσει αυτά τα νησιά σε μαρasmus. Αν ακολουθηθεί λοιπόν μια τέτοια πολιτική, θα έχουμε επιδείνωση της θέσης μας με το νέο «καθεστώς».

Η πρότασή μας είναι σαφής και διάφανη.

Η Δωδεκάνησος έχει μία γραμμή «φιλέτο», Κω-Ρόδο, και μία άλλη δοπανηρή για τους πληοκλήτες με τα υπόλοιπα νησιά.

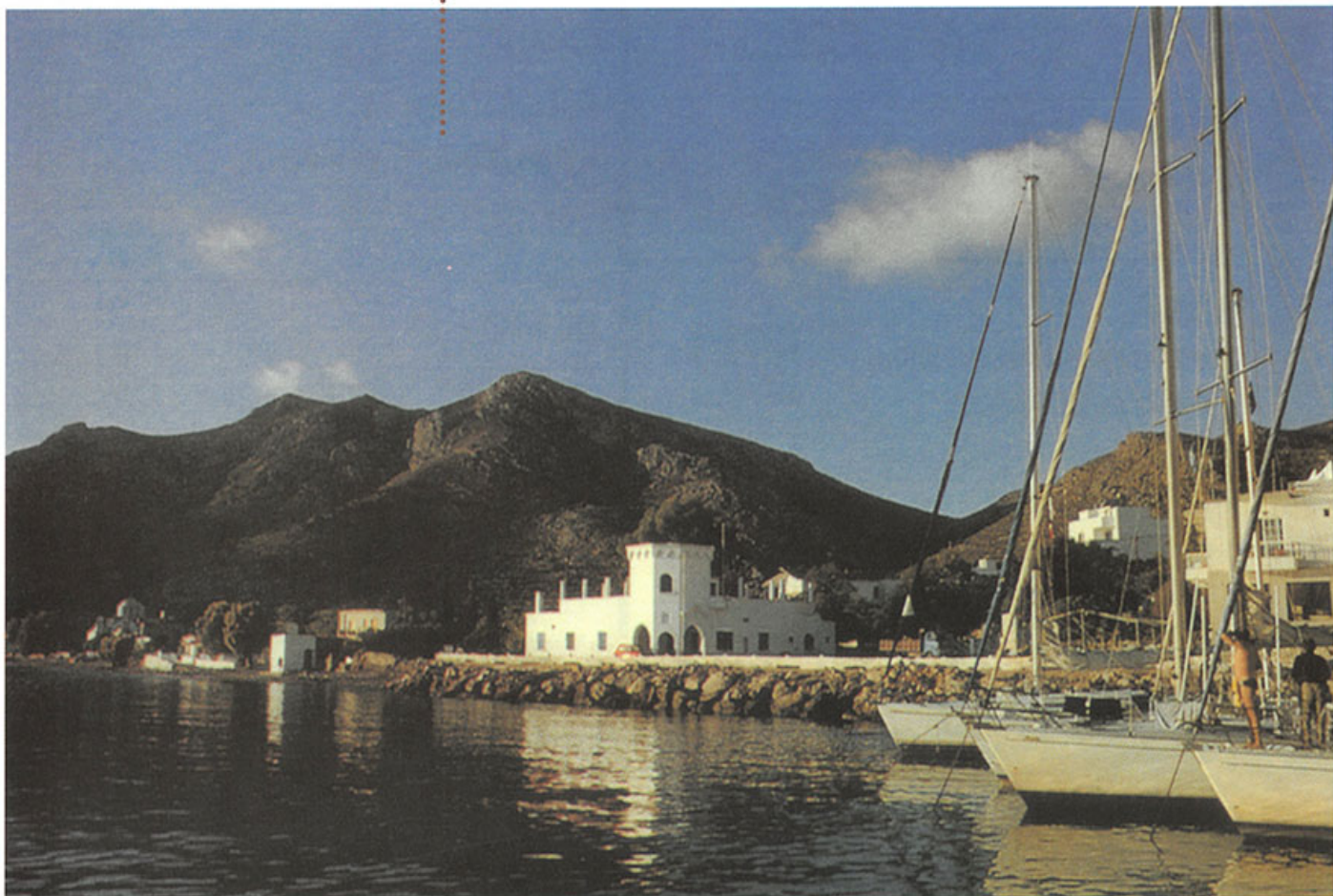
Τι πιο καλό!

Ελεύθερη ακτοπλοΐα: Ελάτε όσοι θέλετε...

Ειδικά μέτρα για νησιωτικές περιοχές: Με προτάσεις συνολικής εξυπηρέτησης της περιοχής, με ελάχιστο όριο προσεγγίσεων από Πειραιά δύο φορές την εβδομάδα για κάθε νησί.

● Στο λιμάνι του νησιού μας περατώνονται οι εργασίες της νέας προβλήτας, που πιστεύουμε ότι θα λύσει σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες μας σε λιμενικές υποδομές.

Το κόστος αυτής της παρέμβασης είναι 600.000.000 δρχ.







# OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

# OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650



Τα νησιά της άγονης γραμμής δεν στηρίζονται αποκλειστικά για τη σύνδεσή τους με την ηπειρωτική Ελλάδα στις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Οι αερομεταφορείς έχουν διαδραματίσει και εξακολουθούν να διαδραματίζουν καθοριστικό παράγοντα στην οικονομική και πολιτισμική ανάπτυξη των μικρών κοινοτήτων του ποικιλόμορφου και δυσπρόσιτου ελληνικού νησιωτικού συμπλέγματος.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία συνδέει αδιατάραχτα τα τελευταία 30 χρόνια τις πόλεις της Ελλάδας με προορισμούς «ξεχασμένους» από πολλούς, όπως η Κάσος, η Αστυπάλαια, η Κάρπαθος και το Καστελόριζο.

Παρά τις αντικειμενικές αντιξοότητες και δυσκολίες, η Ο.Α. συνεχίζει να υποστηρίζει με την παρουσία της τα νησιά αυτά, υπερασπίζοντας το κοινωνικό έργο που έχει εδώ και καιρό υιοθετήσει.

Ο διευθύνων σύμβουλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας κ. Πέτρος Στεφάνου μας ανέπτυξε τις σκέψεις του σχετικά με τα προβλήματα της άγονης γραμμής και επισήμανε την αναγκαιότητα ύπαρξης διαρκούς αερομεταφορικής πρόσβασης προς τις περιοχές αυτές της ακριτικής Ελλάδας

συνέντευξη στον Ηλία Μπίσια.



**Η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει στο παρελθόν ανακοινώσει την απόσυρσή της από τις πτήσεις προς προορισμούς της άγονης γραμμής λόγω του δυσβάσταχτου οικονομικού κόστους. Ποιες πρωτοβουλίες πιστεύετε ότι πρέπει να αναπτυχθούν από την Πολιτεία προς την υποστήριξη και επιδότηση αυτών των γραμμών;**

Η Ολυμπιακή Αεροπορία θεωρεί ότι οι αερομεταφορείς σε σχέση με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν εισπράξει άνιση μεταχείριση στο θέμα της επιδότησης των δρομολογίων προς προορισμούς της άγονης γραμμής. Δεδομένου ότι υπάρχει ευρωπαϊκή νομοθεσία από το 1992, η οποία επιτρέπει την επιχορήγηση αερομεταφορών που εξυπηρετούν συγκεκριμένους περιφερειακούς προορισμούς με μικρή επιβατική κίνηση, είναι γεγονός ότι η Ελλάδα έχει καθυστερήσει χαρακτηριστικά στην ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης πολιτικής ως προς το φλέγον αυτό θέμα. Η Ο.Α., τόσο από συμβατική δέσμευση (που ξεκίνησε από το ν. 3560 πριν από σχεδόν 45 χρόνια) όσο και από κοινωνική υποχρέωση, διατήρησε όλες τις γραμμές που εξυπηρετούν νησιά και πόλεις στην ακριτική Ελλάδα, αγνοώντας τα αυξημένα οικονομικά ελλείμ-

ματα που δημιουργούσαν στην εταιρεία. Η διατήρηση αυτών των γραμμών είναι βέβαια ασύμβατη με το χαρακτήρα της απελευθερωμένης αγοράς που χαρακτηρίζει τις αερομεταφορές στον 21ο αιώνα.

Η Ο.Α. στηρίζει την αναγκαιότητα της διαρκούς αεροπορικής σύνδεσης των προορισμών της άγονης γραμμής με την ηπειρωτική Ελλάδα και γι' αυτό το λόγο θεωρεί ότι το Δημόσιο θα πρέπει άμεσα να ξεκινήσει τη διαδικασία επιδότησής τους. Το συνολικό πλαίσιο που αφορά τις επιχορηγήσεις χρειάζεται μια καλή θεσμική προετοιμασία και γνωρίζουμε ότι έχουν ήδη δρομολογηθεί οι απαραίτητες ενέργειες από την ΥΠΑ. Θεωρούμε ότι αυτές οι ενέργειες θα αποδώσουν σύντομα ικανοποιητικά αποτελέσματα. Το νέο θεσμικό πλαίσιο που θα πρέπει να σχεδιασθεί, επιβάλλεται να ανταποκρίνεται στο σύγχρονο ιδιωτικό περιβάλλον των αερομεταφορών.

Συγκεκριμένα, το κράτος οφείλει να προσπίσει θέματα κοινωνικής πολιτικής που αφορούν τομείς όπως η εξασφάλιση διαρκούς αεροπορικής διασύνδεσης των ακριτικών περιοχών με τις ελληνικές μητροπόλεις σε χαμηλού κόστους. Κατ' αυτόν τον τρόπο η ελληνική Πολιτεία επιβάλλεται να



**ΠΕΤΡΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΥ**

Διευθύνων σύμβουλος της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας



# 30 ΧΡΟΝΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ

**ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ**

Ξεκινάει τη διαδικασία των επιχορηγήσεων με προτεραιότητα στα δρομολόγια των μικρών νησιών του Ανατολικού Αιγαίου. Τα νησιά αυτής της περιοχής πρέπει να αντιμετωπιστούν με ιδιαίτερη ευαισθησία, αφού είναι υπαρκτές και πραγματικές οι ανάγκες της αεροπορικής μεταφοράς προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνάφεια του νησιωτικού συμπλέγματος με την ηπειρωτική Ελλάδα.

**Ποιες είναι οι σημαντικότερες δυσκολίες που έχει αντιμετωπίσει η Ο.Α. κατά τα τελευταία έτη ως προς την ορθή εμπορική εκμετάλλευση των νησιών της άγονης γραμμής; Ποιες στρατηγικές έχει υιοθετήσει ώστε να περιοριστεί το κόστος λειτουργίας των γραμμών αυτών;**

Είναι γεγονός ότι η εμπορική εκμετάλλευση των πτήσεων προς τα μικρά νησιά του Αιγαίου, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες, καθίσταται ιδιαίτερα δύσκολη λόγω των περιορισμένων υποδομών αλλά και των ακραίων καιρικών συνθηκών. Επίσης, σημαντική δυσκολία ως προς την κερδοφορία των γραμμών αυτών αποτελεί το γεγονός ότι ο ναύλος του εισιτηρίου σε συγκεκριμένες πτήσεις

εσωτερικού δεν μπορεί να αναλογεί στο πραγματικό κόστος μεταφοράς. Ο λόγος που οι τιμές των εισιτηρίων σ' αυτές τις πτήσεις είναι σχετικά μειωμένες, αφορά κυρίως τις οικονομικές δυνατότητες των κατοίκων της συγκεκριμένης περιοχής, που πρέπει να υποστηριχθούν ούτως ώστε να μην οδηγηθούν στον κοινωνικό αποκλεισμό. Το κράτος θα πρέπει να συμβάλει στη διατήρηση των χαμηλών τιμοολογίων και να μην επαφίεται στις πρωτοβουλίες των αερομεταφορέων, που αναγκάζονται να δρουν με γνώμονα το σίγουρο οικονομικό κέρδος.

Προκειμένου να ανταποκριθούμε ως εταιρεία με επιτυχία στις υπάρχουσες δυσκολίες που σχηματίζονται από αυτήν την έλλειψη πολιτικής επιχορηγήσεων, οδηγηθήκαμε στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων που συμπληρώνουν και υποστηρίζουν τις πτήσεις μας σε προορισμούς με μικρό οικονομικό όφελος. Σ' αυτό το πλαίσιο η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα έχει αναπτύξει ένα διεθνές αεροπορικό κόμβο στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, με σκοπό να διευρύνει τις διεθνείς δραστηριότητές της και να ανεβίξει τα οικονομικά της αποτελέσματα. Η ανάπτυξη της νέας βάσης της Ολυμπιακής στη Θεσσαλονίκη υποστηρίζει πλέον άμεσα

και καθοριστικά τις δραστηριότητες της εταιρείας προς τους προορισμούς της άγονης γραμμής. Με αυτό τον τρόπο έχει επιτευχθεί μία εξισορρόπηση των οικονομικών αποτελεσμάτων της εταιρείας, αφού οι κερδοφόρες γραμμές του εξωτερικού μπορούν πλέον να υποστηρίξουν τη διαρκή δρομολόγηση αεροσκαφών στις ελλειμματικές γραμμές του εσωτερικού.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τον υπάρχοντα στόλο αλλά και το προσωπικό της εταιρείας, προσπαθούμε να επιτύχουμε τη βέλτιστη διαχείριση και εξυπηρέτηση του δικτύου μας. Επειδή όμως η ζήτηση έχει κατακόρυφα αυξηθεί στις κερδοφόρες γραμμές της εταιρείας, η επαρκής κάλυψη του δικτύου από την Ο.Α. απαιτεί την εξασφάλιση περισσότερων αεροσκαφών και δυναμικού. Μέχρι να γίνει αυτό η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα στηρίζει το εσωτερικό της δίκτυο, αλλά αναγκαστικά επικεντρώνει τις δραστηριότητές της προς κερδοφόρους προορισμούς.

Είμαστε πάντως έτοιμοι να υποστηρίξουμε με την τεχνολογία και την υποδομή μας, που είναι μοναδικές, αποφάσεις για την επαρκή εξυπηρέτηση των άγωνων γραμμών του εσωτερικού δικτύου.



Τα υπερσύγχρονα Boeing 717 της Ολυμπιακής Αεροπορίας συνδέουν καθημερινά τη Θεσσαλονίκη με την Ευρώπη



Παράλληλα με τις εμπορικές δραστηριότητες της Ο.Α. ποιες κοινωνικές πρωτοβουλίες έχουν αναπτυχθεί (μεταφορά ασθενών, εμπορευμάτων κ.λπ.);

Η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει δραστηριοποιηθεί

σε ένα μεγάλο εύρος αεροπορικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια. Εκτός από την προσφορά επαγγελματικής εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών και ελικοπτερίων, η αεροπορία έχει μέχρι σήμερα επιφορτιστεί με τις πτήσεις του

ΕΚΑΒ σε όλη την επικράτεια. Παράλληλα, η Ολυμπιακή προσφέρει τεχνική υποστήριξη και εκπαίδευση στα πτητικά μέσα της Ελληνικής Αστυνομίας. Θεωρώ ότι η Ο.Α. αποτελεί σήμερα έναν καμβικό φορέα για την οργάνωση και υποστήριξη των μονάδων πτητικών μέσων της πολιτικής προστασίας στην Ελλάδα.

**Για ποιο λόγο η Ο.Α. δεν έχει ακόμη υιοθετήσει συμφωνίες συνεργασίας με τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρείες που συνδέουν την Ελλάδα με τα μικρότερα νησιά του Αιγαίου, ούτως ώστε να εξυπηρετείται καλύτερα το επιβατικό κοινό; Ποιες οι προοπτικές συνεργασίας σε αυτόν τον τομέα;**

Η ελληνική αγορά στο χώρο των αερομεταφορών δεν είναι αρκετά ώριμη για να συνάψει συμμαχίες σε εσωτερικό επίπεδο και ειδικά όσον αφορά μια σύναψη συνεργασίας με έναν όμιλο σαν την Ολυμπιακή. Ο όμιλος της Ολυμπιακής έχει συγκεκριμένες απαιτήσεις εξυπηρέτησης και ασφάλειας, ενώ δραστηριοποιείται με πτητικές προδιαγραφές διεθνούς επιπέδου. Ευελπιστώ ότι μετά την παρούσα φάση της αρχικής αεροπορικής ανάπτυξης στην Ελλάδα θα διαμορφωθούν σύντομα οι προϋποθέσεις για σύναψη συμφωνιών που θα αφορούν πτήσεις εσωτερικού. Σε αυτό θα συμβάλει καθοριστικά η επικείμενη ιδιωτικοποίηση του ομίλου και άρα η προσαρμογή του σε σύγχρονα εμπορικά και επιχειρηματικά κριτήρια.

**Θεωρείτε ότι η δρομολόγηση νέων πλοίων σύγχρονης τεχνολογίας από ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες, αλλά και η χορήγηση νέων αδειών σκοπιμότητας προς προορισμούς του Αιγαίου, θα αποδυναμώσουν την επιβατική κίνηση της Ολυμπιακής προς τα νησιά του Αιγαίου;**

Ο εκσυγχρονισμός της ακτοπλοΐας με σύγχρονα πλοία μεγάλης ταχύτητας μπορεί να αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα ως προς την επιβατική κίνηση αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν πτήσεις προς τα νησιά των Κυκλάδων. Η αεροπορική όμως κίνηση που αφορά προορισμούς άνω των 600 χλμ. δεν θεωρώ ότι θα επηρεαστεί από τις εξελίξεις στο χώρο της ακτοπλοΐας. Η υπεροχή της αεροπορικής σύνδεσης της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και την Κρήτη δεν μπορεί να κλονιστεί από τις θαλάσσιες μεταφορές, αφού η ταχύτητα των αεροσκαφών αλλά και η ποιότητα εξυπηρέτησης των αεροπορικών εταιρειών είναι σαφώς δεδομένες. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο Αιγαίο, δεν μπορούν να επιτρέψουν στα ακτοπλοϊκά μέσα την υλοποίηση ικανοποιητικών χρόνων διαδρομής, κυρίως κατά τη χειμερινή περίοδο, το αεροσκάφος θα αποτελεί πάντα το γρηγορότερο μέσο μεταφοράς.

## carta

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



### ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

- Είδη Οργάνωσης Γραφείου
- Ναυτικά Έντυπα
- Τυπογραφικές Εργασίες
- Γραφική Ύλη
- Αναλίσσιμα 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**





# MAERSK AIR



*Daily Direct  
flights  
to Copenhagen*

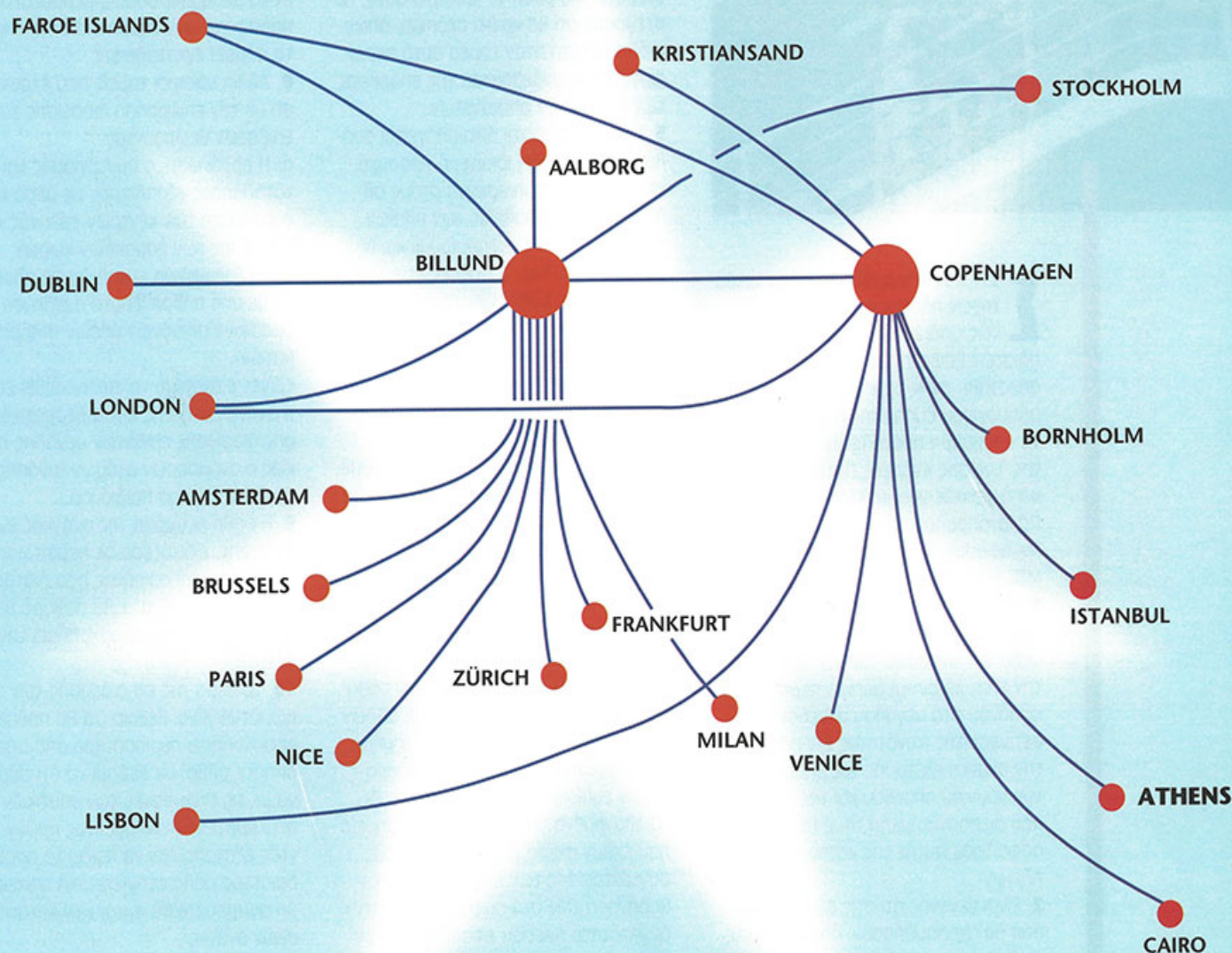
**ATHENS - COPENHAGEN**

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



# ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΕ ΜΕΓΑΛΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

## Οι θέσεις της Ένωσης Εφορητιστών Επιβατηγών Πλοίων



**Σ**την ασφάλεια των μεγάλων επιβατηγών πλοίων αναφέρεται εκτενώς υπόμνημα της Ένωσης Εφορητιστών Επιβατηγών Πλοίων, το οποίο απεστάλη στην αρμόδια Διεύθυνση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Το υπόμνημα υπογράφουν ο πρόεδρος της Ένωσης Ανδρέας Ποταμιάνος και ο γενικός γραμματέας Αλέξ. Παναγόπουλος.

Με αφορμή τις εργασίες της 73ης MSC/IMO, στο υπόμνημα τονίζεται:

**1.** Όπως αναφέρεται και σε προηγούμενο σχετικό έγγραφό μας, συμμεριζόμεθα την ανησυχία του γ.γ. του IMO για την επιτυχή αντιμετώπιση περιστατικών κινδύνου στα μεγάλα μεγέθους και μεταφορικής ικανότητας ε/γ πλοία και την ανάγκη εξέτασης της επάρκειας του νομικού πλαισίου και της πρακτικής που διέπουν σήμερα τους τομείς ασφαλείας αυτής της κατηγορίας των πλοίων.

**2.** Είναι γεγονός ότι στις συζητήσεις που θα ακολουθήσουν, όλοι οι τομείς ασφαλείας των πλοίων της περιήληψης θα αποτελέσουν σημεία έρευνας.

**3.** Κατ' αρχάς, κρίνεται αναγκαίο να προσδιοριστούν τα όρια της χωρητικότητας και μεταφορικής ικανότητας επι-

βαινόντων, πάνω από τα οποία θα κριθεί σκόπιμο να απασχολήσει η έρευνα.

**4.** Σε ό,τι αφορά τον κατασκευαστικό τομέα των ως άνω πλοίων, εκτιμάται ότι στους τελευταίους αναθεωρηθέντας αντίστοιχους κανονισμούς και ιδιαίτερα του προς έγκριση, στην προσεχή σύνοδο, νέου κεφαλαίου II-2 της SOLAS για την πυρασφάλεια, έχουν ληφθεί υπόψη οι αναγκαίοι σχεδιασμοί και διατάξεις των χώρων για ταχεία εκκένωση και διαφυγή. Με βάση το κριτήριο αυτό, πιστεύουμε ότι θα κριθεί σκόπιμο, όπως η ήδη μελέτη στον τομέα αυτό περιοριστεί στην επιβεβαίωση της επάρκειας των ισχυουσών απαιτήσεων.

**5.** Είναι χρήσιμο και δικαιολογείται απόλυτα, όπως δοθεί ιδιαίτερη προσοχή και γίνει βαθύτερη έρευνα στους ήδη τους τομείς ασφαλείας των πλοίων, όπως αυτών του κεφαλαίου III και IV της SOLAS και των συναφών Assembly Resolutions και MSC Circulars αναφερομένων σε operational και άλλου είδους διατάξεις, στην αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης (συγκέντρωση σε Masters Stations-επιβίβαση σε ομαδικά σωστικά μέσα-εγκατάλειψη κ.λπ.).

**6.** Οι τομείς ασφαλείας της προηγούμενης παραγράφου, όταν αναλυθούν, θα προκύψουν σημεία τα οποία θα δικαιολογούν αναλυτικότερη εξέταση, όπως για παράδειγμα ο τομέας των σωστικών έχει να παρουσιάσει στοιχεία προς εξέταση που έχουν σχέση με το μέγεθος, τη χωρητικότητα, την ευστόθεια, την ικανότητα επαναφοράς στην ορθή θέση των σωσιβίων λέμβων και άλλων ομαδικών σωστικών μέσων. Ο τομέας του evacuation θεωρείται ότι είναι ο πλέον ευαίσθητος και θα εστιάσει δικαιολογημένα την προσοχή στα σημεία που έχουν σχέση με τους σταθμούς συγκέντρωσης των επιβατών, την καθοδήγηση των στα σωστικά μέσα, τη δυνατότητα άμεσου εφοδιασμού των επιβατών με ατομικά σωσίβια και την ταχύτητα επιβίβασης στα ομαδικά σωστικά μέσα και εγκατάλειψη του πλοίου. Η ύπαρξη μεγαλύτερου αριθμού ατομικών σωσιβίων, εκτός από τους

θαλαμίσκους, και σε άλλα σημεία συγκέντρωσης επιβατών ή και τους κοινόχρηστους χώρους παραμονής ίσως κριθεί αναγκαία.

**7.** Ο σχεδιασμός στα μεγάλα διαστάσεων ως άνω ε/γ πλοία ορισμένων χώρων, όπως αιθουσών παραμονής, διαδρόμων, μεγάλης επιφάνειας ανοικτών καταστρωμάτων, ανετότερης και εναλλακτικής προσέγγισης προς τους σταθμούς συγκέντρωσης και στα σωστικά μέσα επιβίβασης, εκτιμάται ότι προσφέρει ανετότερη διακίνηση προς τα σημεία εγκατάλειψης.

**8.** Άλλοι κρίσιμοι τομείς που έχουν σχέση με την επιχείρηση διάσωσης των επιβατών θεωρούνται:

α) Η οργάνωση, ο συντονισμός και ο κατάλληλος εξοπλισμός με μέσα και συστήματα των κέντρων έρευνας και διάσωσης των παρακτίων χωρών.

β) Η εξασφάλιση ευκολιών σε πλοία για τη με υπό πλήρη φόρτο ανέλιξη ομαδικών σωστικών μέσων (πλήρη επιβατών).

Κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί επίσης η ανάγκη μελέτης αποτελεσματικότερης διάσωσης επιβατών μεγάλης ηλικίας ή ανήμπορων ατόμων (ανάπηροι, άρρωστοι, μικρά παιδιά κ.ά.).

**9.** Η ορθή εκτίμηση της ανάγκης εγκατάλειψης, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς, και ο χρόνος που διατάσσεται αυτή, είναι ένα πολύ σοβαρό θέμα που θα πρέπει να απασχολήσει την έρευνα.

**10.** Το θέμα της εκπαίδευσης των πληρωμάτων είναι βέβαιο ότι θα πρέπει να απασχολήσει περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο, με δεδομένο ότι σύμφωνα με τις στατιστικές των ναυτικών ατυχημάτων, ο ανθρώπινος παράγοντας εξακολουθεί να παίζει το σπουδαιότερο ρόλο στην επιτυχή επιχείρηση αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων ανάγκης.

**11.** Όσον αφορά τον ειδικό τομέα του damage stability, εάν κριθεί αναγκαία εις βάθος μελέτη του, εκτιμάται ότι θα πρέπει να ανατεθεί στην αρμόδια υπηρεσία SLF.



# 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



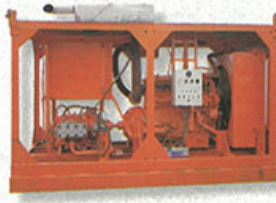
WOMA 480Z, 1350 BAR,  
146 L/MIN, FEB. '99



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](mailto:coral@itel.gr)





# ΠΡΟΣ ΔΙΕΣΩΘΗ Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΤΟΥ «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ»

του Νάσου Πουλακίδη

**Μ**ία σημαντική αποκάλυψη φέρνουν στη δημοσιότητα τα «Ναυτικά Χρονικά». Για πρώτη φορά η κοινή γνώμη πληροφορείται μέσω των «Ν.Χ.» ποιοι διέσωσαν τη μοιραία βραδιά της 26ης Σεπτεμβρίου τον πλοίαρχο του «Εξπρές Σαμίνα», τον Βασ. Γιαννακή.

Είναι οι πλοιοκτήτες του «Αντίπαρος Εξπρές», κ. Αντώνης Μαριάνος και Γιάννης Μασούνης. Αντιπαριώτες και οι δύο, έδωσαν το κατά παραπάνω εκείνη τη βραδιά για να σώσουν στα ανταριασμένα κύματα, μεταξύ Πάρου και Αντιπάρου, δεκάδες ναυαγούς. Είναι δύο απλοί ναυτικοί, που δεν θέλησαν να βγουν να μιλήσουν στις κάμερες, ούτε διεκδίκησαν το παραμικρό για τον εαυτό τους.

Δεκάδες Αντιπαριώτες ένωσαν την ψυχή τους για τη σωτηρία συνανθρώπων μας, όμως, ελάχιστα έχει μνημονευθεί και τιμηθεί η προσφορά τους. Με την πάροδο του χρόνου πολλοί θα πληροφορηθούν ότι όχι μόνον οι ψαράδες της Πάρου αλλά και Αντιπαριώτες βοήθησαν στην επιχείρηση σωτηρίας των ναυαγών του «Εξπρές Σαμίνα».

Οι Αντ. Μαριάνος και Γ. Μασούνης, όπως δήλωσαν στα «Ν.Χ.», διέσωσαν από τους τελευταίους τον Β. Γιαννακή.

Τον περισυνέλεξαν σε ημίθανή κατάσταση σ' ένα βαρελάκι!

Ήταν σχεδόν γυμνός. Τον αναγνώρισαν δυο-τρεις ημέρες αργότερα, από τις ειδήσεις των τηλεοπτικών καναλιών!

Επειδή άκουγαν κάποιους ναυαγούς να καταφέρονται κατά του πλοίαρχου, ότι πρώτος εγκατέλειψε το πλοίο, έκριναν σκόπιμο να στείλουν επιστολή και να καταθέσουν την αλήθεια στον εφέτη ανακριτή Ν. Καραδημητρίου.

Η συγκλονιστική επιστολή τους δημοσιεύεται αυτούσια στα «Ν.Χ.» και είναι η ακόλουθη:

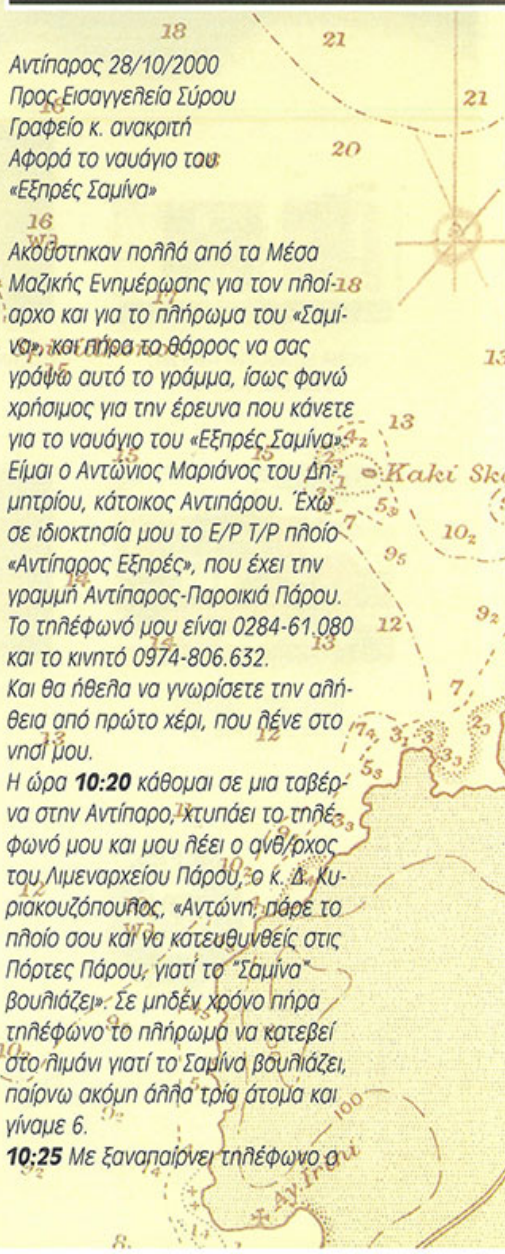
Αντίπαρος 28/10/2000  
Προς Εισαγγελεία Σύρου  
Γραφείο κ. ανακριτή  
Αφορά το ναυάγιο του  
«Εξπρές Σαμίνα»

Ακούστηκαν πολλά από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης για τον πλοίαρχο και για το πλήρωμα του «Σαμίνα», και πήρα το θάρρος να σας γράψω αυτό το γράμμα, ίσως φανώ χρήσιμος για την έρευνα που κάνετε για το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα». Είμαι ο Αντώνιος Μαριάνος του Δημ. μπτρίου, κάτοικος Αντιπάρου. Έχω σε ιδιοκτησία μου το Ε/Ρ Τ/Ρ πλοίο «Αντίπαρος Εξπρές», που έχει την γραμμή Αντίπαρος-Παροικιά Πάρου. Το τηλέφωνό μου είναι 0284-61.080 και το κινητό 0974-806.632.

Και θα ήθελα να γνωρίσετε την αλήθεια από πρώτο χέρι, που ήνε στο νησί μου.

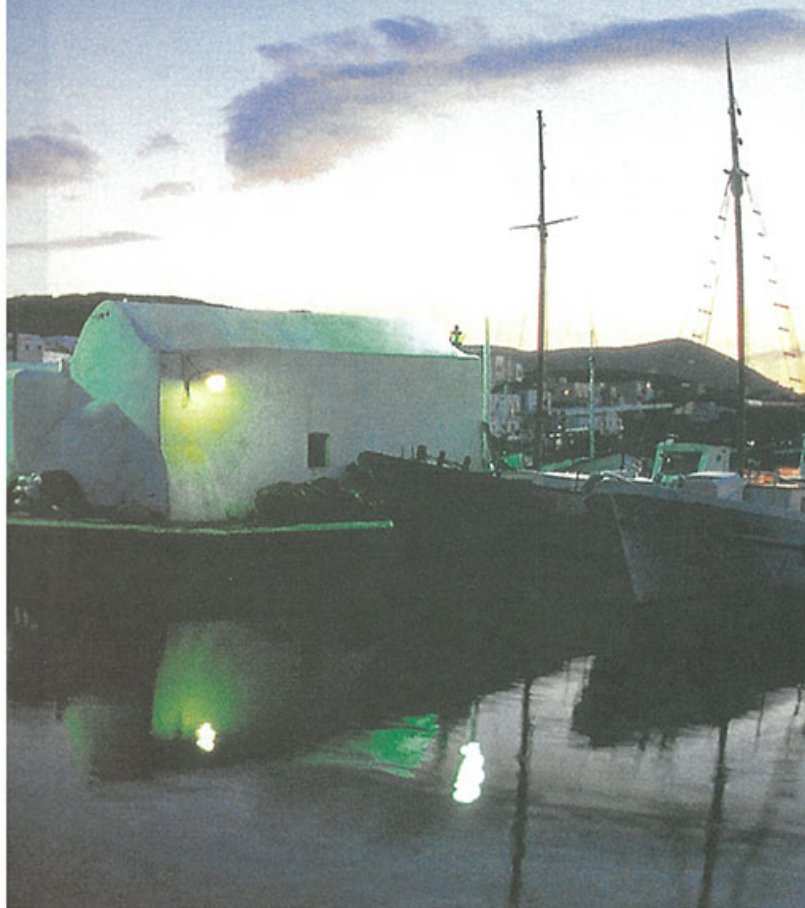
Η ώρα 10:20 κάθομαι σε μια ταβέρνα στην Αντίπαρο, χτυπάει το τηλέφωνό μου και μου λέει ο άνθρωπος του Λιμεναρχείου Πάρου, κ. Δ. Κυριακουζόπουλος, «Αντώνη, πάρε το πλοίο σου και να κατευθυνθείς στις Πόρτες Πάρου, γιατί το «Σαμίνα» βουλιάζει». Σε μηδέν χρόνο πήρα το τηλέφωνό το πλήρωμα να κατεβεί στο λιμάνι γιατί το Σαμίνα βουλιάζει, παίρνω ακόμη αλλη τρία άτομα και γίναμε 6.

10:25 Με ξαναπαίρνει τηλέφωνο ο





| BRITISH |     |     |    |
|---------|-----|-----|----|
| Feet    | 6   | 12  | 18 |
| Fathoms | 1   | 2   | 3  |
|         | 3.6 | 5.5 |    |
|         | 3.9 | 5.8 |    |
|         | 4.2 | 6.1 |    |
|         | 4.5 | 6.4 |    |
|         | 4.9 | 6.7 |    |
|         | 5.2 | 7.0 |    |



Οι κ. Αντ. Μαρπάνος και Γ. Μαυρίνης, οι οποίοι διέσωσαν τον πλοίαρχο του «Εξηπρές Σαμίνα» Β. Γιαννάκη και δεκάδες ναυαγούς του μοιραίου πλοίου

κ. Μάλαμας και μου λέει:

«Αντώνη, γρήγορα βυθίζεται και έχει 500 άτομα μέσα, να ειδοποιήσεις όλους τους ψαράδες».

**10:30** Ξεκινάμε από το λιμάνι της Αντιπάρου για τις Πόρτες, ο καιρός είναι πολύ άσχημος. Η απόσταση είναι περίπου 2,5 μίλια από το λιμάνι, έχω αμέσως οπτική εφάπψη με τις Πόρτες. Βλέπω το «Σαμίνα» να είναι πιο χαμηλά από τις Πόρτες με χαμηλά φώτα και λέω στον Γιάννη Μαυρίνη «το πλοίο είναι αυτό» και μου λέει «ναι, Αντώνη».

Προχωράμε, η θάλασσα πολύ χοντρή και λέω στον Γιάννη να ειδοποιήσει τον πρόεδρο του νησιού, να ειδοποιήσει τους ψαράδες, είναι οι μόνοι που μπορούν να βοηθήσουν σ' αυτή την ώρα. Συνεχίζω την πορεία μου και ξαφνικά χάσαμε τα φώτα του «Σαμίνα» και λέω πάει, το «Σαμίνα» βυθίστηκε. Η ώρα είναι **10:45**, φτάνουμε περίπου στα 200 μέτρα και βλέπουμε μέσα στα κύματα πολλά φωτάκια. Πλησιάζουμε πιο κοντά και βλέπουμε αψίδες βάρκες περίπου 15-20 που ξεχώριζαν πιο καλά, που είχαν το λαμπάκι ψηλά και φωσφορούχες ταινίες. Πολλά σω-

σίβια με φωτάκια είχαν ναυαγούς και πολλή ήταν κενά. Αμέσως αρχίζουμε να πιάνουμε την πρώτη σωστική βάρκα με 7 άτομα, στη συνέχεια μέχρι να βάλουμε μέσα τα άτομα στο πλοίο, πέρασαν περίπου 15 λεπτά, συνεχίζουμε, πιάνουμε άλλη με 3 άτομα, περνάμε άλλη 15 λεπτά, συνεχίζουμε και πιάνουμε άλλη μία με 4 άτομα.

Στη συνέχεια, φώναξα από VHF του πλοίου και στα ψαράδικα ότι οι ναυαγοί είναι από το Παρασπύρο μέχρι Αγ. Ειρήνη, γιατί πολλή σκάφη δεν ξέρανε το ακριβές σημείο που έχει βουλιάξει το πλοίο. Το μεγάλο πρόβλημα ήταν ότι μόλις 500 μέτρα από το «Σαμίνα» η περιοχή αυτή είναι όλο βράχια, να φανταστείτε αρκετά άτομα από τη θάλασσα τα βγάλαμε με γάντζους που τους πιάνανε από τα σωσίβια, τους ναυαγούς τους πιάνανε μεταξύ Κακιάς Σκάλας και Αγ. Ειρήνης. Ακούμε από το VHF του πλοίου ότι υπάρχουν ναυαγοί στην Κακιά Σκάλα, πήγαμε εκεί με τους προβολείς του πλοίου και βλέπουμε 13-14 άτομα πάνω. Να σας πω ότι στην περιοχή αυτή φτάσανε πολλά πλοία της γραμμής, όπως το επιβατικό

«Πρέβελη», το «Εξηπρές Αρτέμις» και άλλα. Φωνάζω από το VHF το «Εξηπρές Αρτέμις» να ενημερώσει ότι στην Κακιά Σκάλα έχει περίπου 14 ναυαγούς και είναι δύσκολο να τους βοηθήσουμε, μόνο ελικόπτερο μπορεί να τους πάρει. Εν τω μεταξύ, έβλεπα ελικόπτερα και παρέμεινα εκεί και φώναζα μέχρι να έρθει ελικόπτερο. Ήρθε, πήρε τους μισούς και μετά γύρισε και πήρε τους άλλους μισούς. Μετά φώναξα το λιμεναρχείο να πάω τους ναυαγούς στην Παροικιά Πάρου. Η ώρα ήταν **1:30** όταν τους πήγα, τους πήγαμε με λεωφορείο στο Κέντρο Υγείας. Εγώ έφυγα αμέσως για να συνεχίσω τη διάσωση. Στη διαδρομή από Παροικιά μέχρι Πούντα Πάρου έβλεπα πολλά σωσίβια που ξεχωρίζανε με τις φωσφορούχες ταινίες και τα φωτάκια τα οποία δεν είχαν άτομα πάνω, στην περιοχή Πούντας με το νησί του Γουλιανδρή. Πάνω ένα πτώμα με πολλή δυσκολία με γάντζους να το πάρω μέσα στο πλοίο. Η ώρα είναι 5:00 και πάω στο λιμάνι της Αντιπάρου και ειδοποίησα το λιμεναρχείο να πάρει το νεκρό. Μετά την ανακοίνωση που έκα-

νε ο πλοίαρχος του «Εξηπρές Σαμίνα» στην εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ» και την προβολή του στην τηλεόραση, γνωρίσαμε ότι όντως σώσαμε τον πλοίαρχο του «Σαμίνα».

Ακόμα θέλω να προσθέσω ότι είπαν ότι βγήκε στην προβλήτα Πάρου με τη βάρκα του «Σαμίνα», που ήταν μηχανοκίνητη, μαζί με άλλα 70 άτομα. Ο άνθρωπος αυτός γλίτωσε τη ζωή του χάρη σε μας, διότι ήτανε μισοπεθαμένος την ώρα που τον βάλανε μέσα στο πλοίο μου, έκανε εμετούς και έβγαλε 2 λίτρα θάλασσα. Όσον αφορά το πλήρωμα του «Σαμίνα» και όσα ακουστήκανε, αναρωτιέμαι όλα αυτά τα σωσίβια στη θάλασσα, τις σωσίβιες λέμβους και τις βάρκες του πλοίου πέρασε στη θάλασσα μόνο τους; Συνεχώς ακούω να μιλάνε για τους ψαράδες της Πάρου. Οι Αντιπαριώτες ψαράδες σώσανε πολύ πιο πολλούς ναυαγούς, όπως το ψαράδικο «Χριστίνα» με κυβερνήτη τον Γιώργο Μαρπάνο του Πιπίνου, που έσωσε 52 άτομα, και πολλά άλλα καΐκια. Ήμαστε περίπου 10.

Με εκτίμηση  
Μαρπάνος Αντώνης



# Μία γυναίκα στην «καταιγίδα» της αγοράς

*«Επιμορφώνει» συνεχώς την αγορά, γιατί η τεχνική εκπαίδευση είναι το άπαν, τόσο για την ασφάλεια στη θάλασσα όσο και για την προστασία του περιβάλλοντος. Η ιδιαιτερότητα της επιμόρφωσης, τόσο τεχνικής μάλιστα, είναι ότι προέρχεται από μια γυναίκα πολύ δραστήρια και μοναδική στο είδος της. Είναι η ναυπηγός κ. Καλλιόπη Λυριτζή, η οποία μιλάει στα «N.X.».*

## Σε τι ακριβώς συνίσταται η δραστηριότητα της επιχείρησής σας;

Θα ήθελα κατ' αρχάς να πω ότι είμαστε δύο εταιρείες που προσφέρουν υπηρεσίες στη ναυτιλιακή αγορά. Η Christou Associates S.A., που ιδρύθηκε το 1982, και η QMS-Quality Maritime Services S.A., που ιδρύθηκε το 1997. Η εταιρεία Christou προσφέρει τεχνικές υπηρεσίες, όπως ναυπηγικούς υπολογισμούς, τεχνικές μελέτες και σχέδια, επιθεωρήσεις πλοίων, έκδοση πιστοποιητικών πλοίων και γενικώς παρέχει τεχνικές συμβουλές. Η εταιρεία QMS προσφέρει συμβουλευτικές υπηρεσίες σε Management Systems, όπως ISM, ISO, και παρέχει ναυτική εκπαίδευση μέσω του QMS-Maritime Training Center (QMS-MTC).

Επίσης αντιπροσωπεύουμε, αποκλειστικά για την Ελλάδα, την Av. Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, την εταιρεία Panama Register Corporation, που είναι εξουσιοδοτημένη από τη σημαία του Παναμά για επιθεωρήσεις πλοίων και έκδοση των Statutory Certificates. Και οι δύο εταιρείες λειτουργούν υπό ενιαία δομή και με το αυτό Management System, το οποίο έχει πιστοποιηθεί κατά ISO 9000. Ιδιαίτερα, δε, το QMS-MTC και τα σχολεία τα οποία παρέχει έχουν αναγνωριστεί κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του διεθνούς κώδικα εκπαίδευσης STCW 95, από τις σημαίες του Παναμά, της Μάλτας, της Λιβερίας, των Μπαχαμών, της Κύπρου, της Ονδούρας και των Νησιών Μάρσαλ. Επί πλέον, το QMS-MTC έχει πιστοποιηθεί από DNV ως Training Center σύμφωνα με τις DNV Rules for Maritime Training Centers. Για να μπορέσουμε να προσφέρουμε ποιότητα και αποτελεσματικότητα, έχουμε στελεχωσει την εταιρεία με ικανό προσωπικό και δίδουμε έμφαση στο σωστό Human Resource Management. Αυτή τη στιγμή είμαστε 22 άτομα προσωπικό πλήρους και μερικής απασχόλησης, αποτελούμενο από 5 ναυπηγούς, 4 αξιωματικούς Π.Ν. (ε.α.), 1 tanker captain, 1 superintendent engineer και το λοιπό προσωπικό με ναυτιλιακές σπουδές και σπουδές οργάνωσης-διοίκησης.

## Με ποια αφορμή ασχοληθήκατε με το συγκεκριμένο αντικείμενο;

Από νωρίς μπορώ να πω ότι είχα μία κλίση για τα ναυτικά θέματα, η οποία βρήκε την έκφρασή της με τις σπουδές μου ως ναυπηγός μηχανολόγος. Σπούδασα στην Αμερική όπου πήρα το Bachelor και το Master degrees από το Πανεπιστήμιο του Michigan. Ίσως τώρα φαίνεται κάτι συνηθισμένο, αλλά εκείνη την εποχή μια γυναίκα ναυπηγός ήταν κάτι πρωτόγνωρο για την αγορά του Πειραιά. Υπήρχαν δυσκολίες και περιέργειες νοοτροπίες και χρειάστηκε μεγάλη προσπάθεια για να «επιβιώσω». Αντιπροσώπευα ship management companies, όπως οι Wallem shipmanagement Hong-Kong, Αμερικανούς ναυτιλιακούς επιχειρηματίες, τράπεζες, εργάστηκα στα ναυπηγεία του Σκαρμαγκαλά και, τέλος,

ίδρυσα το 1982 την εταιρεία Christou.

Στην αρχή είχα εστιάσει την προσοχή μου και το ενδιαφέρον μου στα τεχνικά θέματα, αλλά οι νέες εξελίξεις που αρχίσανε για τη διεθνή ναυτιλία από τις αρχές της δεκαετίας του '90, με την OPA 90, και ολοκληρώθηκαν αργότερα με τους κώδικες ISM και STCW 95, με προβληματίσαν και αντιλήφθηκα ξαφνικά ότι εκτός από τα τεχνικά θέματα θα έπρεπε να δοθεί έμφαση τόσο στους κανονισμούς, όσο και στα management συστήματα και την εκπαίδευση για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος.

Στράφηκα λοιπόν προς την εκπαίδευση με στόχο την ποιοτική, πραγματική και αποτελεσματική ενημέρωση της αγοράς, υπό την έννοια της συνεχούς επιμόρφωσης. Κατάλαβα ότι η τεχνική γνώση, η μελέτη και η εμπειρία που είχαμε ήταν η καταλληλότερη βάση για να αναπτυχθεί και να εκτελεστεί, από τον ίδιο πυρήνα, και η εκπαίδευση. Έτσι ιδρύσαμε την εταιρεία QMS και το QMS-MTC.

## Υπάρχει ανταγωνιστική επιχείρηση στον ίδιο τομέα;

Ναι, υπάρχει. Και να σας πω και κάτι; Θέλω να υπάρχει, γιατί έτσι μπορώ περισσότερο να εμπνευσθώ, να δραστηριοποιηθώ και να βελτιώσω τον εαυτό μου και τις υπηρεσίες μας. Θέλω την πρόκληση και τους «σωστούς κανόνες του παιχνιδιού» και νομίζω ότι οι δυνάμεις της αγοράς αποτελούν πάντοτε τον καλύτερο κριτή για κάθε δραστηριότητα. Οι προβληματισμοί της αγοράς είναι και δικό μου προβληματισμοί. Ζούμε σε μια ραγδαίως εξελισσόμενη κατάσταση με πολλές αλλαγές και ποιοτικούς στόχους. Έπρεπε να διαλέξω την πορεία μου. «Πορεία Βορράς» λοιπόν, δηλαδή προς τα επάνω, προς το μέλλον, προς την πρόοδο και την ποιότητα. Ξέρετε δε πόσο δύσκολο είναι αυτό το «ορτάρισμα». Θέλει κόπο, προσπάθεια και πολλή λεφτά. Ελπίζω ο Πειραιάς να το αναγνωρίσει, έστω και αν είμαι γυναίκα!

## Το εκπαιδευτικό στοιχείο της επιχείρησής σας σας κάνει να αισθάνεστε ότι η προσφορά σας είναι ακόμη μεγαλύτερη;

Δεν είχα ασχοληθεί παλαιότερα με την εκπαίδευση και προσέφερα μόνο τεχνικές υπηρεσίες. Όταν άρχισα την εκπαίδευση δεν είχα καταλάβει ούτε εγώ τη διάσταση της προσφοράς αυτής. Σιγά-σιγά, όμως, κατάλαβα ότι με την εκπαίδευση απευθύνεσαι περισσότερο στο μυαλό των ανθρώπων, για να μην πω και μερικές φορές και στην καρδιά τους. Μιλάμε με ανθρώπους, ανταλλάσσουμε απόψεις, καταγράφουμε γνώμες και μεταφέρουμε εμπειρίες. Είναι κάτι διαφορετικό από την «υλιστική» προσφορά τεχνικών υπηρεσιών. Δεν συμφωνείτε και εσείς;





## ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΛΥΡΙΤΖΗ

ΦΩΤΟ: Δ. ΠΟΥΛΙΔΗΣ

### Πώς αξιοποιείτε τον ελεύθερο χρόνο σας;

Ποιον ελεύθερο χρόνο; Μήπως υπάρχει; Ό,τι λίγο μένει από τη δουλειά μου, το αφιερώνω στην κόρη μου. Όπως κάθε μάνα είμαι ευτυχισμένη και υπερήφανη για την κόρη μου. Με στήριξε και τη στήριξα όλα αυτά τα δύσκολα χρόνια. Είναι όμως και αυτή δυναμική και επιμονή. Μετά τις πανεπιστημιακές σπουδές της στην Αμερική, σπουδάζει τώρα ναυτιλιακά στην Αγγλία για το Master της. Μη νομίζετε ότι εγώ την «έσπρωξα», κάθε τέτοιος «συνειρμός» είναι απλώς σύμπτωση! Παλαιότερα πήγαινα και καμιά φορά στην Αμερική για να δω την κόρη μου και τους φίλους μου. Τώρα μάλλον έχω... δέσει για καλή στον Πειραιά. Θα ήθελα να ασχοληθώ περισσότερο και με άλλα θέματα όπως, π.χ., να συμμετάσχω πιο ενεργητικά στις δραστηριότητες του διεθνούς συνδέσμου γυναικών που ασχολούνται με τη ναυτιλία, WISTA, όπου είμαι μέλος, αλλά δεν προλαβαίνω. Αλλά να σας πω κάτι; Ξέρετε πόσο καλή είναι να ασχολείται κανείς στον ελεύθερο χρόνο με τη... δουλειά του;!

### Τι θα συνιστούσατε στους νέους;

Να μη βιάζονται. Όλα τα πράγματα, στη ζωή και στη δουλειά, για να αποδώσουν καρπούς, θέλουν καλλιέργεια και ωρίμαση. Απαιτείται χρόνος, προσπάθεια και υπομονή. Η ζωή είναι ένας συνεχής αγώνας όπου η αναζήτηση και η απόκτηση εφοδίων και μέσων για την επιτυχία συνοψίζεται στο τρίπτυχο της γνώσης, της αρετής και των αρχών. Εύχομαι όλοι οι νέοι, αλλά και εμείς οι παλαιότεροι, να κινηθούμε επ' αυτής της πορείας και έξω από «navigational hazards».

## WHO IS WHO

Ιούνιος 1982-έως σήμερα: Christou Associates S.A., διευθύνουσα σύμβουλος.

Ιανουάριος 1997 έως σήμερα: QMS Quality Maritime Services S.A., διευθύνουσα σύμβουλος, πλήρης αρμοδιότητα για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής αγοράς στους τομείς της μηχανολογίας, των επιθεωρήσεων πλοίων, των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων, των συμβούλων επιχειρήσεων και εκπαίδευσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του IMO και του κώδικα STCW.

1984-1989: Διοικητικό στέλεχος στο τμήμα Marketing of WESCOL Group of Companies of U.K. (Wallem group Escombe, Lambert Brothers, Lavino Shipping Cleavers). Πλήρης αρμοδιότητα για όλες τις δραστηριότητες του Marketing της WESCOL Group of Companies of UK στην Ελλάδα.

1980-1985: Διοικητική αντιπρόεδρος της Astral Maritime Enterprises στον Πειραιά. Ενασχόληση με την ανάπτυξη των συμβολαίων ναυπηγικής στην Ελλάδα, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται: α) Δύο πλοία ψυγεία 180.000 cu Ft. για τη United B Brands Company, β) δεξαμενόπλοια 5.000 dwt μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου για την Petroflota/Pemex, γ) δέκα αθιευτικά πλοία ψυγεία με επιπλέον οπτικό option για το κράτος της Μαυριτίας. Ενεργό μέλος της διεθνούς ανταγωνιστικότητας των νέων κατασκευών. Υπεύθυνη για τη σχεδίαση και την ανάπτυξη των παγκοσμίως μεγαλύτερων ιστιοφόρων επιβατηγών πλοίων αναψυχής.

1978-1980: Τεχνική διευθύντρια στη ναυπηγοεπισκευαστική ζωή Περάματος. Με αρμοδιότητες που περιελάμβαναν σχεδιασμό, marketing, εκτιμήσεις κόστους για καινούργιες κατασκευές, σε συνεργασία με το Ελληνικό Ναυτικό, με κυβερνητικά πρακτορεία και τις ελληνικές τράπεζες.

1976-1978: Ως ναυπηγός στην Argo Shipyards, στη Σαλαμίνα, υπεύθυνη για τρία 3.000 dwt mini-bulk cargo carriers. Επίσης υπεύθυνη συντονισμού για μεγάλες τροποποιήσεις σε ήδη υπάρχοντα passenger car ferries.

1976: Βοηθός έρευνας του καθηγητού Harry Benford, διευθυντή της ομάδας των οικονομικών ναυτιλιακών μεταφορών στο Πανεπιστήμιο του Michigan.

1974-1975: Καθοικεινές δουλειές ως μηχανικός στην Baker Marine Company, Ingleside, Texas και στη Marathon Le Tourneau Offshore Company, Brownsville, Texas.

1971-1972: Βοηθός μηχανικού στα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, υπεύθυνη παραγωγής στο τμήμα σχεδιασμού.





Το Olympic Tower στη Νέα Υόρκη

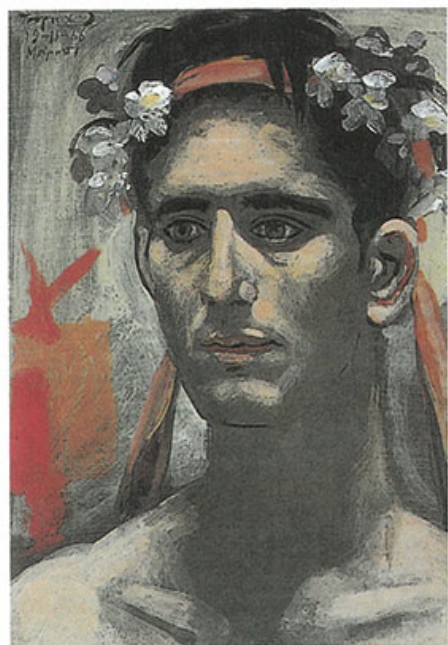
**Τ**ο ελληνικό, φωτεινό και πανανθρώπινο πνεύμα της τέχνης είναι αυτό που διεκδικεί τη θέση του ανάμεσα στα δεκάδες σημαντικά ή ασήμαντα εικαστικά γεγονότα στη Νέα Υόρκη. Η πολυπρόσωπη και πολυφωνική έκθεση της Εθνικής Πινακοθήκης με τον ενδεικτικό τίτλο «Κλασικές μνήμες στη Σύγχρονη Ελληνική Τέχνη» αποκαλύπτει αφενός μεν το διάλογο της νεότερης ελληνικής τέχνης με την κλασική αρχαιότητα και αφετέρου την άρρηκτη σχέση της Μεγάλης Τέχνης με την ιστορία της Ανθρωπότητας. Ο πρόεδρος του Κοινωφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης κ. Στέλιος Παπαδημητρίου μαζί με τα δραστήρια μέλη του Δ. Σ. στήριξαν ουσιαστικά, την πραγματοποίησή της στοχεύοντας κατά πρώτον στον πολιτιστικό διάλογο ανάμεσα στο λαό των ΗΠΑ και στη σύγχρονη εικαστική ελληνική δημιουργία και κατά δεύτερον να δείξει ότι η Ελλάδα δεν διαθέτει μόνο λαμπρό πολιτιστικό παρελθόν αλλά και δυναμικό μέλλον. Ο Οδυσσεύς Ελύτης έχει επισημάνει: «Η Ελλάδα, έχω καταλήξει από καιρό σ' αυτό το συμπέρασμα, είναι μια συγκεκριμένη αίσθηση -θ' άξιζε να βρεθεί γι' αυτήν ένα γραμμικό σύμβολο- που η ανάληψή της, η εύρεση των αντιστοιχιών της, σ'

# Η ΑΦΘΑΡΤΗ ΤΕΧΝΗ

*Η έκθεση «Κλασικές μνήμες στη Σύγχρονη Ελληνική Τέχνη» στις αίθουσες του Κοινωφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης στη Νέα Υόρκη επισημαίνει, με το δικό της τρόπο, την αιώνια πνοή της ελληνικής καλλιτεχνικής δημιουργίας.*

του Τάκη Μαυρωτά  
Διευθυντή Πινακοθήκης Πιερίδη

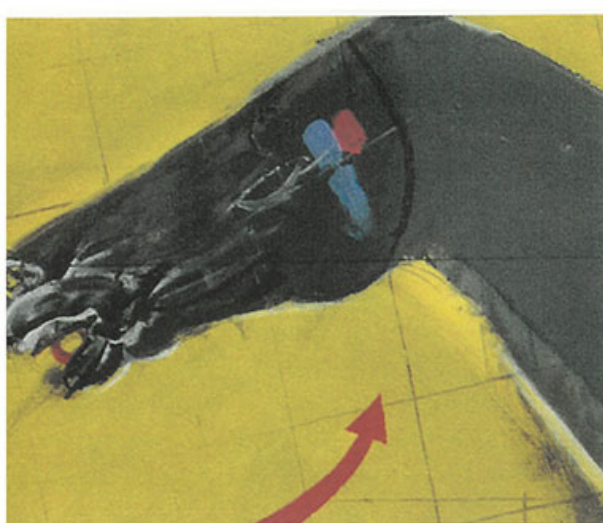
όλους τους τομείς, αναπαράγει αυτόματα και σε κάθε στιγμή την ιστορία της, τη φύση της, τη φυσιογνωμία της». Έτσι, στο Olympic Tower παρουσιάζεται μια ξεχωριστή έκθεση, διαφορετική στην αλήθεια και στο περιεχόμενό της απ' ό,τι η πολυσυζητημένη έκθεση «Open End - Modern Contemporary Art At Moma Since 1980» με τη «Wink Lounge Chair» του Toskiyuki Kita, τις «Τρεις μπόλες» του Jeff Koons, το «Down to Earth» των Gilbert and George, το «Interior with Mobile» του Roy Liechtenstein, τη «Ρομαντική οικογένεια» του Charles Ray, τον κρεμασμένο «Χωρίς τίτλο» William Kentridge ή την «African - American Play» του David Hammons, με τοξύ των άλλων, στο Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης της Νέας Υόρκης. Επίσης, τελειώς διαφορετική είναι και η έκθεση με τα έργα του Andy Warhol, τις παραλλήλες από την ενότητα του «Μυστικού Δείνους», που ο Αλέξανδρος Ιόλας είχε παραγγείλει στο μεγάλο εκφραστή της pop art, τα οποία συνυπάρχουν με τα φορέματα υψηλής ραπτικής του Alaiia στο Guggenheim Soho. Ποιο είναι το κοινό αισθητικό στοιχείο ανάμεσα στον Warhol και τον Alaiia σίγουρα θα ξάφνιασε κάθε σκεπτόμενο επισκέπτη ο οποίος αναζητά στην τέχνη αξίες οικουμενικές και διαχρονικές. Η πρώτη έκθεση της Εθνικής Πινακοθήκης στη Νέα Υόρκη δεν είχε σκοπό να προκαλέσει το κοινό με προκλητικές πρωτοποριακές εκφράσεις, αλλά να το προσεγγίσει με αίσθημα ευθύνης στοχεύοντας στην περιουσιοποίηση και στην πνευματική εγρήγορση. Οι εκπληκτικές «Λουόμενες» και «Η μάχη του Ηρακλή με τις Αμαζόνες» του Κωνσταντίνου Παρθένου, του μεγάλου δασκάλου και ανανεωτή της ελληνικής ζωγραφικής, αποτελούν την αρχή



«Σπουδή για το μήνα Μάιο, μωβ φανέλα» του Γ. Τσαρούχη

της έκθεσης «Κλασικές μνήμες στη Σύγχρονη Ελληνική Τέχνη». Ο Παρθένος αντίληψε τη δημιουργική του πνοή κυρίως από την αρχαία και βυζαντινή τέχνη, τον ιμπρεσιονισμό, το συμβολισμό και την Art Nounesou, κατακτώντας ένα προσωπικό μορφοπλαστικό ιδίωμα χωρίς δάνεια και συσχετισμούς με το έργο άλλων ομοτέχνων του. Οι μορφές του θαρρείς ότι άμεσα επικοινωνούσαν μ' αυτές του Γιάννη Μόραλη, δίνοντας προτεραιότητα στην ανάγκη της βαθιάς πνευματικότητας. «Η κλασική Αθήνα», ο γνωστός του πίνακας, δίνει στο θεατή την εντύπωση ότι συνθέτει το





**Λεπτομέρεια από το έργο του Δ. Μυταρά, «Προσωπογραφία άνδρα με αρχαίο άλογο»**

χθες με το σήμερα σαν αίσθηση ζωής. Μορφές θαρρείς απόκοσμες από την καθημερινότητα αγγίζουν ένα ιδεατό πρότυπο ζωής εκεί που το πνεύμα προτάσσεται της ύλης ως αιτία ενδοσκόπησης του Είναι και του Γίνεσθαι. Οι αισθησιακές ανδρικές μορφές του Γιάννη Τσαρούχη «Νέος αθηναίος και προτομή του Ερμή», «Σπουδή για το μήνα Μάιο» ή «Σπουδή για το μήνα Ιανουάριο» μας θυμίζουν τη μεγάλη του παρακαταθήκη, την άμεση συνδιαλλαγή της Ανατολής με τη Δύση για να φτάσει στο προσωπικό του ύφος. «Επιθαλάμιο - Το τρίτο πρόσωπο» και ο «Πυγμαλίων» του Αλέκου Φασιανού αποτελούν σημαντικές στιγμές της εξελικτικής του δημιουργίας. Η αρχαία ελληνική τέχνη και ιδιαίτερα η αγγειογραφία και οι επιτύμβιες στήλες, η βυζαντινή αγγειογραφία και τα έργα των Θεόφιλου, Διαμαντόπουλου, Τσαρούχη και του δασκάλου του Μόραλη στάθηκαν η αιτία για την ολοκλήρωση μιας ζωγραφικής έκφρασης στα όρια των υψηλών αισθητικών αξιών. Η «Νίκη» και «Η προσωπογραφία άνδρα με αρχαίο άλογο», αποδοσμένες με τη γνώριμη εξηρησιονιστική γραφή του Δημήτρη Μυταρά, αποκαλύπτουν την κριτική του ματιά μακριά από το φαίνοσθαι για να προσεγγίσει το ουσιαστικό και το άφθαρτο. Το «Αρχαίο ανάγλυφο» του Σωτήρη Σόρογκα, μαθητή του Μόραλη, συνδυάζει την εικόνα μιας επιτύμβιας στήλης μ' ένα απόσπασμα από την «Γκουέρνικα» του Πικάσο, δηλώνοντας μ' αυτό τον τρόπο τη συνέχεια ενός κόσμου που βασίζεται σε μια ηθετή ευαίσθητη γραμμή ισορροπίας. Ο «Ηνίοχος» του Γιάννη Ψυχοπαίδη από τη σειρά το «Γράμμα που δεν έφτασε» φανερώνει την κριτική διάθεση του δημιουργού και η γραφή πάνω στις σκουριασμένες επιφάνειες ενδυναμώνουν τη νοηματική ένταση της σύνθεσης.

Αντιπροσωπευτικά έργα των Γκίκα, Νικολάου, Βασιλείου, Εγγονόπουλου, Πρέκα, Καρά, Καραβούζη, Δρούγκα, Λαζόγκα, Χριστάκη και Μποκόρου ολοκληρώνουν μαζί με τα εκπληκτικά γλυπτά των Ιωάννη Αβραμίδη και Χρίστου Καπράλη τη φυσιογνωμία της έκθεσης. Η διευθύντρια της Εθνικής Πινακοθήκης κ. Μαρίνα Λαμπράκη-Πλάκα διευκρινίζει ότι



**«Πυγμαλίων» του Αλ. Φασιανού**

«θα μπορούσε να θεωρηθεί αυτονόητο ότι οι Έλληνες καλλιτέχνες, ως φυσικοί κληρονόμοι των αρχαίων Ελλήνων, που όχι μόνο ζούσαν στα ίδια ιερά χώματα επί τρεις τουλάχιστον χιλιετίες, αλλά μιλούσαν και την ίδια γλώσσα, θα αισθάνονταν μεγάλη οικειότητα με την αρχαιότητα και θα μπορούσαν να αντλούν άνετα ιδέες, μύθους και μορφές απ' αυτή την παρακαταθήκη. Στην πραγματικότητα αυτή την κληρονομιά τη βίωσαν ως δυσβάσταχτη ευθύνη και οι σχέσεις τους μαζί της ήταν πικραγαπητικές...». Και πράγματι, όλοι οι καλλιτέχνες, με το δικό του ο καθένας εκφραστικό τρόπο, απέδειξαν ότι διακατέχονται από υψηλή αίσθηση ευθύνης της καταγωγής τους και ότι γνωρίζουν τις τάσεις του σήμερα εμμένοντας σ' ό,τι έχει σχέση με το αύριο. Η έκθεση αυτή πέτυχε τους σκοπούς της, ενθουσίασε τον κόσμο που την υποδέχτηκε και απέδειξε ότι η συλλογική δουλειά της διευθύντριας της Εθνικής Πινακοθήκης κ. Λαμπράκη-Πλάκα μαζί με

τις ιστορικούς κ. Νέλλη Μισιρλή, Όλγα Μεττσαφού και Τόνια Γιαννουδάκη ήταν υποδειγματική.

Αξίζει ιδιαίτερα να επισημάνουμε ότι σημαντική ήταν η απόφαση του Ιδρύματος Ωνάση να εκθέσει τα εκμαγεία των γλυπτών του Παρθενώνα στο αίθριο του Ολυμπιακού Πύργου. Και μάλιστα τώρα που οι σφυγμομετρήσεις δείχνουν στην πλειοψηφία τους, και μετά τις καταγγελίες του Ουίλιαμ Σεντ Κλερ, ότι οι ελληνικοί θησαυροί έχουν κακοποιηθεί από την άγνοια του σωστού τους καθαρισμού. Το Μουσείο της Ακροπόλεως σε λίγο θα είναι έτοιμο για την υποδοχή τους και η απόφαση των πολιτικών είναι εκείνη που θα τα επαναφέρει στον τόπο που ανήκουν. Το Κοινωφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης και η Εθνική Πινακοθήκη έθιξαν το ακανθώδες αυτό δίκαιο αίτημα της Ελλήδας μέσα από δύο σημαντικές εκθέσεις, θυμίζοντας σε όλους την αξία του πολιτισμού ως αξία παιδείας και αξία ζωής.



Πρωτοχρονιά του 1954, στο Τουρκολίμανο.  
Ο Σύνδεσμος των Ερασιτεχνών Αλιέων τελεί,  
σε σεμνή τελετή, την κατάδυση  
του Τιμίου Σταυρού, με τη συμμετοχή  
όλων των μελών του σωματείου.  
Στη συνέχεια ακολούθησε η πατροπαράδοτη  
κοπή της βασιλόπιτας.



Πριν από πενήντα χρόνια.  
Στον Πειραιά γίνονται  
τα εγκαίνια του Υδροθερα-  
πευτηρίου της πόλης.  
Είναι φυσικό να μετέχουν  
στη σχετική τελετή  
και οι Αρχές. Διακρίνο-  
νται, από τα αριστερά,  
ο ναύαρχος Αλεξανδρής,  
ο τότε μητροπολίτης  
Ζακύνθου Χρυσόστομος,  
ο υπουργός Εμπορικής  
Ναυτιλίας Αβραάμ,  
ο καθηγητής Σπύρος  
Δοντάς και ο ναύαρχος  
Χρυσάνθης.  
Στην τρίτη σειρά  
διακρίνεται και ο τότε  
κεντρικός λιμενάρχης  
Πειραιώς,  
κ. Γεωργακόπουλος.



Ο ιδρυτής της Ολυμπιακής  
Αεροπορίας, «απογόνου»  
της κρατικής ΤΑΕ, μεγαλοε-  
πιχειρηματίας Αριστοτέλης  
Ωνάσης, στο αεροδρόμιο  
του Ελληνικού.  
Στα δεξιά του ο στενός  
συνεργάτης του, καθηγητής  
Γιάννης Γεωργιάκης.  
Από τότε βεβαίως έχουν  
περάσει πολλά χρόνια και  
η εξέλιξη της Ολυμπιακής,  
που πέρασε στα χέρια του  
κράτους, δεν ήταν  
η αναμενόμενη.  
Τώρα αναζητείται και πάλι  
ιδιωτικός φορέας  
να την αναλάβει.  
Η ζωή κάνει κύκλους.





Μια ιστορική στιγμή στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο: Είναι η στιγμή της υπογραφής της Συμφωνίας Ασφάλισης, στο ίδρυμα, των πληρωμάτων των υπό ξένες σημαίες ελληνικών πλοίων.

Διακρίνονται εξ αριστερών ο υποναύαρχος Α. Σταθακόπουλος, ο πλοίαρχος Α.Σ.

Ν. Πετρόπουλος, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Λεωνίδα Μπουρνιάς, όπισθέν του ο τότε γενικός γραμματέας της ΠΝΟ Ματθαίος Πετραλιάς, ο εφοπλιστής Σπύρος Λαιμός, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Βογιατζής, ο Μανώλης Λαιμός, ο Αντ. Δημάδης, ο Απόστολος Πεζάς και ο Θεοδ. Λοΐσιος, τότε πρόεδρος του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Ο εφοπλιστής Γιάννης Θεοδωρακόπουλος, ένας από τους μεγαλύτερους πλοιοκτήτες τάνκερ τη δεκαετία του '70. Με την Αθήνα είχε συνδεθεί το όνομά του λόγω του ξενοδοχείου «Κάραβελ».

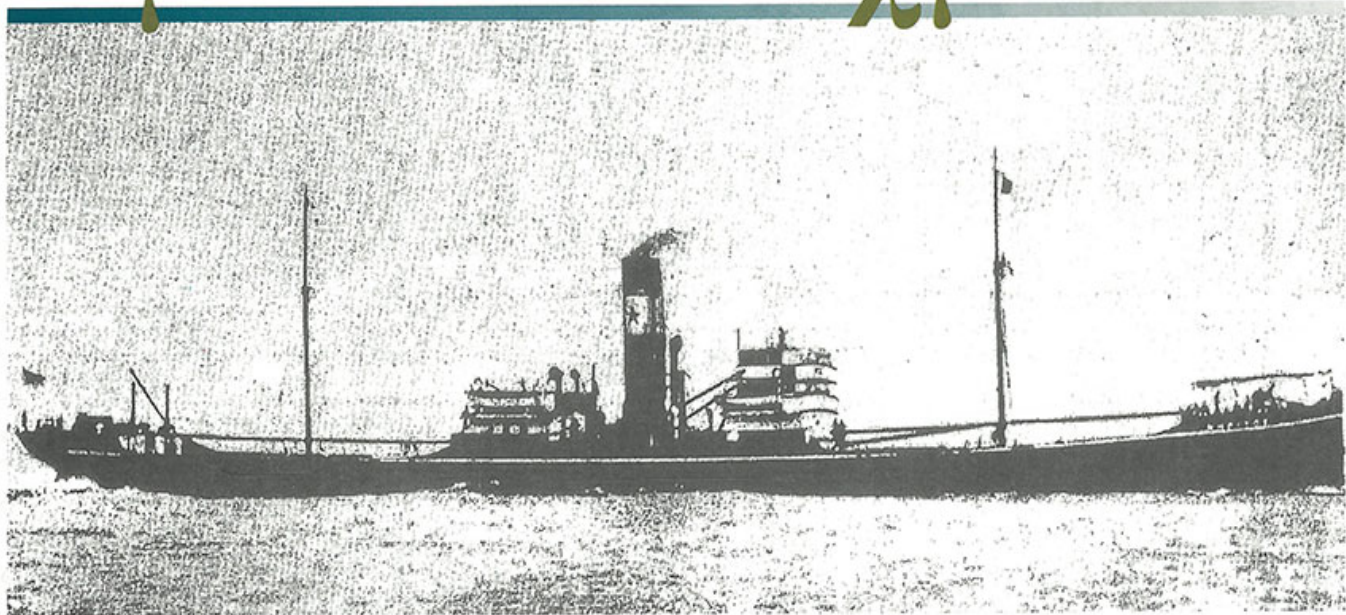
Η οικογενειακή παράδοση συνεχίζεται, σε πνευματικότερο επίπεδο, από το γιο του, δημοσιογράφο και συγγραφέα, Τάκη Θεοδωρακόπουλο, το βιβλίο του οποίου «Nothing to declare» έχει κάνει σημαντικές πωλήσεις.



Είναι 16 Οκτωβρίου του 1959. Αρχίζουν οι συνομιλίες για την ιστορική σύνδεση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Κοινή Αγορά. Η φωτογραφία είναι από μεγάλη σύσκεψη στο υπουργείο Συντονισμού. Διακρίνεται ο τότε υπουργός Πρωτοπαπαδάκης και δίπλα του ο πρόεδρος του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Κοινής Αγοράς κ. Χολστάιν.



# Πριν από 72 χρόνια



## Οκτώβριος 1928



ταθμό σπουδαιότατο στη ναυτιλία αποτελεί η χρησιμοποίηση της ατμομηχανής. Γαλλία, Αγγλία και Αμερική ερίζουν για την πατρότητα του ατμόπλοιου. Το 1778 ο Αμερικανός μηχανικός Robert Fulton, ο οποίος βρισκόταν στη Γαλλία, εφάρμοσε για πρώτη φορά με επιτυχία ατμομηχανή σε

ένα πλοίο στο Σηκουάνα. Όταν επέστρεψε στην Αμερική κατασκεύασε το πρώτο ατμοκίνητο πλοίο, το «Clermont», το έτος 1807. Στην Ευρώπη, η πρώτη απόπειρα πρακτικής εφαρμογής έγινε με τη ναυπήγηση ενός ατμοκίνητου πλοίου, του «Charlotte Dundas», στη Σκωτία το 1801. Το έτος 1812 ναυπηγήθηκε από τον Σκωτσέζο Henry Bell το πλοίο «Comet», το οποίο κατά τις αυθεντικότερες πληροφορίες θεωρείται το πρώτο ατμόπλοιο της Ευρώπης.

- Το δημόσιο ναυτικό εμπορικό δίκαιο δεν έχει ακόμη κωδικοποιηθεί μολοντί από το 1908 συστάθηκαν για το σκοπό αυτό διάφορες επιτροπές. Οι σχετικές διατάξεις είναι κατεστημένες σε διάφορους νόμους και διατάγματα, ακόμα δε και σε διοικητικές πράξεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση και περιέχουν κανόνες δικαίου, όπως είναι οι κανονισμοί των λιμένων. Η ναυτιλιακή νομοθεσία χρήζει αποκάθαρσης και συμπλήρωσης. Η ύπαρξη χωριστών κωδικών για το ιδιωτικό και το δημόσιο δίκαιο δεν φαίνεται πρακτική. Στην Αγγλία οι ναυτιλιακές διατάξεις, και του δημοσίου και του ιδιωτικού δικαίου, περιέχονται στον ίδιο νόμο (Merchant Shipping Act του 1894), ο οποίος έκτοτε έχει τροποποιηθεί με διάφορους νεότερους νόμους.

- Η μηχανή Diesel θεωρείται σήμερα το κορύφωμα της τελειοποίησης των μηχανών εσωτερικής καύσεως. Εφευρέτης αυτής είναι ο Γερμανός μηχανικός Ροδόλφος Ντίζελ, ο οποίος στην αρχή χρησιμοποίησε ως καύσιμη ύλη τον κοινολοιμμένο άνθρακα. Επειδή όμως η χρήση αυτού παρουσίαζε πολλά μειονεκτήματα κυρίως ως προς την ταχεία ρύπανση του θαλάμου καύσεως, εγκατέλειψε τον άνθρακα και το 1897 κατασκεύασε την πρώτη τετράχρονη πετρελαιομηχανή Diesel, που βρίσκεται σήμερα στο μουσείο του Μονάχου.

- Οι ναύλοι που κλείστηκαν σε ελληνικά λιμάνια κατά το μήνα αυτόν έχουν ως εξής: Από Θεσ/νίκη προς Τεργέστη καπνά δρχ. 830.

Από Θεσ/νίκη προς Τεργέστη δέρματα λιρέτ. 145. Από Θεσ/νίκη προς Αλεξάνδρεια τυρός δρχ. 350. Από Πάτρα προς Βομβήν σταφίδα σετ. 80. Από Πάτρα προς Φιούμε κρασί σε βαρέλια λιρέτ. 45. Από Βόλο προς Βάρνα ελιές, σετ. 12/.

- Θεωρούμε μεγάλη πρόοδο για την εμπορική ναυτιλία, αλλὰ και αξιόλογο κέρδος, την αναγγελθείσα προσφάτως από το Λονδίνο απόκτηση τριών καινούργιων μονόδων. Η αγορά των πλοίων αυτών αφενός θα έχει ευρεία απήχηση για το όνομα και το γόητρο της ελληνικής ναυτιλίας και αφετέρου θα παρακινήσει και τους άλλους πλουσιότερους εφοπλιστές και τους στρέψει προς τα νεότερα πλοία. Από τα τρία αυτά πλοία το πρώτο είναι το τέως αγγλικό «Egglestone» 8.600 τ. dw, ναυπηγηθέν το 1928 παρά του μεγάλου ναυπηγείου William Gray Co., και αγοράστηκε από τον Έλληνα εφοπλιστή Ηλία Εμμ. Χατζηηλία και νοηογήθηκε στο Λονδίνο με το όνομα «Πηλεύς». Το δεύτερο και τρίτο παραγγέλθηκαν στα ναυπηγεία Northumberland Shipbuilding για λογαριασμό της ανώνυμης ελληνικής εταιρείας «Κάσσας». Το ένα θα είναι 8.000 τόνων με τιμή 76.000 λίρες και το άλλο 7.300 τόνων με τιμή 68.000 λίρες.

- Μεταξύ των ναυλωθέντων ελληνικών φορτηγών πλοίων είναι και τα: «Νήριτος» 5.800 τ. από Αγ. Λαυρέντιο σε Πορτογαλία, βαριά αιτηρά προς 23/- για ένα λιμένα εκφόρτωσης και 24/- για δύο λιμένες, «Γέρω -Καρράς» 6.700 τ. από Χιλή σε Αμβούργο, νιτρικό άλας 25/9 οψιών Βόρ. Ισπανία, 26/9 Μεσόγειο, 27/9 Αλεξάνδρεια, «Υδρα» 5.200 τ. από Ουαλία σε Αλεξάνδρεια, γαιάνθρακες 11/- Οκτ. 9.

- Το ελληνικό πλοίο «Νύμφη», 4.948 κοx, ναυπήγησης 1910, πουλήθηκε από τους οδελφούς Λυκιαρδόπουλους στον Έλληνα εφοπλιστή κ. Πατέρα. Το ελληνικό α/η «Ηλέκτρα Σταυρούδη», κοx 4.455, ναυπήγησης 1899, πουλήθηκε σε Έλληνες πλοιοκτήτες. Το ατμόπλοιο «Χαδιώτης», κοx 5.938 και φορτίου περίπου 8.705 τόνων, ναυπήγησης 1910, πουλήθηκε σε αλλοδαπούς.

Για την αντιγραφή  
Ξενοφών Αντωνιάδης



# 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



## Ενισχύθηκε το ελληνικό νηολόγιο

*Το ελληνικό νηολόγιο... τράβηξε την ανηφόρα για 7ο συνεχή μήνα, αφού η δύναμή του ενισχύθηκε σημαντικά και τον Οκτώβριο, τόσο από πλευράς εγγραφής πλοίων όσο και από πλευράς χωρητικότητας.*

Το δεκάμηνο του 2000 δεν έχει καμία σχέση με τα προηγούμενα 4 χρόνια, οπότε το νηολόγιο συνεχώς «αιμορραγούσε».

Από την 1η Ιανουαρίου μέχρι και το τέλος Οκτωβρίου ύψωσαν την ελληνική σημαία 121 πλοία και την υπέστειλαν 71. Εκτός από τα 50 πλοία με τα οποία ενισχύθηκε ο στόχος, η δύναμη από πλευράς χωρητικότητας σημείωσε αυτό το δεκάμηνο αύξηση περίπου κατά 900.000 τόρους.

Εκτός από τα ποντοπόρα το νηολόγιο ενισχύεται συνεχώς και με ακτοπλοϊκά, κάτι που θα συνεχιστεί και τα δύο προσεχή χρόνια, αν ληφθούν υπόψη οι δεκάδες παραγγελίες σε ναυπηγεία τους τελευταίους μήνες από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Για το μήνα Οκτώβριο, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οι εγγραφές στο ελληνικό νηολόγιο ανήλθαν σε 14, συνολικής χωρητικότητας 482.237 τόρων.

Τον ίδιο μήνα υπέστειλαν την ελληνική σημαία 8 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 209.751 τόρων.

Δηλαδή, τον Οκτώβριο ο στόχος αυξήθηκε κατά 6 πλοία και 272.486 τόρους.

Από τα πλοία τα οποία ύψωσαν τη γαλανόλευκη ξεχωρίζουν το «Ολυμπιονίκης» της ANEK, τα νεότευκτα «Σάος 2», «Ψυττάλεια 2», «Σαρούλλα», τα φορτηγά «Σήλαντ Μίσσιγκαν» και «Κουάλα Λουμπούρ» και το δεξαμενόπλοιο «Ματζέστικ».

Ο μέσος όρος ηλικίας και των 14 πλοίων είναι μόλις 7 χρόνια. Τα πλοία που διεγράφησαν από το ελληνικό νηολόγιο προτίμησαν σημαίες Κύπρου, Παναμά, Λιβερίας και Μάλτας. Ο μέσος όρος ηλικίας τους ξεπερνά τα 22 χρόνια. Όπως προκύπτει από στοιχεία του Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας, τον περασμένο Σεπτέμβριο οι άνεργοι ναυτικοί, στις κατά τόπους λιμενικές αρχές, ήταν 953. Τον μεγαλύτερο αριθμό ανέργων εμφάνιζε ο κλάδος των ναυτών (151).

Στις άλλες κατηγορίες οι άνεργοι ήταν: Πλοίαρχοι 47, γ' πλοίαρχοι 74, πρακτικοί μηχανικοί 100, γ' μηχανικοί 45, ναύκληροι 128, ηλεκτρολόγοι 52 και γ' μάγειροι 77. Μηδενικό αριθμό ανέργων εμφάνιζαν οι κλάδοι των β' μηχανικών, οικονομικών, αρχιθαλαμηπόλων, α' θαλαμηπόλων, επίκουρων, βοηθών μαγείρων και κυβερνητών ρυμουλκών.

### ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME            | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |                 | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΧΑΝΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΑΞΙΑ<br>ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S<br>VALUE | ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ<br>OWNERS                                                                  |
|-----------------------------|----------------------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
|                             |                                        |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR   |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                   |                                                                                        |
| SX 8273<br>8/9/00           | ΛΙΜΗΝ ΠΡΙΝΟΣ<br>LIMIN PRINOS           | ΦΟΡΤ./ΔΑ<br>N.457/76     | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 108<br>N.457/76 | ΑΝΕΥ                                  | 1981                                | 810                     | 710           | -                                 | ΚΑΒΑΛΑ ΟΙΛ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ<br>Αντίκλ.: ΚΟΣΜΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ<br>τηλ.: 65.33.678             |
| SWBW<br>12/9/00             | ΑΣΤΡΟ ΛΥΓΞ<br>ASTRO LYNX               | Δ/Ε<br>TANKER            | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10786           | ΜΕΚ(1)<br>27.300 PS                   | 1992                                | 137.501                 | 77.755        | USD<br>39.500.000                 | PRINCESS CARRIERS S.A. LEBERU<br>Αντίκλ.: ΓΚΑΡΔΙΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ<br>τηλ.: 45.23.011       |
| SX8440<br>18/9/00           | PET<br>RET                             | Ε/Γ<br>PASSENGER YACHT   | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10790           | ΜΕΚ (2)<br>2X1000<br>=2000 BHP        | 1993                                | 109                     | 73            | USD<br>926.250                    | ΜΑΥΡΑΝΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΠΕ.<br>Αντίκλ.: ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ<br>τηλ.: 80.93.000              |
| SYJT<br>20/9/00             | ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ<br>CAPTAIN DIAMANTIS | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10791           | ΜΕΚ(1)<br>8.990 KW                    | 2000                                | 40.609                  | 26.218        | USD<br>20.353.000                 | SANMAMAS INVESTMENT CORP. LEBERU<br>Αντίκλ.: ΜΠΑΛΑΜΠΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ<br>τηλ.: 42.94.424-5 |



**ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2000**

**ΕΓΓΡΑΦΕΣ**

| ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ               |                  |                      |              | ΑΡΘΡΟΥ 13                       |                        |                      |              |
|--------------------------------|------------------|----------------------|--------------|---------------------------------|------------------------|----------------------|--------------|
| ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ                   | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ     | ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. | ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ                    | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ           | ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. |
| Φ/Γ                            | ΑΒΑΝΤΙΣ II       | N.Π. 10794           | 1976         | Φ/Γ                             | ΝΤΕΖΕΡΤ ΣΑΝ            | N.Π. 10792           | 1995         |
| Φ/ΓΙΔΑ ΑΥΤ/ΝΗ                  | ΣΑΡΟΥΛΑ          | N.Π. 10795           | 2000         | Δ/Ε                             | ΚΡΟΥΝΤ ΧΟΡΝ            | N.Π. 10793           | 1999         |
| Ε/Γ-Ο/Γ                        | ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ | N. Χανίων 29         | 2000         | Φ/Γ                             | ΑΛΦΕΟΣ                 | N. Άνδρου 581        | 1984         |
| Ε/Γ-Ο/Γ                        | ΣΑΟΣ II          | N.Π. 10599           | 2000         | Φ/Γ                             | ΙΣΤΡΙΑ                 | N. Άνδρου 582        | 1982         |
| Φ/Γ-Ο/Γ                        | ΤΟΝΙΑ            | N. Π. 10801          | 1985         | Φ/Γ-Εμπ/τών                     | ΚΟΥΑΛΑ ΛΟΥΜΠΟΥΡ ΕΣΠΡΕΣ | N.Π. 10796           | 2000         |
| Ε/Γ-Ο/Γ-ΑΝ.                    | ΨΥΤΑΛΕΙΑ II      | N.Π. 10765           | 2000         | Φ/Γ-Εμπ/τών                     | ΣΗΛΑΝΤ ΜΙΣΣΙΓΚΑΝ       | N.Π. 10797           | 2000         |
|                                |                  |                      |              | Δ/Ε                             | ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ              | N.Π. 10799           | 2000         |
|                                |                  |                      |              | Δ/Ε                             | ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ              | N.Π. 10800           | 1980         |
| ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 41.512 |                  |                      |              | ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 440.725 |                        |                      |              |
| ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 6 ΕΤΗ      |                  |                      |              | 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 |
| Φ/Γ                         | ΥΠΑΠΑΝΤΗ Λ   | N.Π. 4415            | 1952         | ΒΥΘΙΣΗ          | Φ/Γ-Χύδην                       | ΕΥΓΕΝΙΑ         | N.Π. 10354           | 1981         | Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)   |
|                             |              |                      |              |                 | Δ/Ε                             | ΠΗΝΙΟΣ          | N.Π. 10686           | 1979         | Α.Σ. (ΛΙΒΕΡΙΑΣ) |
|                             |              |                      |              |                 | Φ/Γ                             | ΚΑΛΛΙΟΠΗ        | N.Π. 10270           | 1978         | Π.Α. (ΛΙΒΑΝΟΣ)  |
|                             |              |                      |              |                 | Φ/Γ                             | ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΡΙ     | N. Χίου 367          | 1972         | Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)   |
|                             |              |                      |              |                 | Φ/Γ-Χύδην                       | ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | N.Π. 9253            | 1977         | Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)    |
|                             |              |                      |              |                 | Δ/Ε                             | ΜΟΝΤΑΝΑ         | N. Άνδρου 562        | 1979         | Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)    |
|                             |              |                      |              |                 | Φ/Γ                             | ΧΙΟΝΑ           | N.Π. 10448           | 1981         | Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)    |
| ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 458 |              |                      |              |                 | ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 209.293 |                 |                      |              |                 |
| ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 48 ΕΤΗ  |              |                      |              |                 | ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 22 ΕΤΗ      |                 |                      |              |                 |

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.7.2000 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' ηρούν υπολόγη.

**ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ**

**DELETION FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE**

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME  | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |                 | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΧΑΝΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΑΞΙΑ<br>ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S<br>VALUE | ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ<br>OWNERS                                                    |
|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
|                             |                              |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR   |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                   |                                                                          |
| SX8273<br>8/9/00            | ΛΙΜΗΝ ΠΡΙΝΟΣ<br>LIMIN PRINOS | ΦΟΡΤ/ΔΑ<br>N.457/76      | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 108<br>N.457/76 | ANEY                                  | 1981                                | 810                     | 710           | -                                 | ΚΑΒΑΛΑ ΟΙΛ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ<br>Αντικλ: ΚΩΣΜΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ<br>τηλ. 65.33.678 |

**ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ**

**DELETIONS FROM REGISTER BOOKS**

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME   | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΧΑΝΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΑΞΙΑ<br>ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S<br>VALUE | ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ<br>OWNERS                      |
|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|-----------------------------------|--------------------------------------------|
|                             |                               |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                   |                                            |
| Sx2532<br>18/9/00           | ΑΝΤΙΓΟΝΗ<br>ANTIGONI          | Ε/Γ-Τ/Ρ<br>ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ     | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10208         | ΜΕΚ(2)<br>2X915=1830 BHP              | 1994                                | 426                     | 135           | USD<br>25.000                     | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |
| SXVJ<br>21/9/00             | ΑΚΜΗ<br>AKMI                  | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 6141          | ΜΕΚ(1)<br>11.550 BHP                  | 1977                                | 16.498                  | 9.071         | USD<br>2.155.000                  | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |
| SVVS<br>26/9/00             | ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ<br>WORLD KUDOS | Δ/Ε<br>TANKER            | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9732          | ΜΕΚ(1)<br>15.960 BHP                  | 1981                                | 49.827                  | 25.613        | USD<br>9.180.000                  | Πώληση σε αλλοδαπούς<br>Sale to foreigners |



**ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ**  
CHANGES OF NAMES

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΧΑΝΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ<br>REMARKS                              |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|------------------------------------------------------|
|                             |                             |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                                      |
| SYTK<br>14/9/00             | MANZANILLO<br>MANZANILLO    | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10362         | ΜΕΚ(1)<br>38 570 BHP                  | 1995                                | 37 518                  | 20 444        | Μετονομάστηκε σε ΑΠΛ ΠΑΝΑΜΑ<br>Renamed to APL PANAMA |
| SX2077<br>19/9/00           | ΣΑΜΠ ΟΥΑΝ<br>SUB ONE        | ΚΑΛΩΔΙΟΦΟΡΟ              | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10161         | ΜΕΚ(1)<br>500 BHP                     | 1975                                | 325                     | 170           | Μετονομάστηκε σε ΙΚΑΡΟΣ<br>Renamed to IKAROS         |

**ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**  
DEFINITE MEASUREMENTS

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME           | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION               | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ<br>REMARKS                                                                                | ΚΟΧ    | ΚΚΧ    |
|-----------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|
|                             |                                       |                                        | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                                                                                        |        |        |
| SVRH<br>4/9/00              | ΠΥΘΕΑΣ<br>PYTHEAS                     | Φ/Γ<br>CARGO                           | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10709         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Definite measurement figures tonnage SE/TO | 16 876 | 10 790 |
| SX8197<br>7/9/00            | ΤΖΕΤ ΙΧ<br>JET IX                     | Δ/Ε<br>TANKER                          | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10705         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Definite measurement figures tonnage SE/TO | 495    | 365    |
| SYDH<br>13/9/00             | ΣΠΑΡΤΙΑ<br>SPARTIA                    | Φ/Γ<br>CARGO                           | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10770         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Definite measurement figures tonnage SE/TO | 39 783 | 25 329 |
| SYFA<br>13/9/00             | ΚΡΟΥΝΤ ΤΡΙΑ<br>CRUD TRIA              | Δ/Ε<br>TANKER                          | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10736         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Definite measurement figures tonnage SE/TO | 81 151 | 52 036 |
| SXYK<br>19/9/00             | ΣΙΚΙΝΟΣ<br>SIKINOS                    | Δ/Ε<br>TANKER                          | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10752         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Definite measurement figures tonnage SE/TO | 78 845 | 47 276 |
| SVBL<br>22/9/00             | ΠΕΤΡΟΣ Ρ<br>PETROS R                  | Φ/Γ<br>CARGO                           | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10751         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Definite measurement figures tonnage SE/TO | 22 135 | 12 665 |
| SX6722<br>22/9/00           | ΔΕΛΦΙΝΙ XXX<br>DELFINI XXX            | Ε/Γ-Υ/Γ<br>PASSENGER SHIP<br>HYDROFOIL | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10543         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Definite measurement figures tonnage SE/TO | 344    | 111    |
| SX8441<br>27/9/00           | ΓΟΥΑΪΤ ΝΑΪΤ<br>WHITE KNIGHT           | Ε/Γ-Τ/Ρ<br>PASSENGER YACHT             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10 763        | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Definite measurement figures tonnage SE/TO | 344    | 108    |
| SX8577<br>28/9/00           | ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XVIII<br>VASILIOS XVIII     | Δ/Ε<br>TANKER                          | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10779         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Definite measurement figures tonnage SE/TO | 1 471  | 677    |
| SWJV<br>29/9/00             | ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΕΝΤΣΟΥΡΙ<br>ANANGEL CENTURY | Φ/Γ<br>CARGO                           | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10777         | Διορθώθηκε η χωρ/το λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Definite measurement figures tonnage SE/TO | 87 407 | 56 768 |

**ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ**  
PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY                                 |               | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΧΑΝΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΑΞΙΑ<br>ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S<br>VALUE | ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ<br>OWNERS                                      |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------|
|                             |                             |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT                                       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                   |                                                            |
| SX8751<br>18/9/00           | ΣΚΟΠΕΛΟΣ<br>SKOPELOS        | Δ/Ε<br>TANKER            | Π.Ν.Ε.<br>Από το Προξενικό<br>Λιμεναρχείο Σιγκαπούρης |               | ΜΕΚ (1)<br>2 000 HP                   | 1982                                | 1.484                   | 878           | USD<br>945 000                    | Ν. Ε. ΣΚΟΠΕΛΟΣ<br>N 959/79<br>Ακτή Ποσειδώνος 38, Πειραιάς |

**ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ**  
CHANGES OF PORT REGISTRY

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΧΑΝΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ<br>REMARKS |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|-------------------------|
|                             |                             |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                         |
| KAMIA                       |                             |                          |                       |               |                                       |                                     |                         |               |                         |



## ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

| Α.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION   | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ<br>REMARKS                                                                        | ΚΟΧ        | ΚΚΧ        |
|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
|                             |                             |                            | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                                                                                |            |            |
| SX8352<br>1/9/00            | ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ<br>ΕΚΑΤΕΡΙΝΙ     | Φ/Γ-Ψ/Γ<br>CARGO SHIP WITH | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 7369          | Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO | 132<br>189 | 43<br>56   |
| SW2266<br>6/9/00            | ΚΛΑΙΡΗ Τ<br>CLAIRY T        | P/K<br>ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΟ         | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 8983          | Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO | 455<br>421 | 209<br>107 |
| SX8403<br>26/9/00           | ΧΑΡΜΟΝΙ<br>HARMONY          | Ε/Γ-Τ/Ρ<br>PASSENGER YACHT | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9630          | Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO | 249<br>234 | 131<br>70  |

## ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

**13/12/2000**

Ε/Γ «ΒΕΡΓΙΝΑ ΣΚΑΙ» Ν.Π. 9825,  
4.668 κοχ  
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΝΕΝΟΣ,  
41.26.471

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΔΑΣΚΑΛΑ-  
ΚΗ (Πειραιάς)  
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ  
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 60.000 δολ. ΗΠΑ

Ε/Γ «ΔΙΑΣ ΣΑΝ» Ν.Π. 6964  
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΗΡΑΚΛΗΣ  
ΔΑΡΙΒΙΑΝΑΚΗΣ  
(Ηράκλειο Κρήτης, 28.42.83)  
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΒΒΑΚΗΣ  
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΜΑΛΙΩΝ  
ΠΕΔΙΑΔΑΣ  
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 20.000.000 δοχ.

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΟΥ  
(Πειραιάς)  
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ  
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 5.000.000 δοχ.

P/K «ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΙΒΑΖΟΓΛΟΥ» Ν.Π.  
4439, 120 κοχ  
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΛΟΥΧΙΔΗΣ,  
41.29.011  
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΟΥ  
(Πειραιάς)  
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ  
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 7.000.000 δοχ.

**20/12/2000**

A/K «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ» Ν.Π.  
4750, 48,52 κοχ  
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΟΦΙΑ  
ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ  
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΓΚΟΡΙ-  
ΤΣΑ-ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ  
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ  
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 10.000.000 δοχ.

P/K «ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΑΜΟΣ» Ν.Π.  
4440, 118,80 κοχ  
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΛΟΥΧΙΔΗΣ,  
41.29.011  
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΟΥ  
(Πειραιάς)  
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ  
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 6.000.000 δοχ.

P/K «ΣΠΥΡΟΣ ΛΕΚΚΑΣ» Ν.Π. 9245,  
257,89 κοχ  
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΛΟΥΧΙΔΗΣ,  
41.29.011

## ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

**ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4128**

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 6349/31-10-2000  
ΕΠΩΝΥΜΙΑ: ΠΑΡΑΓΥΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ  
ΕΔΡΑ: Πειραιάς  
ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Αγορά παλαιών ηθίων  
και διάθεση και εμπορία προϊόντων διαθήσεως.  
ΑΦΜ: 008726849  
ΔΟΥ: Ε' Πειραιά  
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 31-12-1998.  
Διορίζει προσωρινό σύνδικο τη Φωτούλα Κοροπούλη, δικηγό-  
ρο Πειραιώς, Καραϊσκάκη 111, τηλ. 41.22.739.  
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού  
συνδίκου την 20-11-2000, ημέρα Δευτέρα και ώρα 9-10.  
2/11/2000: Αίτηση αποποίησης προσωρινής συνδίκου (δικάσ.  
22-11-2000).  
Αιτών ΝΙΚΟΛΑΟΥ Α. ΝΙΚΟΛΑΟΣ, κάτοικος Πειραιώς,  
οδός Κουντουριώτου 117 (ΑΦΜ 015344874)



**GREECE** ↔ **ROMANIA**

**EUROPE**

**TRANSPORT**

**OUR PRICES MAKE THE DIFFERENCE**

✓ DRY CARGO

✓ FROZEN FOOD

✓ ADR

GROUPAGE

FULL TRUCK

✓ TRANSPORT ✓ STORAGE ✓ CUSTOMS

✓ DOMESTIC TRANSPORT IN ROMANIA (1-20 lt)

**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**



# AIR **n**ews



## Χριστουγεννιάτικες αγορές με Lufthansa

**Η** Lufthansa German Airlines σε συνεργασία με την Austrian Airlines ανακοίνωσε ειδικές προσφορές για όσους επιθυμούν να επισκεφθούν ευρωπαϊκές πρωτεύουσες όπως Λονδίνο, Βρυξέλλες, Άμστερνταμ, Βερολίνο, Παρίσι, Στοκχόλμη κ.ά. για τις χριστουγεννιάτικες αγορές τους. Οι τιμές ξεκινούν από 69.000 δρχ. για πτήσεις από Θεσσαλονίκη, ενώ για πτήσεις από Αθήνα ξεκινούν από 85.000 δρχ. Οι προσφορές ισχύουν για επιβάτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν μέχρι τις 17 Δεκεμβρίου 2000.



## Νέοι προορισμοί για την Cronus

**Η** Cronus Airlines, σε μια διαρκή τροχιά ανάπτυξης του δικτύου της και της αναβάθμισης των υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό, εγκαινιάζει νέες γραμμές στο εσωτερικό και εξωτερικό δίκτυό της.

Συγκεκριμένα, από 20 Νοεμβρίου συνδέει με καθημερινές πτήσεις την Καβάλα με την Αθήνα και από την ίδια ημερομηνία ξεκινά τρεις νέες πτήσεις από Καβάλα προς Κοζάνη και Στουτγκάρδη.

Η Cronus Airlines μέχρι και τα τέλη Οκτωβρίου του 2000 έχει μεταφέρει 1.130.000 επιβάτες σε πτήσεις εξωτερικού και εσωτερικού και ο τζίρος της έχει ανέλθει μέχρι στιγμής στα 26,6 δισ., από τα οποία το 68% αποτελεί έσοδα από τις γραμμές εξωτερικού.

## Καθημερινά η Transavia από Θεσσαλονίκη

**Τ**α εγκαίρια μιας καθημερινής πτήσης μεταξύ Θεσσαλονίκης και Άμστερνταμ από τις 26 Μαρτίου του 2001 ανακοίνωσε η Transavia Airlines. Η Ελλάδα είναι ένας από τους πιο σημαντικούς προορισμούς διακοπών για τους Ολλανδούς οργανωτές ταξιδιών, ενώ για την Transavia αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά αφού η εταιρεία εκτελεί τακτικές πτήσεις και τσάρτερ σε περισσότερους από 20 προορισμούς στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού.

Την ανακοίνωση έκανε ο κ. Raymond Vrijenhoek, Director International Sales Scheduled services της εταιρείας, σε συνέντευξη Τύπου που δόθηκε την Παρασκευή 3 Νοεμβρίου, στο εκθεσιακό κέντρο «Ν. Γερμανός», κατά τη διάρκεια της διεθνούς τουριστικής έκθεσης Philoxenia 2000.

Η νέα πτήση θα εκτελείται με τρόπο ώστε να βρίσκεται σε πλήρη synchronισμό με το δίκτυο πτήσεων της KLM, παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα για άμεσες ανταποκρίσεις από το Άμστερνταμ προς όλη τον κόσμο. Όπως και στις άλλες προγραμματισμένες υπηρεσίες που προσφέρει η Transavia, οι πωλήσεις θα διενεργούνται μέσα από το δίκτυο πωλήσεων της KLM. Στις υπηρεσίες της περιλαμβάνεται και το πρόγραμμα Flying Dutchman για τους συχνούς ταξιδιώτες.

Η Transavia -της οποίας το 80% των μετοχών ανήκει στην KLM Royal Dutch Airlines- μεταφέρει περισσότερους από 3,5 εκατ. επιβάτες σε ετήσια βάση.

Η εταιρεία σήμερα πραγματοποιεί προγραμματισμένα δρομολόγια προς περίπου 20 προορισμούς και πτήσεις τσάρτερ σε περισσότερους από 70 προορισμούς στη Μεσόγειο, στη Μέση Ανατολή και στην Άπω Ανατολή.



## Ανάπτυξη για την Global

**H** Global Aviation, εταιρεία γνωστή για τις δραστηριότητές της στην πώληση αεροσκαφών στην περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου και των Βαλκανίων και αντιπρόσωπος στην Ελλάδα των κατασκευαστικών οίκων αεροσκαφών Piper, Learjet, Enstrom και Cirrus, ανακοίνωσε τη σύναψη συμφωνίας με το ρουμανικό δημόσιο. Η συμφωνία υπογράφηκε την Τρίτη 17 Οκτωβρίου 2000 στο Βουκουρέστι και αφορά την αγορά, από το ρουμανικό δημόσιο, δύο πολυκινητήριων αεροσκαφών Piper Seneca V, καθώς και ενός εξομοιωτή πτήσεων (simulator) τύπου Frasca 242. Τα αεροσκάφη όπως και ο εξομοιωτής πρόκειται να εξυπηρετήσουν τις εκπαιδευτικές ανάγκες της Ρουμανικής Ακαδημίας Χειριστών. Οι παραδόσεις προβλέπονται τον Ιανουάριο και Φεβρουάριο του 2001.



Η Global Aviation, εκτός από την αντιπροσώπευση των ανωτέρω οίκων, δραστηριοποιείται και στο χώρο των υπηρεσιών μέσω της θυγατρικής Global Air Services, παρέχοντας μεταξύ άλλων τις εξής υπηρεσίες: ακαδημία χειριστών, ενοικίαση αεροσκαφών, συντήρηση αεροσκαφών κ.λπ.



## Η British Airways διηλεκτρίζει το επιτρεπόμενο βάρος των χειροποσκευών

**M**ε μια επένδυση 9 εκατομμυρίων στερλινών για την τοποθέτηση μεγαλύτερων χώρων αποθήκευσης αποσκευών, οι επιβάτες της British Airways που ταξιδεύουν με την Club Europe (business θέση για πτήσεις εντός Ευρώπης) έχουν πλέον τη δυνατότητα να παίρνουν μαζί τους στην καμπίνα του αεροσκάφους δύο χειροποσκευές συνολικού βάρους 18 κιλών.

Έτσι διηλεκτρίζεται το βάρος των αποσκευών που δικαιούνται να παίρνουν μαζί τους οι επιβάτες της διακεκριμένης θέσης, μειώνοντας σημαντικά το χρόνο παραμονής τους στα αεροδρόμια κατά τη διάρκεια του check-in, ενώ παράλληλα αποφεύγουν τη διαδικασία αναμονής των αποσκευών.

Η British Airways επένδυσε συνολικά 50 εκατομμύρια στερλίνες για την εκ νέου αναβάθμιση της Club Europe, η οποία μεταξύ άλλων παρέχει πλέον νέα πιο άνετα δερμάτινα καθίσματα και ανανεωμένο catering.

## Συνεργασία της Virgin Atlantic με Eurobank

**H** Virgin Atlantic Airways και η Eurobank ανακοίνωσαν τη συνεργασία τους, προϊόν της οποίας είναι μια εξαιρετική προσφορά για όλους τους κατόχους πιστωτικών καρτών της τράπεζας. Η προσφορά αφορά ταξίδια από Αθήνα προς Λονδίνο μετ' επιστροφής για δύο άτομα μόνο με τιμή ναύτου 129.000 δρχ. (ιδεν συμπεριλαμβάνονται φόροι αεροδρομίων). Το κόστος αφορά ταξίδια που θα πραγματοποιηθούν μέχρι και τις 15 Μαρτίου 2001.

Όλοι οι κάτοχοι πιστωτικών καρτών της Eurobank μπορούν να εκμεταλλευθούν τη νέα φανταστική προσφορά και να αγοράσουν δύο εισιτήρια στην τιμή του ενός!

Φέτος το χειμώνα, η Virgin Atlantic εξυπηρετεί τους ταξιδιώτες από και προς το Λονδίνο-Heathrow με το ολοκαίνουργιο αεροσκάφος «Hellenic Beauty» (Airbus A-321). Η Virgin Atlantic αναχωρεί καθημερινά από την Αθήνα στις 09.15 (άφιξη 11.15 ώρα Αγγλίας) και κάθε Κυριακή στις 16.00 (άφιξη 18.00 ώρα Αγγλίας). Η αναχώρηση από το Λονδίνο γίνεται κάθε μέρα στις 20.15 (άφιξη 02.00 ώρα Ελλάδας), εκτός Σαββάτου που γίνεται στις 14.30 (άφιξη 20.15 ώρα Ελλάδας). Για πληροφορίες για την προσφορά των πιστωτικών καρτών Eurobank καλέστε το 1144, την Υπηρεσία Europhone Banking. Για κρατήσεις, επικοινωνήστε με τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή με τη Virgin Atlantic Airways στο τηλέφωνο 69.05.300







Η κ. Κατερίνα Παναγοπούλου με τους Ολυμπιονίκες Νίκο Κακλαμανάκη και Κάκι Καχιασβίη



Η κ. Κατερίνα Παναγοπούλου με το σύζυγό της και πρόεδρο των ΕΠΑΤ κ. Π. Παναγόπουλο

## «Γυναίκα και “Ευ Αγωνίζεσθαι”»

Πραγματοποιήθηκε στο Ζάππειο Μέγαρο, στις 20 Νοεμβρίου 2000, ημερίδα με τίτλο «Γυναίκα και “Ευ Αγωνίζεσθαι”», την οποία διοργάνωσε η Πανελλήνια Οργάνωση Γυναικών η «Παναθηναϊκή».

Η ημερίδα ξεκίνησε με το χαιρετισμό της κ. Αγγέλλας Νταϊφά-Φροντζεσκάκη, πρόεδρος της οργάνωσης, ενώ την κήρυξη έναρξης πραγματοποίησε η γενική γραμματέας Ισότητας κ. Έφη Μπέκου. Στη συνέχεια ακολούθησαν ομιλίες της πρέσβειρας της Ελλάδος για τον Αθλητισμό, την Ανοχή και το Ευ Αγωνίζεσθαι στο Συμβούλιο της Ευρώπης κ. Κατερίνας Παναγοπούλου και του Νίκου Κακλαμανάκη, Ολυμπιονίκη.

Την ημερίδα τίμησαν με την παρουσία τους οι βουλευτές Φάνη Πάλλη-Πετραλιά, Α. Παπαδόγγονας, Π. Παναγιωτόπουλος, Άρης Σπηλιωτόπουλος, ο Ολυμπιονίκης Κάκι Καχιασβίη, η νομάρχης Πειραιώς Μαίρη Σορώτου-Τσανάκη, ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ολυμπιακής και Αθλητικής Παιδείας Αν. Τζίκας κ.ά.

## Χριστουγεννιάτικο μπαζάρ



Ο Όμιλος Εθελοντών κατά του Καρκίνου, πρόκειται για σωματείο μη κερδοσκοπικό, υπηρετεί τον αντικαρκινικό αγώνα με υπευθυνότητα για 25 συνεχή έτη. Φέτος διοργανώνει, για τρίτη χρονιά, χριστουγεννιάτικο μπαζάρ -10-11-12- και 13 Δεκεμβρίου- στο Δημαρχείο Πειραιά, στην αίθουσα «Καστριώτη».

Με στόχο την εξεύρεση οικονομικών πόρων για τη συνέχιση των προγραμμάτων του, οι υπεύθυνοι του σωματείου αναμένουν και τη δική μας προσέλευση και ουσιαστική συμβολή στην άξια προσπάθειά τους.

## Νέες δραστηριότητες για την «Κυριακούλης»

Στον κλάδο της πληροφορικής επεκτείνονται οι δραστηριότητες για την εταιρεία Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. με τη σύσταση εταιρείας η οποία θα ασχοληθεί με το συγκεκριμένο αντικείμενο.

Η νεοσυσταθείσα εταιρεία ονομάζεται Asdap.com (Application Services Developer and Provider) και η ίδρυσή της έχει σκοπό την εδραίωσή της στον ταχύτατα αναπτυσσόμενο χώρο των Application Service Provider. Μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων της εταιρείας είναι η εξέλιξη και η παροχή απευθείας από τις εγκαταστάσεις της υπηρεσιών client/service και internet κυρίως στο χώρο των εταιρικών λογισμικών (ERP), του Χρηματιστηρίου και των ναυτιλιακών εταιρειών.

Το software και τα μηχανήματα είναι της πλέον σύγχρονης τεχνολογίας με πολλές δυνατότητες.



Κ. Στ. Κυριακούλης

Το 70% της εταιρείας ανήκει στην Kyriakoulis Maritime, θυγατρική της Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα. Πρόκειται για την τρίτη επενδυτική κίνηση της εταιρείας μετά την ανακοίνωση της λειτουργίας των δύο νέων βάσεων στην Ιταλία, από τις οποίες η μία βρίσκεται στο νησί San Pietro, στη νοτιοδυτική Σαρδηνία, και η άλλη στη βόρεια Σαρδηνία στην Costa Esmeralda.

Με αυτές τις δύο βάσεις στη Σαρδηνία η εταιρεία στοχεύει στην ικανοποίηση της ζήτησης για θαλάσσιο τουρισμό στην περιοχή, η οποία αποτελεί πόλο έλξης για τουρίστες υψηλού εισοδηματικού επιπέδου. Επίσης, με την κάλυψη των δύο άκρων της Σαρδηνίας δίνεται η δυνατότητα στους πελάτες ημερήσιων ή ολιγοήμερων ταξιδιών, των οποίων οι αφίξεις - αναχωρήσεις θα γίνονται από τη μία στην άλλη βάση.

Με τη νέα αυτή απόκτηση η εταιρεία διαθέτει 14 βάσεις στο εξωτερικό σε σύνολο 21, μαζί με τις 7 που κατέχει στην Ελλάδα.



## Λήψη αποφάσεων για τη Vernicos Yachts

Περί τα τέλη Οκτωβρίου πραγματοποιήθηκε η έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων της εταιρείας Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή Α.Ε., η οποία αποφάσισε:

Την τροποποίηση της επωνυμίας σε Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή και Συμμετοχών Α.Ε. με διακριτικό

τίτλο Vernicos Yachts & Holdings και του σκοπού της εταιρείας, ο οποίος και επεκτάθηκε με έμφαση στη συμμετοχή σε ναυτιλιακές και αεροπορικές εταιρείες. Και την έγκριση από τη γενική συνέλευση απόκτησης ιδίων αυτής μετοχών μέχρι του 10% του συνόλου των μετοχών της, με ανώτερη τιμή αγοράς 10.000 δρχ.

Στη διάρκεια της γενικής συνέλευσης ο πρόεδρος Γιώργος Βερνίκος εξέφρασε την ικανοποίησή του για την ταχεία προώθηση του επενδυτικού προγράμματος της εταιρείας, που τη μετατρέπει σε μια ισχυρή εταιρεία θαλασσίτου τουρισμού, και των συμμετοχών με τρεις βασικές ιδιότητες:

- Το θαλάσσιο τουρισμό.
- Τη χρηματοοικονομική και επενδυτική δραστηριότητα.
- Και, τέλος, τον τομέα των μεταφορών.

Ο κ. Βερνίκος αναφέρθηκε και στα αποτελέσματα του εννεαμήνου, που δείχνουν ότι οι ναυλώσεις έχουν αυξηθεί κατά 115% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 1999 και αναμένεται να διαμορφωθούν στα 740.000.000 δρχ. από 346.000.000 δρχ. Τα καθαρά κέρδη της ίδιας περιόδου αναμένεται να σημειώσουν αύξηση της τάξεως του 20% και να διαμορφωθούν σε περίπου 575.000.000 δρχ. από 477.000.000 δρχ. της αντίστοιχης περσινής περιόδου.



Ο κ. Γ. Βερνίκος

## Πρωτοποριακές δημιουργίες στο επαγγελματικό δώρο



Στην αναβάθμιση και διεύρυνση των υπηρεσιών προχώρησε η M art Manolioudakis Objects of Art με την ίδρυση μιας νέας υπηρεσίας, της «M art Etiquette», με σκοπό την κάλυψη εθιμοτυπικών υποχρεώσεων όπως ονομαστικές εορτές, γενέθλια κ.ά.

Το ειδικευμένο προσωπικό της «M art Etiquette» σας παρουσιάζει, από ημερομερή κατάλογο, τη νέα συλλογή δώρων και σας βοηθάει να επιλέξετε ανάμεσα από μια μεγάλη ποικιλία χειροποίητων αντικειμένων, με αισθητική, κομψότητα και λειτουργικό σχεδιασμό. Η επιλογή είναι εύκολη για το χρόνο και η αποστολή τους δεν έχει καμία επιβάρυνση.

Με τη λειτουργία της «M art Etiquette», η M art Manolioudakis διαθέτει στον τομέα του επαγγελματικού δώρου μια πλήρη γκάμα υπηρεσιών σε τιμές ιδιαίτερα ανταγωνιστικές. Τηλ.: 9246600, Σωφρονίσκου 6, Ακρόπολη



## Τα γούρια του Μουσείου Κυκλαδικής Τέχνης

Το βιολόσχημο κυκλαδικό ειδώλιο χαρακτηρίζει τα φετινά γούρια του Μουσείου Κυκλαδικής Τέχνης. Τα βιολόσχημα ειδώλια στην προϊστορική τέχνη, στα νησιά των Κυκλάδων, απεικονίζουν με τον πλέον αφαιρετικό τρόπο το γυναικείο σώμα και αποτέλεσαν έμπνευση των δημιουργών του 20ού αιώνα.

Τα γούρια του 2001 το «μεταφέρουν» σαν επίχρυσο διακοσμητικό πάνω στο ρόδι -σύμβολο ευφορίας, γονιμότητας και καρποφορίας- ή σαν μικρή ασημένια καρφίτσα μεταμορφωμένη σε κλειδί, που υπόσχεται όσα καλὰ φέρνει ο καινούργιος χρόνος...

## P M C PAGRATI MODEL CENTER



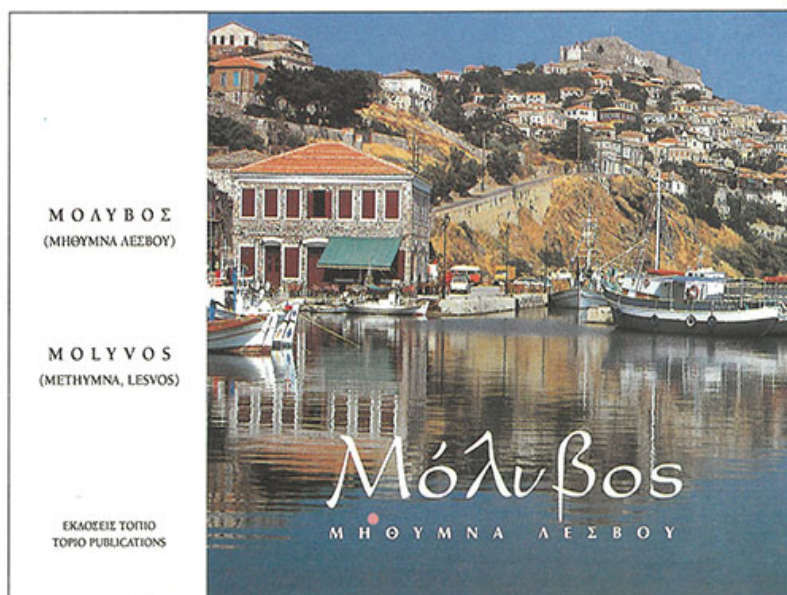
## ΕΙΔΗ ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ & HOBBY ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (ΕΠΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ)

ΣΤΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΗΛΕΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΑ ΜΟΝΤΕΛΑ  
ΥΛΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ - PUZZLES - ΣΥΛΛΕΚΤΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ

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



# βιβλίων

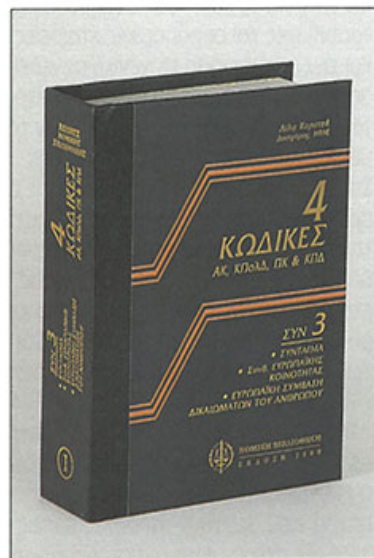


**ΜΟΛΥΒΟΣ**  
(ΜΗΘΥΜΝΑ ΛΕΣΒΟΥ)  
Επιμέλεια: Αθηνά Δούντση  
Εκδόσεις ΤΟΠΙΟ

Πρόκειται για ένα φωτογραφικό βιβλίο 96 σελίδων, το οποίο ανοίγει με χαιρετισμό του δημάρχου Μηθύμνης Δημήτρη Βατή. Ο πρόλογος και ο επίλογος του βιβλίου ανήκουν στο γνωστό ποιητή και δημοσιογράφο Λεωτέρη Παπαδόπουλο. Το εισαγωγικό κείμενο, στο οποίο επιχειρείται η «γνωριμία με τον

τόπο και τους ανθρώπους του», ανήκει στην αρχιτέκτονα Κατερίνα Κότσαλη-Παπαδημητρίου. Η εικονογράφηση ανοίγει με 12 ζωγραφικά έργα εμπνευσμένα από τον Μόλυβο, γνωστών καλλιτεχνών: Θεόφιλος, Σπύρος Βασιλείου, Πάρις Πρέκας, Κώστας Γραμματόπουλος, Ροτκ, Άγγελος Ραζής. Ο Άγγελος Ραζής, μάλιστα, γράφει για το πώς ο ιδιαίτερος χαρακτήρας και το φως του Μόλυβου επηρέασε τον ίδιο ως ζωγράφο στο έργο του. Οι 56 έγχρωμες φωτογραφίες του βιβλίου

κώματος είναι του Δημήτρη Ταλιάνη. Τις φωτογραφίες συνοδεύουν 15 αποσπάσματα κειμένων των Στρατή Μυριβήλη, Ηλία Βενέζη, Μιχαήλ Γούτου, Στρατή Μολίνου, Κατερίνας Κότσαλη. Το βιβλίο είναι δίγλωσσο (ελληνικά-αγγλικά). Η μετάφραση είναι του Geoffrey Cox: Molyvos (Methymna, Lesvos).



**4 ΚΩΔΙΚΕΣ ΣΥΝ 3**  
Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Κυκλοφόρησε η ένατη έκδοση των βασικών κωδίκων που διέπουν την ελληνική έννομη τάξη, η οποία περιλαμβάνει τον Αστικό Κώδικα, τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, τον Ποινικό Κώδικα, τον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, το ισχύον Σύνταγμα, τη Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και την Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ). Στην έκδοση αυτή περιλαμβάνονται αναλυτικά ευρετήρια 126 σελίδων που παραπέμπουν και στους επτά κώδικες. Το έργο έχει επιμεληθεί η κ. Λίλα Καρτζά, δικηγόρος HRM.

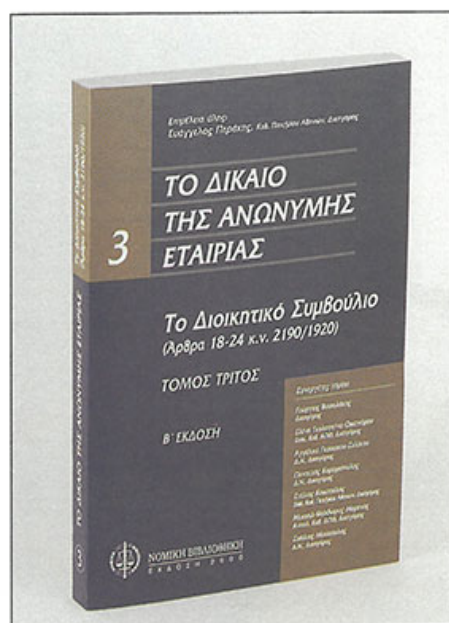
**ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ**  
Το Διοικητικό Συμβούλιο (τόμος 3ος)  
Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Τα θέματα των ανωνύμων εταιριών και το δίκαιο που τις διέπει (ν. 2190/1920 όπως έχει τροποποιηθεί μέχρι σήμερα) αναπτύσσονται στο δεκάτομο έργο «Το Δίκαιο της Ανώνυμης Εταιρίας». Πρόκειται για μια συλλογική εργασία 40 εκλεκτών επιστημόνων,

**ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ι. ΤΣΟΥΡΗ**  
«Διοίκηση και Λειτουργία του Λιμένος Πειραιώς»

Ο γνωστός ναυτιλιακός συγγραφέας υποναύαρχος Λ.Σ. ε.α. δρ Γεώργιος Ι. Τσούρης κυκλοφόρησε σε τεύχος 61 σελίδων μια νέα εργασία του που αφορά το ιστορικό της διοίκησης και λειτουργίας του λιμένος Πειραιώς. Με τη γνωστή επιμέλεια και επιστημονική ακρίβεια, ο κ. Τσούρης καταγράφει τη διοικητική ιστορία του πειραιϊκού λιμένος από την εποχή του Μωλίκου Ταμείου του 1836 μέχρι την πρόσφατη Αν. Εταιρεία Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς του 1999. Για τα ενδιάμεσα 160 χρόνια αποθροαυρίζονται οι σχεδόν άγνωστες σελίδες των διαφόρων δημοτικών επιτροπών και επιτροπειών που διοίκησαν το λιμένα μέχρι την ίδρυση του ΟΛΠ το 1930. Η σύνθεση των διοικητικών οργάνων, οι κανονισμοί και τα προγράμματα, τα συντελεσθέντα έργα, τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, το πρόβλημα των κοντέινερ, οι παρεμβάσεις, η πολιτική και οι νομοθετικές τροποποιήσεις και πλήθος άλλων λεπτομερειών αποτελούν τα πολύτιμα στοιχεία που συγκροτούν τη διαχρονική εικόνα της λειτουργίας του πρώτου λιμένος της χώρας. Συγχαίροντας το φίλο και συνάδελφο συγγραφέα, δεν μπορώ παρά να επιστημάνω από τη σελίδα «Έργα του Ιδίου», το μέγεθος της συγγραφικής προσφοράς του. Μιας προσφοράς που επί 30 χρόνια αδιάκοπης πνευματικής δράσης κατάφερε να πλουτίσει τη ναυτιλιακή βιβλιοθήκη με 88 βιβλία, μελέτες, δοκίμια, άρθρα που καλύπτουν τα βασικά θέματα του ναυτικού δικαίου, της ναυτιλιακής οικονομίας και της ναυτιλιακής πρακτικής.

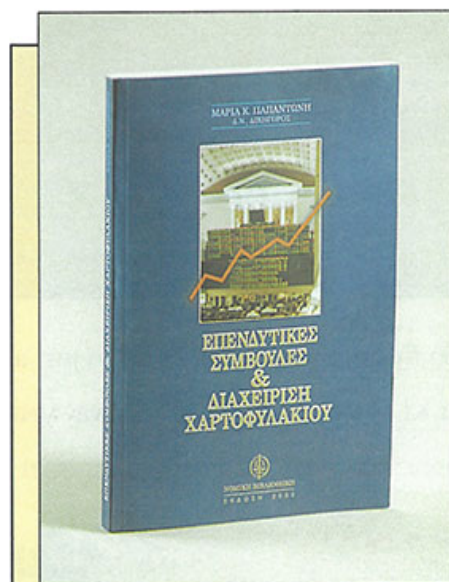




δικηγόρων και καθηγητών Πανεπιστημίου εξειδικευμένων στο δίκαιο των ανωνύμων εταιριών με επικεφαλής τον καθηγητή Ευάγγελο Περάκη.

Το έργο αυτό περιλαμβάνει κατ' άρθρο ερμηνεία του ν. 2190/1920, θεωρία και νομολογία ελληνικών δικαστηρίων, εισαγωγικά σημειώματα σε ομάδες άρθρων ή σε κεφάλαια, καθώς και παραρτήματα για ειδικά θέματα (π.χ. φορολογικά).

Από το 10τομο έργο έχει κυκλοφορήσει ο 3ος τόμος που αφορά στο διοικητικό συμβούλιο της Α.Ε. (άρθρα 18-24 του ν. 2190/1920) και εντός προσεχών ημερών αναμένεται η έκδοση των 3 επόμενων τόμων, που αφορούν το Λογιστικό Δίκαιο της Α.Ε., τη Γεν. Συνέλευση της Α.Ε. και τη Γενική Εισαγωγή.



#### ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗ Επιμέλεια: Μαρία Παπαντωνή, δικηγόρος, ΔΝ Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Διέπονται από το ενοχικό δίκαιο και το δίκαιο προστασίας του καταναλωτή η παροχή επενδυτικών συμβουλών και η διαχείριση χαρτοφυλακίου; Παρά το γεγονός της υπερτροφίας, τα τελευταία χρόνια, των ρυθμίσεων του δικαίου της κεφαλαιαγοράς, που θεωρητικά θα έπρεπε να καλύπτει όλα τα εμφανιζόμενα ζητήματα του εν λόγω χώρου, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι οι επενδυτικές συμβουλές και η διαχείριση χαρτοφυλακίου αποτελούν συμβάσεις που αποσκοπούν στην παροχή υπηρεσιών.

Έτσι, ως συμβάσεις αλήθαι και ως επενδυτικές υπηρεσίες διέπονται από το ενοχικό δίκαιο, το δίκαιο προστασίας του καταναλωτή, τον ειδικό νόμο 2396/1996 και τις διατάξεις του Κώδικα Δεοντολογίας ΕΠΕΥ.

Το νέο βιβλίο της δρος κ. Παπαντωνή έχει την πρωτοτυπία να παρουσιάζει τις συμβάσεις παροχής επενδυτικών υπηρεσιών υπό τη μορφή της συμβουλής και της διαχείρισης χαρτοφυλακίου κάτω από τη σκοπιά όλων αυτών των παραμέτρων.

#### ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Του Νικόλαου Πρωτοψάλτη Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ (Β' έκδοση)

Η ανεξάρτητη και μεγαλειώδης ανάπτυξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας δεν συνοδεύτηκε από ανάλογο αυξημένο επιστημονικό ενδιαφέρον για τα λογιστικά προβλήματά της.

Η εργασία του ορκωτού λογιστή Πρωτοψάλτη Νικόλαου «Γενική και Αναλυτική Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» ασχολείται με τη γενική και αναλυτική λογιστική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ειδικότερα, επισημαίνονται και αναπτύσσονται διεξοδικά τα από την ιδιομορφία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων προβλήματα.



#### P&I CLUBS LAW AND PRACTICE By Steven J. Hazelwood LLP Professional Publishing

Since the last edition there have been important new cases regarding diverse topics. Legislative developments have included a new Merchant Shipping Act and new legislation on oil pollution. The International Group has produced a new NYPE Inter-Club Agreement and the International Group itself has been the subject of scrutiny by the European Commission. In addition to commenting on these developments this edition has introduced and expanded upon topics, which have been suggested as worthy of consideration. The motive and foundation of this third edition is the hope that it proves to be of some interest and utility to those who should find it of interest and of use.





“KLM and its partners bring you to more than 500 destinations worldwide.”

“That’s what we call being free as a bird.”



Every year, KLM and partners are expanding their network. Providing you with convenient and flexible connections to more new destinations. Currently we fly to over 500 cities in over 90 countries worldwide. What's more, you benefit from the easy connections provided by KLM's home base at Amsterdam

Airport Schiphol. So fly fast and conveniently to just about everywhere. And let KLM take care of you in a way you will never forget. For more information, visit our Internet site: [www.klm.gr](http://www.klm.gr).

The Reliable Airline







# *A DUTCH SUCCESS*



*AN EXCLUSIVE REVIEW OF RECENT DEVELOPMENTS IN THE DUTCH MARITIME SCENE*





## A DUTCH SUCCESS

Interview with  
ms. Tineke Netelenbos,  
Minister for Transport  
in the Netherlands

# New Dutch Maritime policy restores business confidence

IN AN INTERVIEW WITH *NAFTIKA CHRONIKA*, THE NETHERLANDS MINISTER FOR  
TRANSPORT AND SHIPPING, *Ms. TENEKE NETELENBOS*, PROMOTES THE SUCCESS OF THE COUNTRY'S NEW SHIPPING POLICIES.

THE POLICIES, SHE SAYS, HAVE INCREASED THE INTERNATIONAL COMPETITIVENESS OF DUTCH FIRMS.  
THE GOVERNMENT'S NEW MEASURES HAVE RESTORED THE TRUST OF THE COUNTRY'S MARITIME INDUSTRY  
AND THE COMMERCIAL PRESTIGE OF THE DUTCH FLAG.

### What policies has the Ministry of Transport developed in order to strengthen the competitive advantages of the Dutch Flag?

In 1996 the Dutch government introduced a package of maritime policy measures. This package represented a major policy shift. In the years up to 1996 the policy was aimed at the ship, for example subsidising newbuildings with the requirement to fly the Dutch flag on these subsidised newbuildings for at least 6 years. After these six years and one day the ships however were flagged out. In addition, a comprehensive study in 1995 showed that of the added value created by the shipping sector 70% is created on shore and 30% at sea. The 1996 policy package therefore aimed at creating a economically healthy investment and operating climate in The Netherlands for shipping companies, in order to increase maritime employment and added value in The Netherlands. Already established shipping companies should be able to expand, foreign shipping companies should be attracted to The Netherlands. Both categories should develop close and strong links with the other maritime sectors so that the shipping companies are strongly anchored to the Dutch economy.

The 1996 package consisted of policy measures in order to increase the international competitive position of the Dutch shipping companies. The tonnage tax was introduced and the fiscal facility, reducing the employers' costs for seafarers on board of Dutch flagged ships, was substantially raised. Also the manning policy was liberalised, in the way that no longer the government prescribed the obligatory manning for each type of ship, destination, cargo etc. The shipowner himself proposes the quality and number of crew wherewith he can sail safely to the Dutch Shipping Inspectorate, where after this Inspectorate checks the proposal on the feasibility and compliance with all the (inter)national regulations. Also a maritime cluster approach was stimulated, inter alia by supporting the creation of the «Dutch maritime network».

### What have been the reactions of the Dutch Maritime Community to the newly adopted Dutch Maritime Policies?

The Dutch maritime community reacted very positively on the new 1996 policy package. Of course, in my view it is the duty for the

government to establish an internationally competitive operating climate, but the shipping companies themselves must seize these opportunities and exploit them utmost on the international shipping market. They must do the actual work and I'm proud to say that they have done just that. In the Netherlands, existing shipping companies expanded and a number of new shipping companies established themselves. Since 1996, the year the new policy was introduced, added value in the Netherlands grew with more than 7% per annum. Employment, both on board and on shore, grew sharply and also the number of ships flying the Dutch flag grew by more than 40%. Although this last figure is not an explicit goal for the government, it is of course an extra indication that the policy is successful, and it has put the Netherlands back on the map as a maritime nation.

### How has the Ministry reacted to the growing problem of unemployment within the maritime community?

Consequence of the success of the new Dutch shipping policy is that, instead of vessels leaving the Dutch flag at the same time creating unemployment for the Dutch seafarers, the enormous rise in the number of ships is responsible for a shortage of Dutch seafarers. Unfortunately this problem will increase because ever fewer youngsters are taking on a sea-faring career wherewith the number of new officers entering ships is steadily decreasing, while at the same time many officers, born in the post World War II babyboom, are to be retired within 5 years.

To increase the intake of students to a maritime education a promotion campaign on television and at secondary schools is executed presenting the possibilities of a job in the maritime industry. My Ministry also supported a human resource project for shipping companies to help them formulate their future personnel strategy. With these measures we hope to contribute to a larger supply of Dutch seafarers.

### At what level are the current Greek-Dutch relations in the field of Maritime transport?

I am pleased to note that in spring 1999 the Greek Minister for





*«The 1996 policy package aimed  
at creating a economically healthy  
investment and operating climate  
in The Netherlands for shipping  
companies»*

Shipping and I signed a Memorandum of Understanding in order to investigate the possibilities of strengthening the bilateral co-operation on a political as well as on a commercial level. We felt that we, as maritime countries, could gain by exchanging information and co-operation. A Hellenic Dutch Forum was established in which private and public parties are represented. The Memorandum has led to several initiatives. In the Transport Council Greece and the Netherlands took an initiative to promote the establishment of national short sea shipping bureaus. On a commercial level several Hellenic-Dutch business meetings have been organised, i.e. on infrastructure, ports and shipping. In October of this year a Hellenic-Dutch Joint Committee was organised where representatives of the maritime administrations and of the maritime business communities of both countries discussed several items of mutual interest. Of course the European dimension of these issues were taken into account.

**Do you believe that the Greek internal (domestic) market will attract the interest of Dutch Shipping companies, in the coming years of sea transport liberalisation?**

Liberalisation of sea transport offers an opening to shipping companies to start business in Greece. At all times new businesses are opened by entrepreneurs who see opportunities. The Greeks are very well known with this entrepreneurship, in just about every part and port of the world one find Greeks who have a commercial interest there. Therefore I expect that shipping companies with vision and dare, whether they are Dutch or not will enter this market.

**What are the policies and measures developed by the Netherlands in order to protect the threatened marine environment?**

The Netherlands' shipping policy for the protection of the Marine Environment is captured by way of the policy plan: Shipping and the Marine Environment. Since the plan was developed in the second half of the nineties, new developments have taken place, many of which have become part of the current policy on shipping safety and environmental protection of the Netherlands' ministry of Transport. The plan covers 39 actions to be taken for improved protection of the marine environment and inland water quality in relation to shipping

activities. They include legislative measures, research, emission monitoring, (improving of) control and enforcement measures and improved waste collection and disposal. A major consideration in drawing up the plan was that shipping safety and economical and social aspects of shipping should be taken into account in developing environmental policies and that great care should be taken not to solve one environmental problem by creating another.

In the view of the Netherlands, today's top ten issues for shipping and the environment are:

Safety and quality of shipping, Flag state implementation, Port state control, Shore reception facilities, Revision and current amendments of annex I (on oil pollution) of the Marpol Convention, Revision of annex II (transportation and categorisation of bulk chemicals) of the Marpol Convention, Air pollution from ships,

Anti fouling paints on ships, Transportation of unwanted marine organism by ballast water in ships, Recycling of ships

A number of recent shipping incidents has yet again increased the awareness of many governments of the need for improved safety and environmental protection. The development of a number of measures currently being developed or reinforced under the auspices of the European Union is expected

to contribute to this. In some cases however regional measures are not the proper means to this end, because of the global dimension of the problem. Although there are some inherent weaknesses in the way the International Maritime Organization deals with these matters, the Netherlands still considers this organization to be the preferred forum to address global shipping issues.

Besides the action plan that I just mentioned the Netherlands organised an international shipping conference related to safety and environment on economic incentives to promote quality shipping. OECD research made clear that it is economically more attractive for shipping companies to disobey the international safety and environmental regulations. At this conference people from governments and industries discussed ways which would not only foster higher quality standards in shipping, but which would effectively make quality shipping profitable.





## A DUTCH SUCCESS

Interview with  
H.E. Mr. Paul R. Brouwer,  
Ambassador of the Kingdom  
of the Netherlands to Greece

# Strengthening the ties



*The Dutch Embassy's in Athens  
strategic policies towards commercial  
co operation between  
the Netherlands and Greece*

**Are there any  
particular political  
relations between the  
two countries in respect to their common commercial  
activities within the European Union?**

*There are many close contacts between Greece and the Netherlands, both bilateral and in the context of European Union.*

*In this respect, I may point to recent visits to Greece of the Netherlands Ministers of Finance, Transport, Water Management and Public Works, and Foreign Trade. The Greek Deputy Minister of National Economy is shortly going to visit the Netherlands with a business delegation.*

*With regard to commercial activities there is a great interest from the side of the Netherlands business community for commercial activities in Southeastern Europe and Greece in particular. This interest has been expressed by many delegations from various economic sectors in the Netherlands as well as by the participation of the Netherlands industry in major industrial fairs such as «Possidonia», «Defendory» and the «Food and Drinks Fair».*

**What have been your personal strategies and activities, as the Ambassador of the Netherlands in Greece in order to strengthen the commercial ties between the two countries?**

*The Embassy is stimulating and promoting the contacts and cooperation between the Netherlands and Greece both at official/state and business levels, with a view to strengthen the commercial ties.*

*During my stay in Greece, twice a Holland Festival was organised in Athens with a very important industrial and economic component. The activities of the Embassy are in close cooperation with HEDA (Hellenic Dutch Association of Commerce and Industry).*

*The Embassy helped to organise many seminars in various fields, such as:  
«Shipping Risk Management Forum», «Bench Marking and Workshops», «Polder Model», «Investment Opportunities for Greece and Dutch Business Alliances», «Port Management», «VEEPRO- Netherlands Promotion Organisation for Live Stock» in four cities, «Quality Seminar on Milk», «Flower Demonstrations», «Meat Event»*



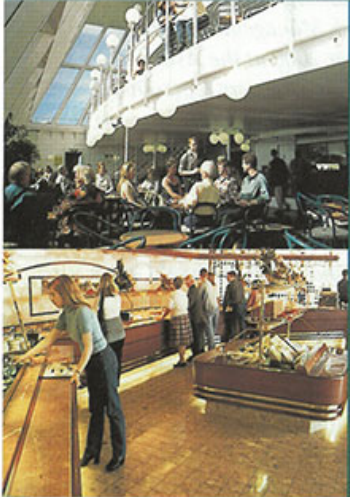
# Creative and innovative thinking

the capability to understand and analyse



## Our reputation

Our reputation in shipbuilding is based on straightforward principles. Readiness to listen to the customer. Capability to understand and analyse his requirements. Expertise in technology, planning and organization.



PO Box 1  
2920 AA Krimpen aan den IJssel  
The Netherlands  
telephone +31 (0)180 591200  
telefax +31 (0)180 518180  
internet [www.gn.nl](http://www.gn.nl)



van der Giessen-de Noord  
shipbuilding division





## A DUTCH SUCCESS

### MARE FORUM

# Raising awareness of quality shipping



**Greek Minister of Mercantile Marine Mr. Christos Papoutsis, Netherlands Minister of Transport Mrs. Tineke Netelenbos, Norwegian Minister of Trade & Industry Mrs. Grete Knudsen and Mare Forum's Managing Director, Mr. Jannis Kostoulas.**

Mare Forum, organisers of the influential Mare Forum conferences, with a high level of expertise in conference management, project development and policy marketing, concentrates on raising awareness of quality shipping and best practices in the maritime industry.

Mare Forum's goal as a professional conference organisation is to bring together policy makers and chief executives of industry in a decisive dialogue and debate, where business strategy and policy-making for today and tomorrow's issues can be realised with optimal results.

Mare Forum has frequently created groundbreaking and progressive concepts, developing them into conferences on an international level, and drawing worldwide attention.

The international conferences of

Mare Forum have attracted the active participation of governmental officers, policy makers and businessmen, and have resulted in the creation of new policy, effective

networks and fresh perspectives of the future.

Mare Forum collaborates with a large scope of international organisations, and in the process of expanding its research and promoting new projects, maintains an active network of forward-thinking, high-level individuals in a range of sectors.

Mare Forum's most recent international conference MARE FORUM 2000: The Shipping Risk Management Forum took place in Athens in September 2000 at the Astir Palace Hotel. No less than four European Ministers representing the maritime nations of Greece, the Netherlands, Norway and the United Kingdom, were present to open the conference with keynote speeches addressing the Forum's central theme of Quality Management vs. Risk Finance in Shipping.

Some excerpts from conference chairman Michael Grey's conclusions are:

This conference was designed to build bridges between ship operators and colleagues in the insurance sector, who had been identified, as links in the "quality chain" as having some responsibility for quality shipping. It brought together an international participation of both speakers and delegates from operating, regulatory, classification, P&I and hull insurance sectors, along with a number of political leaders to confront a range of issues concerning liability, responsibility and the quality of sea transport.

The conference's mood was clearly established by the first speaker Mr. John Lyras, who urged that co-operation

rather than confrontation was a pre-requisite as the industry attempted to go forward from the immediate aftermath of the Eirka casualty.

It was also pointed out that the "perception" of the shipping industry, as cavalier with safety and the environment was very different from that of the reality and that attempting to punish the whole industry for the errors of a tiny minority of sub-standard and marginal operators as a result of public perception and consequent political pressure was clearly wrong.

Nevertheless, as recent casualties had shown, it was impossible to ignore this political dynamic, in which there was a public and political response to transport casualties which invariably provoked an atmosphere in which there would inevitably be calls for naming, blaming and condign punishment of individuals and companies



**Minister Tineke Netelenbos of the Netherlands, and Mr. Harilaos Psaraftis Managing Director of the Piraeus Port Authority.**



involved. There was now, effectively, a new element of risk, which manifested itself in the tendency to criminalise those involved in a maritime accident, and develop law to encompass the principles of absolute liability, extending criminal sanctions from the individual to the officers of the controlling company.

It was this political thrust, with politicians reacting to public perception following a casualty, that threatened the international uniformity of maritime regulation, upon which a satisfactory and workable regime for internationally trading ships depended. It provoked a desire for regional or local regulation, thus threatening a patchwork of different regulations and cutting across the principles espoused by the International Maritime Organisation. It was seen how this regional pressure, or the threat of it, could be employed to force IMO to accelerate or change its processes. The "one hull bad, two hulls good" debate was a perfect example of the way in which public perception, political dynamic, and need to demonstrate change after an accident (even when the change was only marginally relevant to the causes of that accident) cut through any scientific or technical objections to what was proposed.

The ability of the insurance industry to actually influence the actuality of loss and serve as a strong "link" in this chain of responsibility was perhaps given a more thorough analysis than hitherto. This assumption that insurance can enhance quality has been enthusiastically embraced, notably by politicians, without much attention being paid to the reality of a sector itself suffering from overheated competition, with limited expertise and where the concept of reinsurance and risk spreading through syndication tends to diffuse loss and with it responsibility. Insurance had also itself become a commodity, rather than a service oriented sector, where there was the disbenefit of cross subsidisation where bad owners were paid for by good operators.

The importance of using modern tools for the assessment of risk

was emphasised along with the construction of realistic incentives that reward the best practitioner for his good practices. A freedom from regulatory scrutiny was regarded as one practical incentive that would be appreciated by the best owners.

It was also clearly inferred by the conference that there was a shared responsibility for quality shipping, but that the links in the transport chain were obviously not of equal strength. Owners and classification societies, for instance knew the true picture of a ship's quality and her operations, in the way that charterers and insurers or financiers did not. Thus the influence of owners and managers, along with classification societies should be encouraged. Nevertheless greater transparency about ship quality would enable all to take their responsibilities more seriously.

A full version of the conference conclusions, including all the papers and presentations of MARE FORUM 2000 are available on our website at [www.mareforum.com](http://www.mareforum.com). On our website are also listings for many of Mare Forum's future projects. In 2001 Mare Forum will address various maritime issues in a series of international conferences leading up to Mare Forum 2001: Corporate Governance in Shipping & The Human Factor. Among these conferences are The 2nd Global Ship Scrapping / Recycling Summit; Port Risk Management Forum; Marine Investments Financing Forum; 1st Biannual Shipbrokers Forum; and the Surveyors & Claims Management Forum. The conferences will be held at various venues throughout Europe, including Greece and The Netherlands.

For further information regarding Mare Forum's activities, interested individuals may submit an online form at <http://www.mareforum.com/register.htm>. Mare Forum is located in the Netherlands at:

MARE FORUM: Beurs - World Trade Center, P.O. Box 30027,  
3001 DA Rotterdam, Tel: +31.10.205.7455, Fax: + 31.10.205.5655  
E-mail: [info@mareforum.com](mailto:info@mareforum.com)

## Rotating and Speed Control Units

**STORK-KWANT**

Voltastraat 3, P.O. Box 23  
8600 AA Sneek, Holland  
Phone: +31 (0)515 413745  
Fax: +31 (0)515 422478

Email: [kwant@stork-kwant.nl](mailto:kwant@stork-kwant.nl)

Website: [www.stork-kwant.com](http://www.stork-kwant.com)

*Quality in Command*





## A DUTCH SUCCESS



# VAN DER GIESSEN DE NOOORD-BLUE STAR FERRIES A winning co operation



### PASSENGER CAPACITY

| Berth capacity        | cabins | persons |
|-----------------------|--------|---------|
| 2-berth deluxe        | 24     | 48      |
| 2-berth cabin         | 81     | 162     |
| 2-2 berth cabin       | 54     | 216     |
| disabled person cabin | 2      | 2+2     |
| Total berth capacity  | 160    | 430     |

### LANE LENGTHS

|                              |                    |
|------------------------------|--------------------|
| Trailer lanes of 3.10 m wide |                    |
| minimum free height          | 4.90 m.            |
| Deck 3                       | 367 running metres |
| Deck 5                       | 390 running metres |
| Car lanes of 2.20 m wide     |                    |
| minimum free height          | 3.00 m             |
| Deck 1                       | 246 m              |
| Deck 2                       | 253 m              |

### TANK CAPACITIES

|                                    |          |
|------------------------------------|----------|
| Water ballast                      | 300 cu.m |
| Water ballast heeling & trim tanks | 450 cu.m |
| Heavy fuel oil                     | 800 cu.m |
| Diesel oil                         | 170 cu.m |
| Lubricating oil                    | 50 cu.m  |
| Potable water                      | 200 cu.m |

### BLUE STAR I

#### PRINCIPAL PARTICULARS

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| Length o.a.                  | 176.09 m   |
| Breadth mld.                 | 25.70 m.   |
| Breadth o.a.                 | 26.20 m.   |
| Depth to deck 3              | 9.40 m.    |
| Depth to deck 5              | 15.10 m.   |
| Draught scantling mld.       | 6.50 m.    |
| Draught design mld.          | 6.35 m.    |
| Trial speed (design draught) | 27.9 knots |

#### TONNAGES

|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| Deadweight (scantling draught) | 5,075 t.  |
| Gross tonnage                  | 29,415 t. |

**D**ated back to mid 1998, Strintzis Lines Shipping S.A. was one of the largest ferry operators in Greece and the principal market was Adriatic routes. Due to a major transformation of European ferry industry there was a decision to proceed with an extensive new building program. Given the necessary funds after the successful share capital increase of 1998, a Dutch yard named Van der Giessen de Noord was entrusted the design and delivery of two luxury class ro-pax ferries with the following principal characteristics:



## BLUE STAR II

### PRINCIPAL PARTICULARS

|                             |                |
|-----------------------------|----------------|
| Length over all             | abt. 176.100m. |
| Length betw. perpendiculars | 160.480m.      |
| Breadth (moulded)           | 25.700m.       |
| Depth (mld)-deck 3          | 9.400m.        |
| Deck 5                      | 15.100m.       |
| Design draught (mld)        | 6.350m.        |
| Scantling draught (mld)     | 6.500m.        |
| Trial speed                 | 27 Knots       |

### PAYLOAD CAPACITIES

#### Deadweight

|                                 |          |
|---------------------------------|----------|
| Deadweight at design draught    | 4,553 t. |
| Deadweight at scantling draught | 5,065 t. |

#### Trailer capacity

|                              |        |
|------------------------------|--------|
| Lane length on deck 3        | 850m.  |
| Lane length on deck 5        | 895m.  |
| TOT. LANE CAPACITY DECKS 3+5 | 1745m. |

### TANK CAPACITIES

|                                 |                     |
|---------------------------------|---------------------|
| Heavy Fuel Oil (incl. day/sett) | 880m <sup>3</sup> . |
|---------------------------------|---------------------|

|                                      |                     |
|--------------------------------------|---------------------|
| Marine Diesel Oil                    | 180m <sup>3</sup> . |
| Lubricating Oil                      | 59m <sup>3</sup> .  |
| Fresh Water                          | 375m <sup>3</sup> . |
| Ballast Water                        | 515m <sup>3</sup> . |
| Heeling and Trim tanks (50% filling) | 400m <sup>3</sup> . |

### PASSENGER CAPACITY

Ship is certified for 1600 passengers on short international voyages.

#### Cabins

|                  |     |     |       |
|------------------|-----|-----|-------|
| De-Luxe cabins:  | 24  | 2   | berth |
| Standard cabins: | 81  | 2   | berth |
| Standard cabins: | 54  | 4   | berth |
| Disabled:        | 2   | 1+1 | berth |
| Total number:    | 161 | 430 | berth |

The high 28Knot service speed, forecasted to shorten the voyage between Patras and Brindisi by five hours and still enable the ships to arrive in Ancona in 21 hours. Propulsion machinery consisted of four (4) Man B & W prime movers BL58/64 housed in a double engine room configuration providing extra measure of safety.



The co-operation with the Rotterdam builder was very effective and both vessels delivered on time with the demanding features of the technical specifications fulfilled. However six months later HSY had the possibility to participate with success into the second part of our new building program. The order for the two ro-pax ferries Myconos type dedicated for domestic routes was the goal of a very tentative process of negotiations.

ONE CALL, THAT'S ALL!

*Members of The Swedish Club  
are never left out in the cold.*

*They get total service. Any time, anywhere.*

*All it takes is a single phone call.*



Est. 1872

**the swedish club**

SVERIGES ÅNGFÄRTYGS ASSURANS FÖRENING

*with you all the time*

GÖTEBORG Int +46 31 638 400 PIRAEUS Int +30 1 452 2397  
HONG KONG Int +852 2598 6238 TOKYO Int +81 3 5442 5466  
LONDON Int +44 20 7929 6660 E-MAIL [swedish.club@swedishclub.com](mailto:swedish.club@swedishclub.com)  
INTERNET [www.swedishclub.com](http://www.swedishclub.com)





## the maritime scene

# NEWS



### BANKING SECTOR FEELS THE EFFECTS OF CONSOLIDATION TREND IN SHIPPING

THE number of major banks involved in the shipping industry has decreased substantially over the last few years. According to Michael Parker, managing director of Citibank, this is just one of many sectors hit by the ongoing consolidation trend in the shipping arena. «Banks can not live on interest margin alone without a substantial rise in spreads. They are having to look for other revenues/fees,» said Parker, speaking at the LSE Shipping Finance Conference in London on 14-15 November, 2000. Mergers in the banking sector such as Chase and JP Morgan, and Royal Bank of Scotland and NatWest, are illustrative of the fever of consolidation that has also spread into the bulk, P&I, classification, ports and e-commerce sectors. Parker cites globalisation, low interest rates, deregulation and low inflation expectations as some of the main drivers behind the trend to consolidate. «The shipping industry is clearly consolidating. This trend, if not unstoppable, is certainly irreversible,» he told delegates at the conference, organised by Lloyd's List Events. Small owners have also been hit by the wave of consolidation. «Although they will not face extinction, the existence of small shipowners will become increasingly difficult,» says Parker, blaming a fragmented industry and substantial market inefficiencies for keeping the costs of staying in the industry too high for some. Also speaking at the two-day event, Peter Antturi, chief executive officer of Teekay Shipping Corporation, said that although the structure of the tanker industry is changing, consolidation has been slow due to low growth in the oil tanker trades. The main developments in the tanker industry include oil company mergers, increasing preference for contracts of affreightment, and increasing environmental sensitivity and regulations. This latter point is just one of many that is significantly increasing the cost of operating tankers in all parts of the world, particularly putting the squeeze on smaller players. Other topics covered during the conference included the constantly changing shipbuilding market, the problems of raising finance for small owners in Greece, and the migration from the private sector to the capital markets.

### CRUISAIR INTRODUCES NEW MULTI-ZONE MODULATING AIR CONDITIONING SYSTEMS

Cruisair has introduced a new series of multi-zone central air conditioning systems, which are designed to provide independent temperature control for up to five zones. The Cruisair FM-series modulating systems are direct-expansion split-gas air conditioners. Each system consists of a condensing unit, which is mounted in the engine room, and separate cooling/heating units in each zone. Copper refrigerant lines connect the cooling/heating units to a manifold at the condensing unit. Each cooling/heating unit is controlled separately by an electronic or manual thermostat control switch in the compartment.

The FM modulating condensing unit consists of a scroll compressor, cupronickel condenser and associated mechanical and electrical components. Special devices protect the compressor when operating at full and partial loads, including high and low pressure switches, large-capacity receiver and accumulator, hot-gas bypass valve and thermal expansion de-superheat valve. The unit is mounted on a chassis with integral condensate drain pan. It is designed to withstand extremes of temperature, moisture, humidity and vibration, and no special ventilation is required.

The EMB cooling/heating units, which are designed specifically for use in modulating systems, are ductable units with a built-in refrigerant solenoid valve and high-efficiency blower. The unit is normally installed low in a closet or cabinet, with discharge air ducted to grills high in the cabin. All metal surfaces are thoroughly insulated to prevent secondary condensation and noise. The condensate drain pan is lined with anti-slosh, anti-fungal foam. They are available in cooling-only or combined heating and cooling models with electric heat elements. Modulating systems will be offered in capacities ranging from 24,000 to 60,000 BTU (two to five tons).

Cruisair products are manufactured by Taylor Made Environmental, Inc. A member of the Taylor Made Group, Taylor Made Environmental was created in 1999 by the merger of Marine Development Corporation, Richmond, Virginia, and Marine Air Systems, Pompano Beach, Florida. The company is the world's leading supplier of marine cooling and heating systems for the recreational and commercial marine industry and vehicular markets, supported by a worldwide network of factory-trained service dealers. In addition to manufacturing plants in Virginia and Florida,

TME has a sales and service office in the United Kingdom. Product lines include the well-known Cruisair, Marine Air Systems, Sentry, Tundra and Grunert brands.

Headquartered in Gloversville, New York, The Taylor Made Group has 90 years' experience as one of the recreational marine industry's largest, most diversified manufacturers and suppliers. Other companies in the Taylor Made Group include Taylor Made Products, Taylor Made Systems, Taylorbrite LLC and SeaLand Technology, Inc. The company has 17 facilities in the United States, Canada, the Republic of Ireland, United Kingdom, Australia and New Zealand. Employing over 1,500 associates, its products are marketed through a worldwide distribution network.



## STORK - KWANT QUALITY IN COMMAND

Stork-Kwant B.V., established for over 60 years, dedicates itself to the design and manufacture of nautical instruments in accordance with the Dutch maritime tradition. Its range of nautical equipment includes various telegraph systems, control units, indicators and other specialist equipment. Their specialist, flexible and quality driven organization can offer a wide range of variations on the standard instruments, with high quality engineering as well as pleasing designs. The systems and instruments are used on all types of vessels: ice breakers, tankers, ferry boats, tugs, dredgers, passenger/cruise liners, cable, pipelaying and container ships. Amongst many others, the Stork-Kwant control equipment has recently been supplied or will be supplied to the Eagle Class vessels (Voyager of the Seas, Explorer of the Seas, Adventure of the Seas, Grandeur of the Seas), the Vantage Class Vessels, the Olympic Voyager and the Olympic Vision (Royal Olympic Cruises), to Celebrity Cruises' new liner Millennium, the European Vision (Festival Cruises), the Costa Classica etc. Very successful are the Stork-Kwant Rotating and Speed (or Pitch) Control Units (RSCU). This unit combines speed and azimuth control of 360° rotatable thrusters within one instrument. The rotating movement (azimuth) and the speed or pitch are operated from one and the same control lever. There are two types of RSCUs: the RSCU mark I and the RSCU Mark III. Both types are provided with LED dial illumination (for speed and azimuth dial). Upon request the RSCU can be equipped with customised dials, additional detents, additional potentiometers, micro switches, signal transmitters and an electric shaft system. The Stork-Kwant Control Units, Universal Telegraphs, Electric Shaft



Systems, Electro Servo Systems, Pointer Type telegraphs and also the RCU's have been type approved by ABS/USCC, BV, CCS, DNV, GL, LRS, NKK, RINA, and RMR. All the Stork-Kwant instruments and systems meet the essential requirements of the Electro Magnetic Compatibility Directive 89/336/EEC and are CE-approved. Stork-Kwant products meet

all today's requirements of the relevant classification societies and can be delivered on request with the corresponding certificates. In addition to their existing instruments and products developed specially on request by the customer, Stork-Kwant have produced some highly specialized equipment among their product range. High quality electronics (PCB's etc.) are specially designed to enable reliable operation of the ship.

STORK - KWANT B.V., Phone (+) 31 515 413745

Telefax: (+) 31 515 422478, Email: kwant@stork-quant.nl

Website www.stork-quant.com

## LITTON MARINE SYSTEMS WINS CONTRACT TO SUPPLY NAVIGATION ELECTRONICS FOR HELLENIC NAVY FAST ATTACK CRAFT

Litton Marine Systems has won an order from Thomson-CSF Signaal to provide navigation radar systems for three new fast attack craft to be built for the Hellenic Navy. Signaal is the supplier to UK shipbuilder Vosper Thornycroft of the Combat System for the three 62m Super Vita fast attack craft, which will be built at Elefsis Shipbuilding and Industrial Enterprises in Greece under a cooperation agreement with the designer Vosper Thornycroft. Each of the vessels is to be fitted with a Decca BridgeMaster E radar with special naval transceiver and two 250-mm color ARPA display consoles. The BridgeMaster E radar will be integrated with Signaal's Scout MK II low probability of interception (LPI) tactical radar, and will also interface with the Signaal TACTICOS combat management system. Signaal will supply the integrated combination to Vosper Thornycroft. Under a separate contract with Vosper Thornycroft, Litton Marine Systems will also supply a Sperry MK39 MOD3A ring laser gyro inertial navigation system for each ship. The system will be used to provide output of position, heading, attitude and velocity data for fire control stabilization and weapons initialization. Vosper Thornycroft is responsible for the design and integration of the three fast attack craft, which will be built at the Elefsis shipyard near Athens. The vessels will have a steel hull and aluminum superstructure, with speeds of around 35 knots. They will be equipped with surface-to-air and surface-to-surface missiles. Litton Marine Systems Inc. (LMS) is a subsidiary of Litton Industries Inc. LMS was formed from the consolidation of Sperry Marine

(Charlottesville, Virginia, USA), Decca Marine (New Malden, UK) and C. Plath (Hamburg, Germany). LMS manufactures and markets products under the Sperry, Decca and C. Plath brand names. With offices in 19 countries and authorized service depots in more than 300 locations worldwide, LMS provides «One Source» for marine navigation, communication and information systems, products and service.

## LONDON CLUB LOOKS TO TRADITIONAL STRENGTH

JOHN M Lyras, Chairman of the London P&I Club, has warned of the threat posed by the possible introduction of regional legislation by the European Commission in the wake of the Erika tanker casualty. Writing in the latest issue of London Club News, Lyras says, «The lobbying skills provided by club managers will be vital if this danger is to be avoided. The London Club considers that the EC should leave any required changes to the compensation regime to be implemented by IMO at an international level.» Lyras adds, «Shipping remains a demanding and volatile business, and the service provided by the clubs to their members and to the shipping industry generally remains as important as ever.» Despite the significant changes taking place, I have no doubt that the traditional values of the clubs - financial strength, claims handling expertise, personal service and professional integrity - remain the most important elements of the club system. Elsewhere in London Club News, the Club draws the attention of its members to two potential sources of problems in the Middle East - possible irregularities in connection with cargo discharge documentation at the port of Jeddah, and the potential legal consequences of participating in joint cargo surveys on shipments to Egypt.



# Η ναυτιλία έχει το δικό της περιοδικό

## ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

Επιθυρώ 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: ..... ΛΦΜ: .....

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS: ..... Τ.Κ./POST CODE: .....

ΤΗΛΕΦΩΝΑ/TELEPHONE: ..... FAX: .....

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

Ημερομηνία/Date .../.../...

Υπογραφή/Signature





# TURBO TECNICA LTD

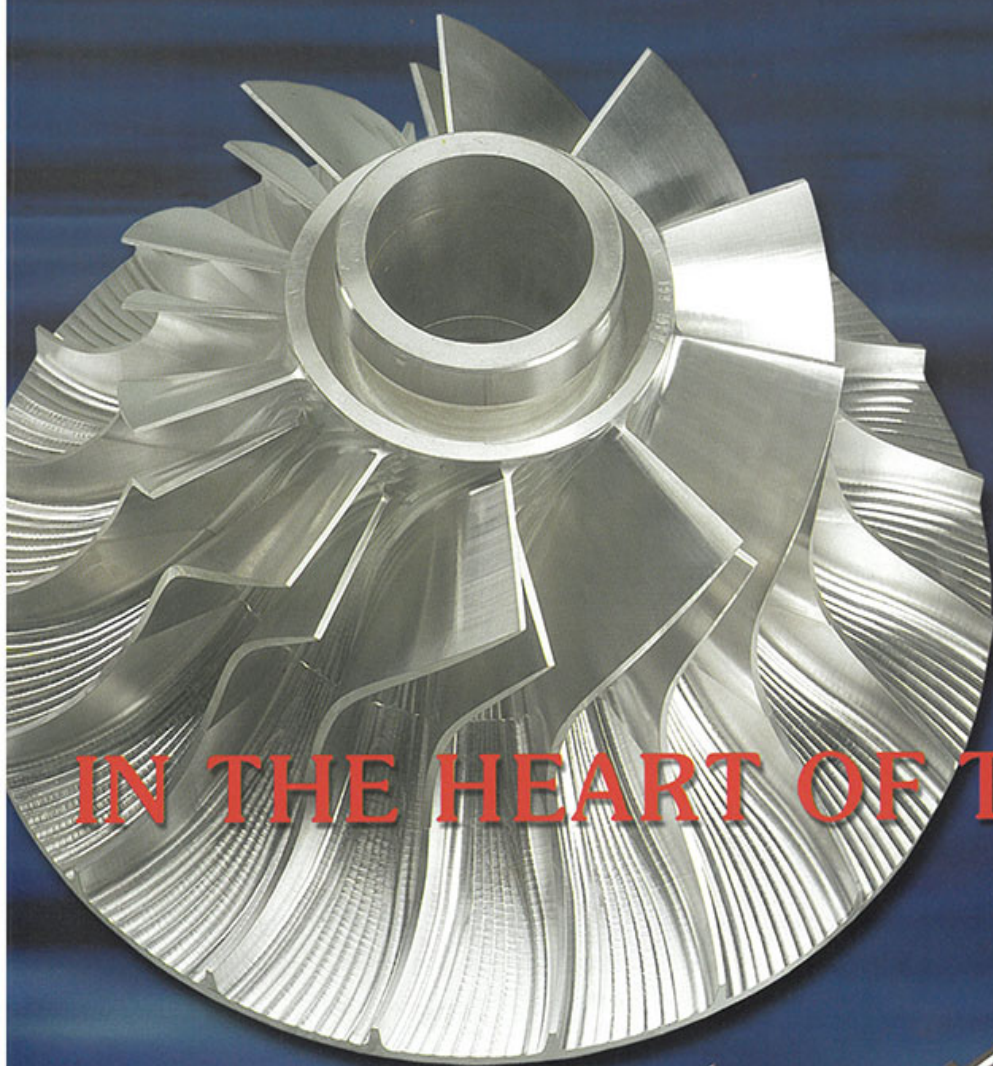
D. & Th.



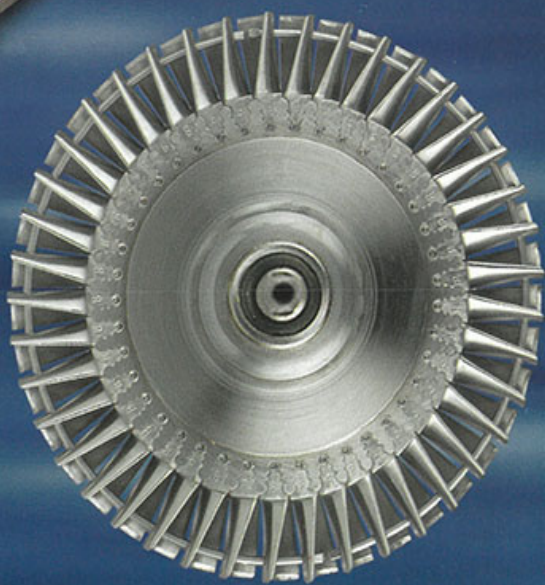
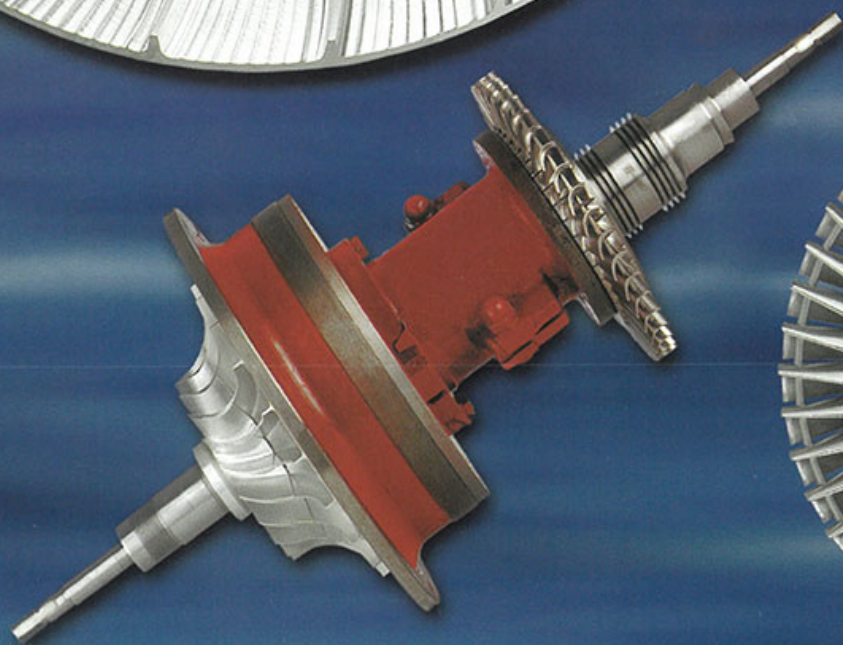
PISTOLIS



SERVICE  
PRECISION  
SPARE PARTS  
TURBOCHARGERS



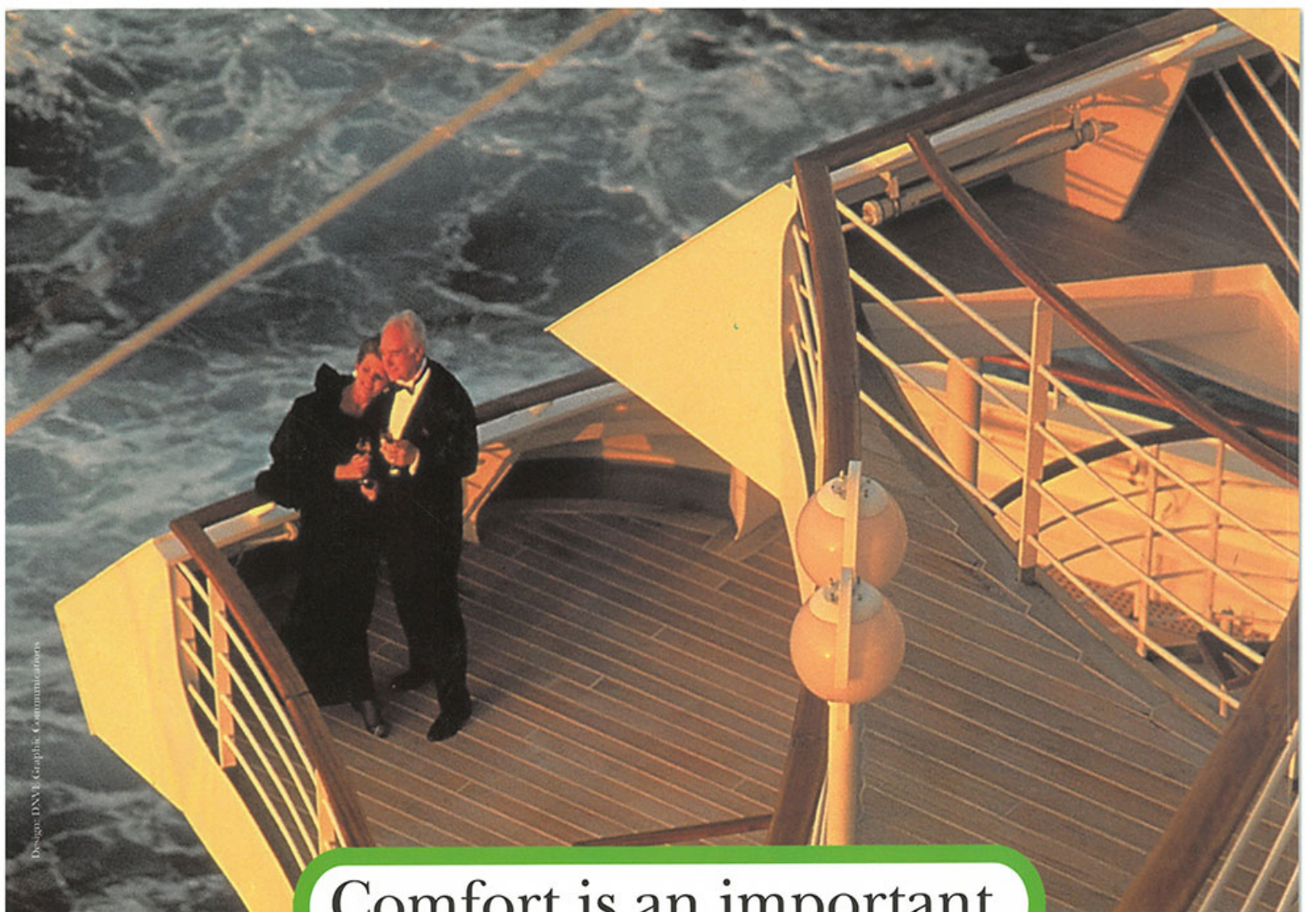
IN THE HEART OF THE SHIP



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

e-mail:turbopis@hol.gr



A photograph of an elderly couple in formal evening wear standing on the wooden deck of a ship. The ship's railing and a yellow flag are visible. The background shows the sea and a sunset sky. A green speech bubble contains the main headline.

## Comfort is an important quality of a ship

Ships with high comfort are known as attractive vessels for both passengers and crew. Comfort is an important factor in the passenger's evaluation of the ship and performance and vigilance of the crew is affected. DNV Comfort Class helps owners to achieve and demonstrate an agreed level of comfort for their high value vessels. DNV Comfort Class is a systematic evaluation of the comfort for different ship types. Noise, Vibration and Indoor Climate are classified according to a rating from "high" to "acceptable". For more information, please contact Det Norske Veritas, Piraeus.

[www.dnv.com](http://www.dnv.com)

Det Norske Veritas S.A., 26-28 Akti Kondyli, 185 45 Piraeus, Greece, tel: +30 1 41 00 200



MANAGING RISK